



ASENET PADRÓN NIZ, SECRETARIA DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARRECIFE (LAS PALMAS)

CERTIFICO:

Que el Pleno de este Ayuntamiento en sesión extraordinaria y urgente, celebrada el día 24 de abril de 2020, adoptó el siguiente acuerdo:

"" PUNTO OCTAVO.-
APROBACIÓN INICIAL, SI PROCEDE, DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ARRECIFE

En aplicación del artículo 82.3 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, se requiere la ratificación de la inclusión de este asunto sin dictaminar en el orden del día, la cual es aprobada por **22 votos a favor** (6 del Grupo Partido Popular, 5 del Grupo PSOE, 8 del grupo Municipal Nacionalista, 2 del Grupo Mixto y 1 del Concejal no adscrito D. Carlos Alberto Alférez Orjuela) y **3 abstenciones** (3 del Grupo Lanzarote en Pie – Sí Podemos).

Se da cuenta del informe emitido por el Técnico Municipal de D. Martín Domingo Robayna Rodríguez, de fecha 20 de abril de 2020, que se transcribe:

"INFORME DEL TECNICO DE SERVICIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD, TRAFICO y TRANSPORTES. Se insta por parte de la Sra. Alcaldesa-Presidente de este Ayuntamiento y de la Sra. Concejala del Servicio Municipal de Movilidad, en referencia a Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Arrecife, en adelante PMUSA, para su elevación a Acuerdo Plenario, se emita por parte del Técnico que suscribe Informe previo.

ANTECEDENTES.

En el año 2016, a solicitud del Ayuntamiento de Arrecife, el Cabildo Insular promovió la Redacción del PMUSA. La realización de este trabajo, fue contratado a la empresa Tool Alfa, quien entregó a principios del año 2019 el documento definitivo.

Con el objeto de tener conocimiento de los avances del trabajo contratado, se constituyó una Comisión Técnica compuesta por 3 técnicos del Cabildo Insular y 2 Municipales.

El 30 de septiembre 2019 el Consejo de gobierno Insular acuerda aprobar el PMUSA. El 21 octubre 2019 se da traslado del Acuerdo adoptado en referencia al PMUSA.

En dicho traslado, se Informa de los trámites precisos para la aprobación definitiva de dicho documento, el cual requiere de la tramitación siguiente:

- 1. Aprobación inicial en el Pleno de Arrecife.*
- 2. Exposición pública durante un mes para período de alegaciones de toda la ciudadanía.*
- 3. Análisis de alegaciones y contestación de las mismas.*
- 4. Incorporación de las alegaciones compatibles con el documento.*
- 5. Redacción del documento definitivo*
- 6. Aprobación definitiva en el Pleno.*

El pasado 17 enero 2020 por parte del Técnico que suscribe se emitió Informe Propuesta para elevar a Acuerdo Plenario aprobación del PMUSA que nos ocupa.

El 18 febrero 2020 desde la Secretaría Municipal se rechaza el expediente, motivado la necesidad de publicación en la Sede Electrónica.





Ante esta exigencia, además de Proponer elevar a Acuerdo para aprobación por Pleno Municipal del PMUSA, se eleva el Borrador de Ordenanza, con las Modificaciones que se proponen desde este Servicio para su modificación por parte de equipo redactor, previo a la aprobación.

Adjunto en el presente existe Certificación de Órgano de Secretaría de publicación en el Tablón de anuncios desde el 21/02/2020 hasta el 13/03/2020, los documentos siguientes:

1. Publicación Web Ordenanza y PMUSA
2. Borrador de Ordenanza PMUSA.

3. Cronograma PMUS. En este plazo de publicación, se ha recibido una sugerencia, la cual simplemente recoge la solicitud de habilitación de mayor número de zonas de carga y descarga en las zonas comerciales, como son zona del Charco de San Ginés, Zona de la Iglesia de San Ginés, Calle Manolo Millares, Calle Fajardo y Zona Reducto. Siendo esta la única sugerencia, estando de acuerdo con ella, dado que la respuesta recogida en el PMUSA es que se precisa de un Estudio Específico, sin más desarrollo, tras la aprobación del PMUSA habrá que hacer el análisis de la situación, necesidades y propuesta de implantación de las reservas de espacio dirigidas a labores de carga y descarga.

Además de esta exigencia, en su día en las Fases iniciales de análisis en las páginas web del Cabildo y del Ayuntamiento de Arrecife se abrieron vías para recibir propuestas, opiniones y sugerencias por parte de quien libremente estuviese interesado. Además de ello, por parte del equipo redactor, mantuvo diversas reuniones con colectivos y agentes sociales, económicos y políticos con el afán de abrir vías para recibir propuestas.

OBJETO DEL PRESENTE INFORME.

Es el objeto del presente Informe el análisis de Documentación trasladada desde el Cabildo Insular mencionada anteriormente, con el fin de emitir Informe Técnico Municipal previo a la aprobación inicial por el Pleno del Ayuntamiento de Arrecife. Se propondrá aprobar dos documentos:

1. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Arrecife (PMUSA), con la propuesta de modificaciones que se describen a lo largo del presente Informe.
2. Borrador de Ordenanza Municipal de Movilidad y usos del viario. Para su aprobación se propone algunas modificaciones que se considera deben ser incluidas.

DOCUMENTACIÓN de PARTIDA.

La Documentación aportada en CD, objeto de análisis es la siguiente:

1. Documento del PMUS Arrecife.
2. Resumen ejecutivo
3. Cronograma PMUS
4. Diagnóstico. Previamente, desde el Cabildo habían hecho llegar un Borrador de Ordenanza de Movilidad, que ha sido analizado.

NECESIDAD DE CONTAR CON UN PMUSA. QUE VAMOS A APROBAR.

Tal y como se recoge en el art. 102 de la Ley 2/2011 de económica sostenible, a partir del 1 de enero de 2014, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

Igualmente para poder tener derecho a ayudas como Fondos FEDER, es preciso contar con un PMUS aprobado.

Un Plan de Movilidad Urbano Sostenible debe definir un conjunto de actuaciones dirigidas a mejorar las formas de movernos en el ámbito urbano con un criterio de sostenibilidad medioambiental, de forma que al poner de relieve los efectos negativos provocados por los modos de transporte, se debe proponer actuaciones con el objeto de paliar estos efectos negativos. En esta línea, se debe priorizar la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor





coste posible. Está claro que debemos cambiar la forma en la que nos desplazamos y los planes de movilidad deben asegurar una accesibilidad adecuada en términos fundamentalmente de tiempo, seguridad y confort (de forma general, sin entrar en las necesidades especiales de movilidad que existen y deben obviamente tenerse en cuenta). El tiempo, los desplazamientos múltiples, con hijos, etc es la tónica general que hace primar el uso del vehículo privado en detrimento de otros medios en el caso de la movilidad urbana. Para poder cambiarlo, hace falta como hemos indicado concienciación, implicación y colaboración, y eso es lo que a través de técnicas adecuadas de gestión del cambio vamos a tratar de producir. En todo proceso de cambio, existen obstáculos como es la resistencia al cambio, tanto de forma individual como organizacional. Por ello es fundamental la participación de todos los implicados, es decir todos, con el objetivo de garantizar una correcta evolución e implantación de los cambios necesarios. Así, los planes de movilidad, para su desarrollo e implantación, requieren de un equipo de gestión municipal que garantice la participación de los ciudadanos, organizaciones sociales, empresariales, políticas, etc, con apoyo técnico preciso para el desarrollo de las propuestas recogidas en el propio Plan. Por otro lado para la redacción de los planes urbanísticos se tiene que tener en cuenta el PMUS, siendo imprescindible la coordinación entre todos los agentes. En respuesta a todo ello, las características principales de los PMUS, como recoge la guía práctica redactada por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, (IDAE), pueden ser:

