

Plan Especial de Reforma Interior (PEPRI) La Jiménez T.M. Candelaria

Tomo II.7 Anexo 1. Estudio de Movilidad Urbana

Documento para aprobación inicial

Noviembre 2025



Equipo Técnico Gesplan S.A.



Agradecimientos

Debemos agradecer a la oficina técnica por su colaboración con este equipo redactor, que expresa su gratitud por la ayuda recibida.

El equipo redactor de GESPLAN S.A.



Índice del Contenido

1. INTRODUCCIÓN	6
2. OBJETIVOS	7
3. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.....	8
3.1. <i>DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO.....</i>	8
3.2. <i>ÁMBITO DE INFORMACIÓN.....</i>	8
4. MOVILIDAD MUNICIPAL.....	10
5. ESCENARIO ACTUAL.....	14
5.1. <i>ANÁLISIS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.....</i>	14
5.1.1. Red viaria	14
5.1.2. Transporte público	15
5.1.3. Red peatonal.....	16
5.2. <i>DIAGNÓSTICO INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.....</i>	17
5.2.1. Red Viaria.....	17
5.2.2. Transporte Público.....	19
6. Propuestas	21



Equipo Redactor

(Por orden alfabético de perfil profesional)

Arquitecto/a

Ardiel Cabrera Díaz

María Ángeles Morales Castañares

Firmado por MORALES
CASTAÑARES MARIA
ANGELES - ***0234** el

Biólogo

Alberto Alonso González

Delineantes

Tomás Domínguez Hernández

David Eleazar Martín González

Economista

Andrea Victoria Ramón Hidalgo

Jesús Oramas Zárata

Geógrafo

Eduardo Martínez Díaz

Ingenieros civil

Carlos David Martín Dávila

Jurista

Mónica Díaz Pérez

Colaboradores externos

Arqueólogo e historiador

Javier Soler Segura de CULTANIA. Gestión integral del patrimonio cultural.

Historiadora

Montserrat Hernández Pérez



Plan Especial de Reforma Interior (PEPRI) La Jiménez T.M. Candelaria

Tomo II.7 Anexo 1. Estudio de Movilidad Urbana
Documento para aprobación inicial
Noviembre 2025



Equipo Técnico Gesplan S.A.



1. INTRODUCCIÓN

Según el Libro Verde sobre la Movilidad Urbana de la Unión Europea, la mayoría de la población reside en entornos urbanos, lo que convierte a estas áreas en motores económicos dentro de la UE. Sin embargo, esta alta densidad de población conlleva problemas de movilidad comunes, como la congestión crónica del tráfico, que genera numerosas consecuencias negativas.

Uno de los efectos más preocupantes de la saturación del tráfico es el aumento de los accidentes viales. De hecho, uno de cada tres accidentes mortales ocurre en zonas urbanas, siendo los peatones y ciclistas los más vulnerables. Además, la movilidad urbana también provoca problemas ambientales graves, como la contaminación atmosférica y el ruido, los cuales empeoran año tras año. Se estima que el tráfico urbano es responsable del 40% de las emisiones de CO₂ y del 70% de otros contaminantes.

En España, la Estrategia Española de Movilidad Sostenible presenta diversas iniciativas que pueden ser adoptadas por administraciones, empresas, agentes sociales, instituciones y ciudadanos con el objetivo de mejorar el modelo de movilidad actual, haciéndolo más eficiente y sostenible. Esta estrategia se enmarca en tres pilares fundamentales:

- a) Económico: Garantizar un sistema de movilidad eficiente que responda a las necesidades derivadas de la actividad económica, promoviendo el desarrollo y la competitividad.
- b) Social: Asegurar condiciones adecuadas de accesibilidad a los ciudadanos, facilitando su acceso al empleo, bienes y servicios, y fomentando modos de transporte saludables.
- c) Ambiental: Proteger el medio ambiente y la salud de los ciudadanos, reduciendo el impacto ambiental del transporte, disminuyendo las emisiones de gases de efecto invernadero y optimizando el uso de recursos no renovables, especialmente los energéticos.

Dentro de este marco, la Estrategia se desarrolla en cinco áreas prioritarias:

- a) Ordenación del territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras.
- b) Lucha contra el cambio climático y reducción de la dependencia energética.
- c) Mejora de la calidad del aire y reducción del ruido.
- d) Seguridad vial y salud pública.
- e) Gestión eficiente de la demanda de transporte.

En Canarias con la entrada en vigor de normativas como la Ley 8/1995, de 6 de abril, sobre accesibilidad y eliminación de barreras físicas y de comunicación; la Ley 13/2007 de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias; y la Directriz 95 de Ordenación del Territorio de Canarias representan los primeros pasos hacia la implantación de un modelo de movilidad sostenible y accesible en la región.