- actuar a nivel local o metropolitano;
- garantizar la accesibilidad y las necesidades de movilidad del municipio;
- cubrir todos los modos de transporte, personas y mercancías;
- estar ligado a los planes y estrategias locales, regionales y nacionales;
- debe reducir los impactos negativos del transporte;
- tratar de resolver los crecientes volúmenes de tráfico y congestión;
- pretender cambiar la distribución modal a favor de modos más limpios y eficientes;
- plantear la planificación urbanística teniendo en cuenta criterios de accesibilidad y de la movilidad generada por los distintos centros y áreas de actividad.

Partiendo de estas premisas, a continuación procederemos a analizar el Documento presentado. Por otro lado, en referencia a la necesidad de Ordenanza, además de necesidad de Actualización de las existentes, se precisa regular nuevos conceptos.

Entre las Ordenanzas Municipales existentes que precisan de actualización en esta Propuesta, destacamos:

1. Ordenanza de Circulación.
2. Ordenanza Municipal Reguladora de la Ocupación de la Vía Pública con Terrazas y Otras Instalaciones.
3. Ordenanza Municipal Reguladora de las Licencias de vados y Reservas de Espacios en la Vía Pública a Instancia de Particulares.

A efectos de mejorar la manejabilidad, coordinación y práctica, desde este Ayuntamiento se solicitó a redactores de PMUSA el refundir las Ordenanzas relacionadas con los usos del espacio público viario, como son las descritas, en un único texto. Además, se aprovechará para actualizar las mismas.

ANÁLISIS e INFORME del PMUSA.

A lo largo de la redacción del PMUSA, por parte de los Técnicos municipales se ha dado traslado de necesidades que se consideraba deberían haber sido analizadas y resueltas en el documento. Finalmente muchas de las mismas deberán ser resueltas en el desarrollo de Planes específicos, como se mencionará a lo largo del presente Informe.

Para ello, el propio Plan recoge una programación económica para el desarrollo de los mismos, para cuya ejecución se precisa de previa aprobación del Documento, con las mejoras que se consideren y puedan ser incluidas. Partiendo del análisis realizado por parte del Autor del Plan, este ha llegado a un diagnóstico que simplifica en:

1. Viariamente, el Municipio se encuentra fragmentado por las vías insulares, como son Lz-2, Lz-20, Lz-1 y Lz-3, escasamente vertebrado entre los suelos colindantes segregados por estas vías.





2. La trama urbana definida interiormente a la Circunvalación cuenta con una geometría irregular, que debe ser ordenada. Esto es debido al modo de crecimiento que se produjo en esta ciudad, con ejes radiales y dos anillos concéntricos (Rambla Medular y Circunvalación).

3. El centro urbano dada la geometría de las calles con escaso ancho, plantea grandes dificultades, destacando las aceras estrechas, falta de vegetación, falta de zonas estanciales, vías de sentido único de circulación, intersecciones con dificultad en la visibilidad, escaso espacio de estacionamiento, muy disputado por elevada demanda, aparición de espacios de estacionamiento sin amparo legal que aparecen de forma espontánea en cualquier intersticio que lo pueda permitir.

4. Falta de educación y poco hábito en caminar, estando la población, de forma general, habituada a estacionar a escasos metros del destino final.

5. Esta situación de indisciplina y desorden, ha provocado que la oferta legal de estacionamiento disuasorio existente esté en ciertos casos inoperativos. 6. Recoge que la trama viaria es confusa y sin jerarquizar, con un tráfico que carece de planificación.

7. Los semáforos tienen unos ciclos propios de un diseño desde hace décadas.

8. La Rambla Medular recoge un muestrario de medidas de gestión de forma desvertebrada. Cuenta con intersecciones reguladas por semáforos, y rotonda o pasos de peatones que entorpecen la circulación.

9. Los accesos del Hospital, cuenta con un diseño que dificulta la salida de los vehículos de emergencia.

10. El estado de conservación de las infraestructuras viarias es deficiente, con aceras que dificultan el caminar, o no permite hacerlo de forma segura bajo directrices básicas de accesibilidad universal.

11. El transporte público urbano tiene multitud de dificultades que van desde la deficiente accesibilidad de las paradas y vehículos, red tortuosa, nula información, baja frecuencia, etc., razones que han hecho decaer la tendencia del uso.

12. Todas estas razones provocan el aumento del uso del vehículo particular como modo prioritario de movilidad, imponiéndose a otros modos alternativos. Esta tendencia hará insostenible la movilidad, provocando colapso urbano y por lo tanto decadencia de la ciudad, hecho que ya presenta síntomas con una velocidad media de circulación en Arrecife, inferior a la de grandes ciudades metropolitanas.

13. En Arrecife, no sólo se camina poco, sino que a pesar de las extraordinarias condiciones naturales existentes, tampoco se utiliza modos alternativos de transporte como es la bicicleta.

14. Falta de información y desorientación para el turista, destacando a los cruceristas.

15. Falta de homogeneidad en todo el ámbito urbano, destacando la falta de poder atractor en las zonas urbanas periféricas. Aceras estrechas, viales organizados priorizando el uso del vehículo en detrimento del peatón, deficiente servicio de transporte público y deficiente ordenación de la circulación.

16. Gran parte de los problemas detectados se derivan de falta de planificación, sin realización de estudios adecuados que permitan y ayuden a la toma de decisiones, tomándolas por lo tanto a ciegas.

Esto no ha permitido la toma adecuada de decisiones a la hora de optar por ordenar viales, estacionamientos, zonas peatonales, transporte público, etc.

Partiendo de este diagnóstico que salvo ciertos matices, refleja la situación por todos conocidas en referencia a la ciudad de Arrecife, por parte del Redactor del Plan debe plantear propuestas de alternativas y soluciones que mejoren la Movilidad de este Municipio con la base de la sostenibilidad del sistema para esta ciudad. Y este debe ser el objetivo del Plan de Movilidad Urbano Sostenible de Arrecife.

Para ello a continuación describiremos, y el Informe se centrará en el Plan de Actuación propuesto por este PMUSA. El desarrollo de las propuestas se organiza en las estrategias que se describen a continuación. Para ello ha dividido la ciudad en las zonas siguientes:

1. Frente litoral, que abarca toda la costa del municipio

2. Casco urbano, situado en la zona histórica del centro

3. Centro urbano, como toda la extensión urbana entre el "Frente Litoral" y la Rambla Medular.





4. Rambla Medular.
5. Barrios y urbanizaciones.
6. Hospital y entorno.

Los programas sectoriales que se desarrollan en el Plan son los que se indican a continuación. Permeabilidad transversal. Este no deja de ser un apartado que pretende permitir la permeabilidad del tráfico rodado por el centro del casco de Arrecife para enlazar el Este y Oeste de la ciudad en ambos sentidos. Se considera procede descartar la propuesta planteada por considerarla no recomendable. Se motiva en los aspectos siguientes:

a) Corredor Oeste-Este.

Se basa en ordenación actual, con el cambio de tramo en Manolo Millares, desdoblado la circulación en doble sentido hasta Eugenio Dors, para liberar el Parque Simón Bolívar. Este cambio generaría la necesidad de estudio específico y reestructuración de todo el tráfico de toda la zona afectada.

- a) Cambio sentido Eugenio Dors.
- b) Cambia sentido en c/ Méjico en tramo desde Portugal, al ser salida desde Triana.
- c) Cambia regulación y ordenación semáforos de Triana-Portugal, Argentina, Eugenio dors, Manolo Millares, Guenia.
- d) Imposibilidad de acceso a Almirante B.E., solo desde Manolo Millares y con trenzado con entrada Sur.
- e) Etc.

b) Corredor Este-Oeste.

Apertura al tráfico rodado en Avda. marítima hasta se

1. Mejore el atractivo comercial y ambiental de la avenida
2. Mejore el acceso a los aparcamientos
3. Mejore El servicio de guaguas, al menos la lanzadera. Tras ello se debe reducir los flujos de transito por la avenida, y volver a ser peatonal. Dos opciones de alternativa para el corredor interior:

a) La Norte por Triana. NO es viable, ya que la c/ Hnos. Zerolo es peatonal. Además el giro izquierda desde Fajardo a Triana sería muy conflictivo. El desvío desde Triana hacia Méjico es complicado, además que el cambio sentido de Méjico generaría muchas afecciones.

b) La ruta Sur por rio de Oro ya se existe. Varía frente a la situación actual el cambio de sentido de circulación en Pérez Galdós (ya lo fue en el pasado).

Este nuevo sentido generará exceso de tráfico hacia el centro, al ser directo al centro desde costa Teguisse-Valterra. Esta propuesta ya fue analizada en el pasado, y se descartó al favorecer en exceso la entrada directa al centro del tráfico rodado motorizado.

Si bien la creación de un corredor interior es un criterio que se puede establecer, no se considera sea la opción adecuada para la recuperación de otros usos alternativos, como es el peatonal y residencial en el casco urbano. No se considera adecuado el pretender crear un itinerario rodado en interior del casco para llegar de un extremo al otro de la ciudad, para luego gravarlo con semáforos y restricciones de velocidad, pues es crear un recorrido para luego restringirlo con medios cuya implantación y mantenimiento tiene un coste económico, no bajo.

Dada la existencia de otros corredores que circunvalan el casco, como es la Rambla y Circunvalación, se considera una alternativa más adecuada para la recuperación del casco urbano, el dirigir el tráfico que pretende llegar desde los extremos de la ciudad por estas vías perimetrales, hecho que disminuye considerablemente la intensidad de tráfico por el interior.

Sí se debe habilitar formas de entrar y salir a todos y cada punto de la ciudad, pero al discriminar los flujos según destino, sus vías de entrada y salida, se disminuye las intensidades por las vías interiores de forma individual, lo cual favorece tanto la circulación rodada motorizada como la peatonal y ciclista (al disminuir la intensidad de circulación motorizada favorece a todos los modos). Los itinerarios se deben dimensionar acorde a las intensidades y necesidades.

Resumen. No se considera suficientemente desarrollada la propuesta, ni analizada todas las afecciones y cambios derivados, necesidades de nueva ordenación de semáforos, obras derivadas, etc. Dada la actual situación de afección generada, se considera mayor perjuicio que el beneficio obtenido con la implantación de las propuestas realizadas. La ordenación y regulación del tráfico se desarrollará con un Plan de Tráfico y Circulación específico, que debe





ser promovido. Accesos a aparcamientos. No incorpora ninguna mejora innovadora, o cambio sustancial. Básicamente las propuestas se basan en las alternativas actuales, con la diferencia expuesta anteriormente de permitir el tráfico rodado en la avenida marítima en sentido Este-Oeste, cambio de sentido de circulación rodada en Pérez Galdós y tramo de Manolo Millares. No se propone soluciones atrevidas o innovadoras, con la salvedad de modificar la entrada y salida del estacionamiento de la c/ José Molina (Identificado como Spinola), algo que ya se ha propuesto redacción de Proyecto al Cabildo Insular.

1. Línea estratégica MP: Movilidad peatonal. Como base de organización se propone la creación de lo que denomina “células urbanas”, con limitación de velocidad a zona 30, o menos, y restricción de circulación con control de accesos. Perimetralmente delimita las células vías de mayor jerarquía. Dependiendo del uso y suelo, define funcionalidad de las células con intervenciones a corto, medio y largo plazo. Esta forma de identificar el suelo, si bien no deja de ser otra forma de denominar a las vías que hasta ahora denominábamos como de “tráfico local”, parece adecuada, y debe ser desarrollada con el correspondiente estudio. Con respecto a la limitación de la velocidad a 30 km/h, no deja de ser una propuesta que se prevé sea implantada con la próxima modificación de la Ley y Reglamento de Circulación y Seguridad Vial anunciada. En referencia a la “habitabilidad urbana”, “interconexión de los barrios”, y “Accesibilidad universal”, identificando el deteriorado entramado existente, se debe desarrollar con estudios específicos la reubicación del equipamiento mobiliario urbano, como son los contenedores de RSU, farolas, habilitación de espacios exclusivos peatonales, y en definitiva hacer los espacios e itinerarios peatonales, accesibles. Para ello propone se realice un “Programa urgente de Accesibilidad universal”. Esto es preceptivo en aplicación de la Normativa vigente en materia de Accesibilidad, sin perder la obligación de cumplimiento y el incumplimiento de plazo establecido en la Ley 51/2003 de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad y la Orden VIV 561/2010 donde desarrolla las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

2. Línea estratégica MC: Movilidad ciclista Evidentemente, por seguridad y siempre que sea posible, en la Red viaria se debe ir a plataforma segregada mediante carril bici específico. Recoge es imprescindible la red de itinerarios que conecte la mayoría de los puntos de la ciudad, así como la coexistencia de carriles y plataformas compartidas en el mismo ámbito, es desaconsejable por seguridad vial. Sin embargo a la vista del plano aportado de “implementación de la red ciclista, no se crea red futura, más que recoge se debe proyectar carril en la Rambla Medular, además del proyectado costero. Se considera existe más posibilidades, pero precisan de un estudio detallado. Debe ser desarrollado por el correspondiente proyecto que estudie posibilidades. Como estrategia de fomento del uso de la bicicleta propone el aumento de implantación del número de aparcabicis, proponiendo un modelo. Se considera mejorable. Igualmente propone se desarrollen programas de fomento del uso, así como apoyo a empresas de alquiler, préstamo en hoteles y subvenciones para la adquisición antes que promover el sistema de bicicletas públicas que a la postre dada la experiencia en otras ciudades ha resultado un sistema con elevados costes de mantenimiento.

3. Línea estratégica TP: Transporte público Contando Arrecife con más de 50.000 habitantes, está obligada a prestar transporte público dentro de su territorio. Evidentemente para mejorar la prestación del Servicio es necesario incrementar la frecuencia, mejorar el trazado, mejorar la accesibilidad de las paradas y vehículos, mejorar la imagen, la red, la flota, precio, gestión, coordinación con red interurbana, disminuir tamaño de los vehículos, etc.

Para todo ello propone:

- a. Aumento de horario de prestación del servicio desde las 5:00 horas.*
- b. Prestación del servicio todos los días, incluso los festivos.*
- c. Renovación de la flota.*
- d. Disminución de longitud de recorridos. Para ello propone una red con 7 líneas.*

Evidentemente aumentando la oferta, la dotación de recursos, tanto materiales como personales, se mejorará la prestación del servicio.

Esta propuesta debe ser desarrollada con el correspondiente estudio socioeconómico, que partiendo de la propuesta, detalle las necesidades de recursos reales con que debe ser dotado esta, además de analizar y proponer el sistema de gestión adecuado que puede pasar





por la Cesión voluntaria del Servicio, la Mancomunidad de Servicios a la creación de Consorcio de Transportes que se integre con el Servicio de Transporte interurbano.

4. Línea estratégica TE: Tráfico y estacionamiento En referencia a la Jerarquización de la Red, el Plan recoge que “La actual regulación del tráfico en Arrecife es arbitraria y carente de coherencia interna. No existe ninguna jerarquización de la red y la regulación de la circulación carece de continuidad, habiendo tramos semaforizados contiguos a otros que no lo están. No habiendo realizado ni un solo aforo de tráfico en décadas, es lógico que la regulación de las circulaciones se haya decidido subjetivamente. La señalización es precaria cuando existe, que no es el caso más frecuente. El objetivo es llegar a una estructura consistente y una regulación acorde.”. Tras esta afirmación procedería una propuesta de mejora radical. Esto no deja de ser una afirmación desafortunada. El Ayuntamiento de Arrecife mantuvo en el pasado un convenio con la Universidad de Las Palmas para la elaboración de un Plan de Tráfico. Este fue aprobado por acuerdo Plenario en el año 2004. Ciertamente, debido al cese de dicho Convenio y a la muy deficiente dotación de recursos por parte de este Ayuntamiento, no se ha actualizado ni realizado labores de mantenimiento, más que soluciones parciales puntuales. De hecho la Jerarquía del Plan de Tráfico actual cuenta con 5 niveles atendiendo a la clasificación funcional y geométrica de la red viaria. No obstante, tampoco deja de ser cierto que este Plan de Tráfico es a día de hoy obsoleto que precisa de nuevo estudio que lo actualice con análisis de intensidades en las diferentes vías. La Jerarquización de la Red propuesta por el Plan de Movilidad se compone de 3 niveles, viario metropolitano, primario y complementario. Se considera recomendable mayor discriminación en atención a los usos y geometría de las calles. La clasificación anterior con 5 niveles, se considera responde mejor y se ajusta a los criterios de Jerarquización de Gestión de Tráfico que recomienda textos de DGT. En referencia al desarrollo de la propuesta expone las siguientes:

1. Mejora al hospital General. Propone 4 actuaciones:

a. By pass desde la Lz-20 hasta la Lz-2 bordeando Argana Baja por el Oeste. Es una alternativa que se considera favorable pero depende en gran medida del Plan Insular. Se considera recomendable.

b. La propuesta de sustitución actual sistema de pesas por una glorieta elevada, así como trenzado vial de servicio y tronco Lz-20, acceso Lz-1 a PP Geranios, no es innovadora, estando en estudio desde hace años. c. El acceso directo con ramal independiente desde el Este de la Lz-3 hacia Lz-20 fue una solicitud realizada a Directores de la ejecución de la obra de Lz-3 en su día. No se logró por motivar indisponibilidad de suelo. d. La conexión desde Lz-1 hacia P.P. Los Geranios y Argana Alta, se ha considerado necesario, siendo una propuesta que se defiende desde hace años por parte del Técnico que suscribe. De hecho existe redactado un Proyecto de ejecución.

2. Articulación de la urb. La concha y El Cable mediante un vial. Es una necesidad imperiosa defendida desde el pasado por este Técnico. No siendo aportación novedosa, sí se considera necesaria. No propone mejora alguna para posible enlace Lz-3-Lz-2 y estas zonas. Se considera mejorable e imprescindible. 3. Mejoras interiores puntuales. Recoge:

a. Conexión Dtor. Puigvert con c/ Triana. Si fuese viable, se considera recomendable.

b. Prolongación c/ Bilbao, enlazando las C/ León y Castillo con Ctra. Los Mármoles. Es una propuesta muy recomendable, defendida desde hace años por el Técnico que suscribe, que solucionaría multitud de problemas de circulación. En planos se añade las modificaciones siguientes: a. Conexión entre ambos lados de Circunvalación entre los P.P. Los Geranios y suelo a desarrollar al Sur de Circunvalación a través del puente existente hoy sin uso. Es una propuesta defendida en el pasado. b. Ejes vertebradores en suelos pendientes de desarrollar.

c. Los cambios anteriormente propuestos como es tramo Manolo Millares y Pérez Galdós, ambos de dudosa conveniencia, como ya se ha expuesto. En definitiva, en referencia a la Jerarquización de la Red propuesta, se considera poco novedoso, sin aporte sustancial, algo aprovechable, pero muy mejorable.

Sobre “Gestión del Tráfico”, se proponen medidas como son la reducción de la velocidad, la toma de medidas de templado de tráfico, creación de “puertas” en acceso a ciertas zonas, regulación del tráfico mediante semáforos, etc, todos los cuales deben ser debidamente desarrollados con las correspondientes Estudios y Proyectos específicos. Si bien se recoge en planos las vías afectadas por la semaforización, proponiendo todo el viario





primario, siendo considerado por el Técnico que suscribe muy excesivo, debe ser desarrollado por Estudio específico de necesidades de semaforización. En referencia a los “Estacionamientos”, con la salvedad de estacionamientos existentes o previstos en ciudad deportiva o zona de puerto de naos, no se observa aporte de propuestas novedosas. El irregular estacionamiento de “Ginory” debe ser analizado de forma que el PGOU proponga alternativa clara, dada su necesidad. Se propone: a. Cierre de estacionamientos irregulares; b. Restricción de estacionamiento en la zona centro solo para residentes. Esta medida debe ser debidamente desarrollada, con el fin de poder atender a las necesidades de los vecinos, pero manteniendo las condiciones mínimas de accesibilidad reguladas normativamente. c. Mejora de señalización, con la inclusión de sistemas inteligentes de control e información. d. Mejora del sistema de tratamiento de Licencias de Vados. Adicionalmente, el técnico que suscribe propone la promoción de convenios con propietarios de actuales titulares de plazas de estacionamiento en desuso, de forma que pueda cubrir las necesidades de residentes de la zona centro de la ciudad. Sobre las necesidades de “distribución urbana”, labores de carga y descarga, reclama la racionalización mediante un Programa de Carga y Descarga. Se precisa de un Estudio específico.

5. Línea estratégica AS: Ámbitos singulares.

1. Propuesta AS1: Frente litoral. Propone una serie de actuaciones diferenciando plazos de actuación en:

I. De manera inmediata debe procederse con actuaciones urgentes y complementarias:

- Mejora de las cuestiones más evidentes y sencillas para mejorar la habitabilidad.
- Actuaciones de mejora de la imagen de la Lanzadera.
- Reapertura parcial de la Avenida al tráfico en el sentido de Este a Oeste, respetando las limitaciones actuales de velocidad (20 km/h).

II. A corto plazo se debe continuar con medidas más estructuradas y planificadas:

- Continuación de la mejora de las condiciones de la Avenida y su entorno.
- Planificación de los cambios en los sentidos de circulación que permitan la configuración de dos corredores internos de conexión en el sentido de Este a Oeste y de Oeste a Este.

- Señalización clara de los accesos a los aparcamientos.

- Mejora de todos los aspectos de la “lanzadera”.

III. A medio plazo, consolidación de los cambios:

- Cierre de nuevo de la Avenida al tráfico rodado.
- Semaforización de los ejes internos y de la Rambla.
- Señalización dinámica de los aparcamientos, indicando ocupación.
- Electrificación de la flota que preste servicio en la “lanzadera”.
- Zona de aparcamiento en el Intercambiador oriental integrado en el proyecto del Parque Urbano de Naos.

iv. A largo plazo, fuera del horizonte de este Plan, una vez consolidado el status de la Avenida, se debe continuar en la progresión de las medidas de restricción de la circulación en todo el Frente Litoral.

2. Propuesta AS2: Rambla Medular. Se debe desarrollar una Estudio dirigido al máximo aprovechamiento de su potencial como eje vertebrador de todo el tráfico, incluyendo las bicicletas. Para ello se debe potenciar las actuaciones dirigidas a aumentar la capacidad y seguridad. Para ello recoge como única solución la semaforización con solución para aumentar la capacidad de esta vía. Plantea alternativas a desarrollar como pueden ser:

a. Aprovechamiento del espacio interior del bulevar para estacionamiento. La entrada, recoge podría ser desde las glorietsas o desde los laterales. b. Plantea necesidad de habilitar espacio para carril bici. Ciertamente es que la Rambla Medular precisa de una actuación radical que transforme la actual configuración, cuyo fin será la optimización de los espacios, dirigidos a dar respuesta a las necesidades actuales tanto de espacio como transporte y circulación en todos sus modos. El espacio central actual, a día de hoy se encuentra completamente desaprovechado, siendo necesario su aprovechamiento. Se precisa de un mejor Estudio específico que proponga las posibilidades y ayude a la toma de decisión para su reordenación.

3. Propuesta AS3: Hospital y entorno. Ya ha sido mencionado anteriormente.





4. Propuesta AS4: Movilidad escolar y laboral. La propuesta más destacada para los entornos escolares, además de necesidad de estudios específicos, destaca la eliminación de plazas de estacionamiento para habilitar espacio peatonal en el entorno escolar. Igualmente se precisa de creación de campañas de formación, información y concienciación sobre seguridad vial. En referencia a la movilidad laboral, destaca se debe promover la elaboración de Planes de Transporte al Trabajo. (PTT)

5. Propuesta AS5: Movilidad eléctrica. Siendo un sistema de baja implantación en esta isla en general y en Arrecife en concreto, propone la implantación de puntos de recarga, con implantación de medidas de promoción y fomento de este modo de transporte. De manera complementaria, se han redactado los siguientes programas transversales:

θ Propuesta PT1: Señalización. Propone la elaboración de un Programa de Señalización orientativa multilingüe, para los ámbitos peatonales, vehiculares y ciclista. Igualmente se debe avanzar hacia sistemas de información en tiempo real (Smart City)

θ Propuesta PT2: Formación e información.

Recomienda la realización de Semana de la Movilidad de forma institucionalizada, siendo un modo de difundir información. Igualmente realización de campañas de información y cursos de formación

θ Propuesta PT3: Smart Mobility. La Smart City se debe desarrollar en la vertiente de movilidad desarrollando sectores tales como:

- Movilidad peatonal. • Movilidad en bicicleta.
- Movilidad en transporte público.
- Movilidad en vehículo privado.
- Aparcamientos.
- Carga y descarga.

• Otros. abriendo todo ello un canal bidireccional. θ Propuesta PT4: Urbanismo y Ordenanzas. Se reconoce la necesidad de actualización de la Ordenanzas Municipales relacionadas con todos los usos y aprovechamientos de los espacios y servicios públicos. Si bien en el CD aportado por el Cabildo no se ha incluido, tal y como se exigió en el PCT del Contrato, el Plan ha incluido la redacción de Borrador de Ordenanzas Municipales siguientes:

1. Ordenanza del Movilidad y usos del viario. en este borrador se incluye:

- Normas de Circulación,
- Terrazas e instalaciones análogas.
- Ocupación por obras.
- Otras ocupaciones de la vía.
- Parada, estacionamiento y reserva de espacio.
- Vados.
- Impactos ambientales,
- Inmovilización y retirada de vehículos.
- Vigilancia, infracciones y sanciones. Al respecto se considera faltan algunos detalles a implementar.

1. En terrazas se debe incluir densidad máxima, de terraza (1,5 m²) según CTE SI-3.

2. Terrazas de más de 20 personas (30 m²), requieren de autorización administrativa previa. (según DECRETO 52/2012, de 7 de junio, por el que se establece la relación de actividades clasificadas y se determinan aquellas a las que resulta de aplicación el régimen de autorización administrativa previa, o vigente)

1. Se echa en falta la inclusión de regulación para vehículos novedosos, como son los eléctricos, VMP y similares;

2. Se detecta consideraciones abiertas sin definir, a criterio subjetivo, como por ejemplo forma de ocupar los estacionamientos en ampliaciones de terrazas;

3. Se aprecia errores de la ordenanza actual que no se han subsanado como párrafo "En la zona 1 se colocarán exentos de la fachada o fijos a la fachada". Se debe definir.

4. Para autorización de ocupaciones de vía pública, se debe aportar un Plan de Tráfico, cuya documentación técnica a aportar debe incluir el contenido mínimo de proyecto, siendo necesario al menos:

- Memoria. Debe contener:





- i. Descripción completa de necesidad de ocupación, incluyendo espacios, fechas y horarios. Justificación de tiempo y espacio solicitado.
- ii. Identificación y análisis de afectados por la ocupación solicitada.
- iii. Propuesta de medidas de seguridad, señalización e información para atenuar las afecciones.
- iv. Promotor.
- v. Identificación de responsable de seguridad, implantación y mantenimiento de las medidas de corte, señalización e información, quien debe aceptar dicha responsabilidad con su firma.
- vi. Propuesta de cortes y desvíos, si fueren precisos.
- vii. Detalle de acciones a tomar.

• Planos. Deben ser todos los necesarios para definir completamente. Al menos debe contener:

- i. Situación y emplazamiento.
- ii. Estado actual.
- iii. Definición de espacio solicitado. Definición de espacio afectado. Servicios y usos afectados.
- iv. Propuesta de cortes y desvíos. Definición de Fases, si las hubiere.
- v. Plano de señalización completa. Debe incluir la de ordenación, regulación e información, suficiente.
- vi. En caso de ocupaciones que se prolonguen en horario nocturno, medidas específicas a adoptar en este período.

• Mediciones y Presupuesto. Tiene que incluir todas las medidas necesarias para la realización del corte solicitado, valorado en el tiempo por el que se prolongue.

5. Pago de la Tasa correspondiente por el espacio afectado por la ocupación, durante el tiempo solicitado.

6. Falta definir procedimiento para autorizaciones de ocupaciones por obras.

7. Algunos detalles varios más.

Recientemente por parte del Técnico que suscribe ha elaborado una propuesta de regulación de Autorizaciones a circulación y estacionamiento, que ha sido aprobada por Decreto 2020/1255 de 14/04/2020. Se considera dicha Regulación debe ser elevada a Ordenanza con la correspondiente participación de agentes sociales, siendo incluida en la Ordenanza General Municipal. No obstante, a pesar de ciertas carencias, se considera aprovechable con retoques e implementación de algunas consideraciones, debiendo ser modificado el Borrador de acuerdo con el Servicio Municipal de Movilidad de forma previa a su aprobación.

En referencia a consideraciones generales urbanísticas, propone se debe revisar el Plan General de manera que se establezca una nueva estructura de secciones transversales del viario, con dos prioridades:

θ A corto plazo, reestructuración del reparto de usos, dentro de las limitaciones geométricas existentes, con inserción de vegetación mediante la eliminación de una pequeña proporción de plazas de estacionamiento, yendo a plataforma compartida que permita el uso de la bicicleta donde no sea posible la creación de carriles bici.

θ A medio plazo, todas las nuevas actuaciones han de tender a garantizar lo siguiente:

- Ancho mínimo entre fachadas de 12 metros.
- Dotación mínima de garaje. Un posible criterio es al menos una plaza, independientemente de la superficie. Puede exigirse más cuando la superficie exceda 75 metros. Por ejemplo, una más por cada 50 metros cuadrados edificadas. Aporta unas fichas de secciones normalizadas de viales, distribuyendo los usos posibles.

θ Propuesta PT5: Soporte organizativo. En el apartado correspondiente a la estructura Municipal, con el objeto de avanzar en la Gestión del Plan de Movilidad, reconoce la escasez de recursos actuales. Recoge que "Si se quiere salir del impasse actual, es imprescindible que exista una unidad responsable del cumplimiento y seguimiento del Plan, con una visión estratégica. Una Oficina de Movilidad debe contribuir a la toma de decisiones municipales para un futuro más sostenible de la movilidad urbana, mediante la organización de los diferentes modos de transporte, la regulación del estacionamiento y la adaptación progresiva del diseño urbano, atendiendo a las necesidades presentes y futuras del desarrollo de la ciudad. De acuerdo con la tendencia generalizada, dos son las grandes medidas propuestas en el ámbito organizativo:





θ Oficina de movilidad. La Oficina de Movilidad debe ser la responsable del desarrollo armónico de la implantación y seguimiento de las propuestas previstas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Arrecife. Con la creación de la Oficina de Movilidad se deben cohesionar las acciones municipales en materia de movilidad sostenibles que hasta ahora están dispersas y son coordinadas de manera informal o carecen de coordinación adecuada, independientemente de la ejecución directa. Más concretamente, las funciones de la Oficina de Movilidad habrán de ser del tenor siguiente:

θ Coordinación interna y externa. • Vertebración transversal de las actuaciones en los diferentes ámbitos y con todos los agentes implicados, tanto públicos como privados, y tanto municipales como regionales y nacionales.

• Control funcional de todas las facetas del sistema de transporte y movilidad de Arrecife (transporte urbano, aparcamiento, etc.).

• Información no vinculante sobre todas las actuaciones estructurales de las diferentes áreas municipales relacionadas directa o indirectamente con el transporte y la movilidad (urbanismo, viario, etc.).

• Asesoramiento al resto de los departamentos municipales sobre gestión sostenible de la movilidad urbana.

θ Apoyo a la gestión.

• Directrices para la ejecución de las políticas definidas.

• Participación en proyectos nacionales y europeos de innovación, que promuevan el conocimiento y refuercen la imagen de Arrecife.

θ Relación con la ciudadanía.

• Relaciones con la ciudadanía en todo lo relacionado con la planificación del transporte y la movilidad. Podría incluir la recepción y distribución de reclamaciones sobre deficiencia de funcionamiento de servicios públicos relacionados con la movilidad, ara disponer de una visión de conjunto, sin perjuicio de las actuales competencias.

• Asesoramiento a personas y colectivos sobre medidas de gestión de la movilidad (coche eléctrico, coche compartido, etc.).

θ Apoyo a la política de movilidad.

• Promoción activa de la sostenibilidad del sistema de transporte, proponiendo las medidas que sean procedentes.

• Publicación de guías, documentos y boletines informativos en materia de movilidad urbana.

• Elaboración y mantenimiento de un observatorio local de la movilidad, que recoja todos los indicadores estadísticos que permitan una toma de decisiones bien fundada. • Elaboración de una memoria anual de seguimiento de la movilidad, con evaluación de su sostenibilidad.

• Coordinación y secretaría del Foro de Movilidad.

θ Foro de movilidad. Esta sería plataforma de participación ciudadana en materia de movilidad, con el objetivo de definir un escenario de futuro consenso para la movilidad en el Municipio, definiendo un modelo de ciudad en el que los desplazamientos urbanos sean compatibles con la preservación de la salud, la calidad de vida, el medio ambiente urbano y la economía local. Entre las funciones del Foro deberán estarán algunas como las siguientes:

θ Impulsar la implementación del PMUSA y participar en su seguimiento, control, revisión y adaptación.

θ Debatir y presentar propuestas sobre programas o actuaciones estratégicas relacionadas con la movilidad, para ir conformando un objetivo a largo plazo que permita desarrollar las revisiones del Plan cuando sean precisas.

θ Debatir y asesorar acerca de las consultas que se le formulen en relación con la movilidad sostenible, tanto desde el Ayuntamiento, como desde cualesquiera otras entidades públicas o privadas.

θ Actuar de intermediario en conflictos relacionados con la movilidad entre colectivos pertenecientes o no al Foro.

θ Promover la realización de estudios, informes y actuaciones en materia de movilidad.

θ Recabar información sobre las actuaciones municipales que puedan afectar a la movilidad en el Municipio.

θ Elaborar una memoria anual de su funcionamiento.





θ Cualquier otra actividad que por sus contenidos se hallen vinculadas a los fines del Foro." Se considera buena la propuesta de creación de Oficina de Movilidad, así como el Foro. Para ello se tienen que dotar de Recursos Municipales necesarios que deben ser adscritos al Servicio Municipal de Movilidad. Dependiendo de la asignación, se elaborará el correspondiente esquema de organización para encuadrar y organizar todas las funciones y responsabilidades

8. Implantación y seguimiento. Finalmente se aporta una estimación puramente ilustrativa de costes finales de las propuestas, los cuales se deben ir concretando a medida que se desarrollen los correspondientes Proyectos. Aporta un cuadro de Presupuesto, con un coste total de inversión que estima en 231 millones de euros, y 8,71 millones de Euros de coste de operación y mantenimiento. Aporta un cronograma orientativo, con un horizonte estimado de implantación hasta 2027. Sin embargo en el Cronograma de Presupuesto, presenta una inversión restante sin programar de 153 millones llegado al 2027. Igualmente hace una estimación de reparto del coste entre diferentes agentes, correspondiendo a este Ayuntamiento asumir el 80% de la inversión, con una participación del Cabildo del 20%, mientras que el mantenimiento correspondería al Ayuntamiento el 100%.

Se recogen una serie de indicadores de ejecución para seguimiento de implantación y ejecución del Plan, que deben ser analizados y evaluados de forma continua, con el objetivo de poder hacer las correcciones que se consideren necesarias. Para ello es necesario, evidentemente de dotación de Recursos apropiados como se indica en la necesidad de creación de la Oficina de Movilidad.

CONCLUSIONES.

Considerando que El Municipio de Arrecife precisa de un Plan de Movilidad Urbano Sostenible, con el fin de poder acceder a ciertas ayudas, y contar con un punto de partida; Las Ordenanzas actuales existentes mencionadas, se considera conveniente su unificación en un único texto, y necesaria su actualización, con mejora de regulación de ciertos aspectos.

Dado los escasos recursos existentes en este ayuntamiento, se considera aprovechable la labor realizada por el equipo redactor del PMUSA, que con las mejoras que se han mencionado y se aportarán en la elaboración conjunta del documento definitivo, a lo cual se condiciona el informe favorable, se podrá contar con actualización de estas Ordenanzas Técnicas de usos de espacios públicos viarios.

Tras la aprobación inicial, se debe abrir un período de presentación de alegaciones que puede dar cobertura a todas las propuestas de mejora que se considere por parte de todo interesado, de forma que este documento pueda realmente ser una guía de futuro para la Movilidad urbana Sostenible de este Municipio;

El Plan objeto de análisis cuenta con un diagnóstico del que partir para desarrollar mediante diferentes líneas de trabajo, a través de multitud de nuevos Estudios y Proyectos, las mejoras que se consideren recomendables para la mejora de la Movilidad de este Municipio; Si bien se considera que el presente PMUSA adolece de bastantes carencias, no es innovador, estimando es susceptible de diversas mejoras, proponiendo la elaboración de estudios específicos para el desarrollo de las mayor parte de los aspectos relacionados con la Movilidad, precisando este Ayuntamiento contar con un PMUS como punto de partida con el objetivo de poder avanzar en el amplio abanico de actividades relacionadas con la Movilidad urbana desarrollando los estudios específicos, con las consideraciones desarrolladas en el cuerpo del presente Informe

Es por todo ello, con las salvedades descritas en el cuerpo del Informe, el Técnico que suscribe considera procede Informar Favorablemente y Proponer elevar a Pleno para su aprobación inicial el documento denominado Plan de Movilidad Urbano Sostenible de Arrecife y Borrador de Ordenanza de Movilidad y usos del viario con las Modificaciones mencionadas.

El presente Informe se emite en contestación a solicitud recibida, y se somete a su superior criterio, u otro informe mejor sustentado.

Es todo lo que al respecto tiene que informar. No obstante, ud con su posterior criterio decidirá. En Arrecife, en fecha a la firma al margen DOCUMENTO FIRMADO ELECTRONICAMENTE."

Visto el informe emitido por la Sra. Secretaria, Doña Asenet Padrón Niz, de fecha 20 de abril de 2020, que se transcribe:





INFORME DE SECRETARÍA

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 3.3 a) del Real Decreto 128/2018, de 16 de marzo, por el que se regula el régimen jurídico de los funcionarios de administración local con habilitación de carácter nacional emito el siguiente,

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Se pretende someter a la consideración del Pleno el documento denominado **"Aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Arrecife. Plan de Mejora del Transporte en la ciudad de Arrecife"**, el cual consta en el expediente ha estado expuesto a los efectos del cumplimiento del artículo 133 de la Ley 39/2015, en cuanto a la exposición pública previa a la aprobación inicial.

SEGUNDO.- Se emite el presente a los efectos de determinar el trámite procedimental a seguir.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- El Municipio, según dispone el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, puede promover toda clase de actividades y prestar cuantos servicios contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal.

Asimismo, en su calidad de Administración Pública de carácter territorial, y siempre dentro de la esfera de sus competencias, corresponde a este Ayuntamiento la potestad reglamentaria y de autoorganización.

SEGUNDO.- Según establece la ley 13/2007, Ley de Transportes de Canarias, en cuanto a los planes de movilidad se determina en el artículo cuyo tenor literal es el siguiente:

"Artículo 35.- Planificación municipal

1. Los Planes Generales de Ordenación Municipal llevarán aparejados un estudio de la demanda de la movilidad, el tráfico y del transporte público en el municipio denominado estudio municipal de movilidad.

2. El estudio municipal de movilidad es aquél que, en el marco de lo establecido por la planificación autonómica y por los Planes Territoriales Especiales de Transporte que corresponda, desarrolla medidas específicas para conseguir la continuidad entre los distintos modos de transporte dentro del término municipal, y, en especial, adoptar medidas que prevean y ordenen las necesidades de movilidad y de transporte público de los vecinos, con particular atención al impacto de las infraestructuras de uso público, como complejos sanitarios, educativos, administrativos.

3. El estudio municipal de movilidad propondrá medidas de ordenación, planificación del territorio y del transporte y normativa municipal con el objeto de propiciar una movilidad sostenible en el municipio e integrada en el sistema de transporte insular.

4. La planificación municipal reservará espacio suficiente para la localización de aparcamientos disuasorios, de acuerdo con lo establecido en los estudios de movilidad y en Planes Territoriales Especiales de Transporte. Igualmente, todos los instrumentos de ordenación urbanística que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte, incorporarán un estudio sobre tráfico y movilidad.

5. El otorgamiento de licencias municipales para la construcción de infraestructuras que supongan un cambio sustancial de la movilidad en el municipio conllevará un estudio de tráfico, movilidad y transporte público por parte del solicitante."

TERCERO.- La Legislación aplicable viene determinada por:

— Los artículos 4, 22.2.d), 25, 49 y 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

— Los artículos 128 al 131 y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

— El artículo 56 del Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril.

— El artículo 7.c) de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

— Ley 13/2007, Ley de Transportes de Canarias.





CUARTO.-En el ejercicio de la potestad reglamentaria, las Administraciones Públicas actuarán de acuerdo con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia.

QUINTO.- Cuando la iniciativa normativa afecte a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, el informe económico deberá cuantificar y valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

SEXTO.- La modificación de las Ordenanzas locales se ajustará al siguiente procedimiento, artículo 49 de la Ley 7/1985 de 2 de abril:

A. Elaborado el proyecto de modificación de la Ordenanza, corresponderá la aprobación inicial de la misma al el Pleno.

B. Se abrirá período de información pública, por un plazo mínimo de treinta días, para que los interesados puedan presentar las reclamaciones y sugerencias que estimen oportunas. El Acuerdo de aprobación inicial se publicará en el Boletín Oficial de la Provincia y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento.

Simultáneamente, se publicará en el portal web del Ayuntamiento <https://arrecife.sedelectronica.es/> con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectados y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades.

C. Concluido el período de información pública, si se han presentado reclamaciones y/o sugerencias, deberán resolverse estas, y ser resueltas por el pleno previamente al acto de la aprobación definitiva.

En el supuesto de que no se presenten reclamaciones en relación con la aprobación inicial de la modificación de la Ordenanza en el plazo de información pública, se entenderá definitivamente adoptado el Acuerdo hasta entonces provisional, extendiéndose por esta Secretaría la certificación que acredite la elevación a definitiva de la aprobación inicial.

D. El Acuerdo de aprobación definitiva de la modificación de la Ordenanza, con el texto íntegro de la misma, debe publicarse para su general conocimiento en el tablón de anuncios del Ayuntamiento y en el Boletín Oficial de la Provincia, tal y como dispone el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Asimismo, estará a disposición de los interesados en la sede electrónica de este Ayuntamiento <https://arrecife.sedelectronica.es/>.

En Arrecife, firmado a la fecha al margen. DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE. La Secretaria"

Vista la propuesta efectuada por la Concejal Delegada, D^a. María Ángela Hernández Cabrera, de fecha 20 de febrero de 2020, que se transcribe:

ASUNTO: PROPUESTA PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ARRECIFE
Vista la necesidad de precisar con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Municipio de Arrecife.

Visto informe del Técnico Funcionario Municipal del Servicio Municipal de Movilidad (Tráfico y Transportes), Don Martín Robayna Rodríguez, de fecha 18 de febrero de 2020, el cual se adjunta.

SOLICITA tomar acuerdo plenario sobre la siguiente propuesta:

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Arrecife, a los efectos de que procedan a su aprobación si así lo consideran.

En Arrecife en fecha a la firma al margen DOCUMENTO FIRMADO ELECTRONICAMENTE

Tras las intervenciones anteriores,

La Sra. Alcaldesa eleva al Pleno el expediente presentado





El Pleno del Ayuntamiento, **por**

❖ **Veintidós votos a favor**

- D^a. Astrid María Pérez Batista (Alcaldesa- Presidenta) (Grupo Partido Popular)
- D^a. María Jesús Tóvar Pérez (Concejal del Grupo Partido Popular)
- D^a. María Rosario González Perdomo (Concejal del Grupo Partido Popular)
- D. Roberto Vicente Herbón (Concejal del Grupo Partido Popular)
- D. Eduardo Placeres Reyes (Concejal del Grupo Partido Popular)
- D^a. María Ángela Hernández Cabrera (Concejal del Grupo Partido Popular)
- D. José Alfredo Mendoza Camacho (Concejal del Grupo PSOE)
- D. José Tomas Fajardo Fajardo (Concejal del Grupo PSOE)
- D^a. Cristina Duque Ramírez (Concejal del Grupo PSOE)
- D^a. Nova María Kirkpatrick (Concejal del Grupo PSOE)
- D. Roy Alfonso González García (Concejal del Grupo PSOE)
- D. Armando de los Ángeles Santana Fernández (Concejal del Grupo Mixto)(Somos Lanzarote-Nueva Canarias-Frente Amplio)
- D^a. Elisabet Merino Betancort (Concejal del Grupo Mixto)(Somos Lanzarote-Nueva Canarias-Frente Amplio) D. Echedey Eugenio Felipe (Concejal del Grupo Municipal Nacionalista)
- D. Jacobo Lemes Duarte (Concejal del Grupo Municipal Nacionalista)
- D^a. Abigail González Guillén (Concejal del Grupo Municipal Nacionalista)
- D. David Jesús Toledo Niz (Concejal del Grupo Municipal Nacionalista)
- D^a. Juana Encarnación Páez Toledo (Concejal del Grupo Municipal Nacionalista)
- D. Román Maciot Cabrera Cedrés (Concejal del Grupo Municipal Nacionalista)
- D. Rosmen Quevedo Cabrera (Concejal del Grupo Municipal Nacionalista)
- D^a. María Teresa Lorenzo Rodríguez (Concejal del Grupo Municipal Nacionalista)
- D. Carlos Alberto Aferez Orjuela (Concejal No Adscrito)

❖ **Tres abstenciones**

- D^a. Laetitia Christelle Padilla (Concejal del Grupo Lanzarote en Pie-Sí Podemos)
- D^a. Ester Gómez Brodsky (Concejal del Grupo Lanzarote en Pie-Sí Podemos)
- D. Leandro Rafael Delgado Zalazar (Concejal del Grupo Lanzarote en Pie-Sí Podemos)

ACUERDA

PRIMERO.- Aprobar inicialmente el Plan de Movilidad Urbano Sostenible de Arrecife y Borrador de Ordenanza de Movilidad y usos del viario con las Modificaciones mencionadas.

SEGUNDO.- Abrir un período de información pública, por un plazo mínimo de treinta días, para que los interesados puedan presentar las reclamaciones y sugerencias que estimen oportunas. El Acuerdo de aprobación inicial se publicará en el Boletín Oficial de la Provincia y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento.

Simultáneamente, se publicará en el portal web del Ayuntamiento <https://arrecife.sedelectronica.es/> con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectados y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades.

TERCERO.- Concluido el período de información pública, si se han presentado reclamaciones y/o sugerencias, deberán resolverse estas, y ser resueltas por el pleno previamente al acto de la aprobación definitiva.

En el supuesto de que no se presenten reclamaciones en relación con la aprobación inicial de la modificación de la Ordenanza en el plazo de





EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARRECIFE
(LAS PALMAS)
SEG

información pública, se entenderá definitivamente adoptado el Acuerdo hasta entonces provisional, extendiéndose por esta Secretaría la certificación que acredite la elevación a definitiva de la aprobación inicial.

CUARTO.- El Acuerdo de aprobación definitiva de la modificación de la Ordenanza, con el texto íntegro de la misma, debe publicarse para su general conocimiento en el tablón de anuncios del Ayuntamiento y en el Boletín Oficial de la Provincia, tal y como dispone el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local."

Y para que así conste, expido la presente, de orden y con el Vº. Bº. de la Sra. Alcaldesa-Presidente, Dª. Astrid Pérez Batista.

En Arrecife a la fecha al margen.
Documento firmado electrónicamente.