2. OBJETIVOS

El presente estudio de movilidad tiene como objetivo evaluar los impactos en la movilidad derivados del Plan Especial de Reforma interior de La Jiménez en el municipio de Candelaria. El objetivo fundamental que persigue este Plan Especial es desarrollar o completar las determinaciones establecidas en el plan general de Candelaria, aprobado definitivamente el 10 de noviembre de 2006 y publicado el 10 de mayo de 2007 en el BOC nº 92 y el 17 de mayo de 2007 en el BOP nº 71.



3. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

3.1. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

El ámbito objeto de este Estudio de Movilidad Urbana se encuentra ubicado en el término municipal de Candelaria.

Candelaria tiene una superficie de aproximada de 49 km², un porcentaje de 2,4 % referido al total de la isla de Tenerife (2.034,38 km²), englobando la totalidad de la superficie del municipio.

Los accesos principales al municipio se realizan a través de la carretera de interés regional TF-1 y de la carretera de interés insular TF-28 que atraviesan el municipio paralelamente a la costa a diferentes alturas.

3.2. ÁMBITO DE INFORMACIÓN

Se ha delimitado un ámbito de estudio de superficie mayor que el ámbito del plan especial con objeto de analizarlo en relación al contexto territorial en el que se encuentra. Este ámbito de estudio se ha determinado en base a criterios de proximidad, teniendo en cuenta la relación del caserío de La Jiménez con su entorno calculado a una distancia máxima de 15 minutos a pie.



Ilustración 1. Ámbito de estudio del Plan Especial.



El presente estudio de movilidad urbana (en adelante EMU) tiene como objetivo evaluar los impactos en la movilidad derivados del Plan Especial de Reforma interior de La Jiménez.



4. MOVILIDAD MUNICIPAL

La movilidad municipal constituye un aspecto clave para comprender la relación del municipio de Candelaria con el resto de la isla. Analizar cómo se desplazan las personas, qué medios utilizan, cuáles son los principales motivos de viaje y cómo se distribuyen los orígenes y destinos permite no solo conocer los hábitos de la población, sino también identificar necesidades de planificación en materia de transporte, infraestructuras y sostenibilidad.

Este análisis se basa en datos sobre el número de vehículos por hogar, los patrones de viaje diarios, la distribución modal entre transporte privado, público y no motorizado, así como en los diferentes motivos de desplazamiento.

En la macrozona del Valle de Güímar, que incluye al municipio de Candelaria, el promedio de vehículos por hogar es de 1,80, una cifra superior a la media insular, situada en 1,49. El parque automovilístico de la macrozona está compuesto en su gran mayoría por turismos privados, seguidos de vehículos comerciales vinculados a actividades de logística, comercio y servicios.

El índice medio de motorización en Tenerife alcanza los 828,1 vehículos por cada 1.000 habitantes, mientras que en Candelaria se sitúa en 727 por cada 1.000 habitantes.

En cuanto a los viajes diarios en de Tenerife, cada residente realiza una media de 3,26 viajes al día. De ellos, 0,41 corresponden a medios no motorizados y 2,85 a motorizados. Dentro de estos últimos, 2,69 se realizan en vehículo privado y únicamente 0,16 en transporte público.

El trabajo es el principal motivo de desplazamiento, con un 36% del total de viajes. Le siguen los estudios y el ocio, con aproximadamente un 14% cada uno, mientras que las compras (8,8%) y los asuntos personales (8,3%) ocupan el siguiente lugar en importancia.

Si se observan los patrones de viaje de la población en un día laboral, se distinguen claramente las características de la movilidad de los residentes. En el interior del municipio, se registraron alrededor de 96.000 viajes intramunicipales, es decir, desplazamientos que no salen de Candelaria. De ellos, 43.743 fueron realizados por hombres y 52.876 por mujeres.

Para comprender cómo se relaciona la movilidad de Candelaria con otros municipios de la isla en un día laboral, se analizan los desplazamientos que tienen su origen en este municipio y cuyo destino se encuentra en otra localidad. Los datos muestran que los viajes más frecuentes se dirigen a Santa Cruz de Tenerife (17.201 desplazamientos), seguidos de Güímar (12.002) y San Cristóbal de La Laguna (7.846).



Municipio de Origen	Municipio de Destino	Número de Viajes
Candelaria	Adeje	602
	Arafo	5644
	Arico	678
	Arona	1054
	Buenavista del Norte	22
	El Rosario	5055
	El Sauzal	86
	El Tanque	8
	Fasnia	417
	Garachico	27
	Granadilla de Abona	1053
	Guía de Isora	96
	Güímar	12002
	Icod de los Vinos	49
	La Guancha	39
	La Matanza de Acentejo	97
	La Orotava	365
	La Victoria de Acentejo	55
	Los Realejos	169
	Los Silos	10
	Puerto de la Cruz	353
	San Cristóbal de La Laguna	7846
	San Juan de la Rambla	17
	San Miguel de Abona AM	428
	Santa Cruz de Tenerife	17201
	Santa Úrsula	235
	Santiago del Teide	51
	Tacoronte	528
	Tegueste	447

Tabla 1. Matriz OD con origen en Candelaria. Fuente: Open Data movilidad Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible.



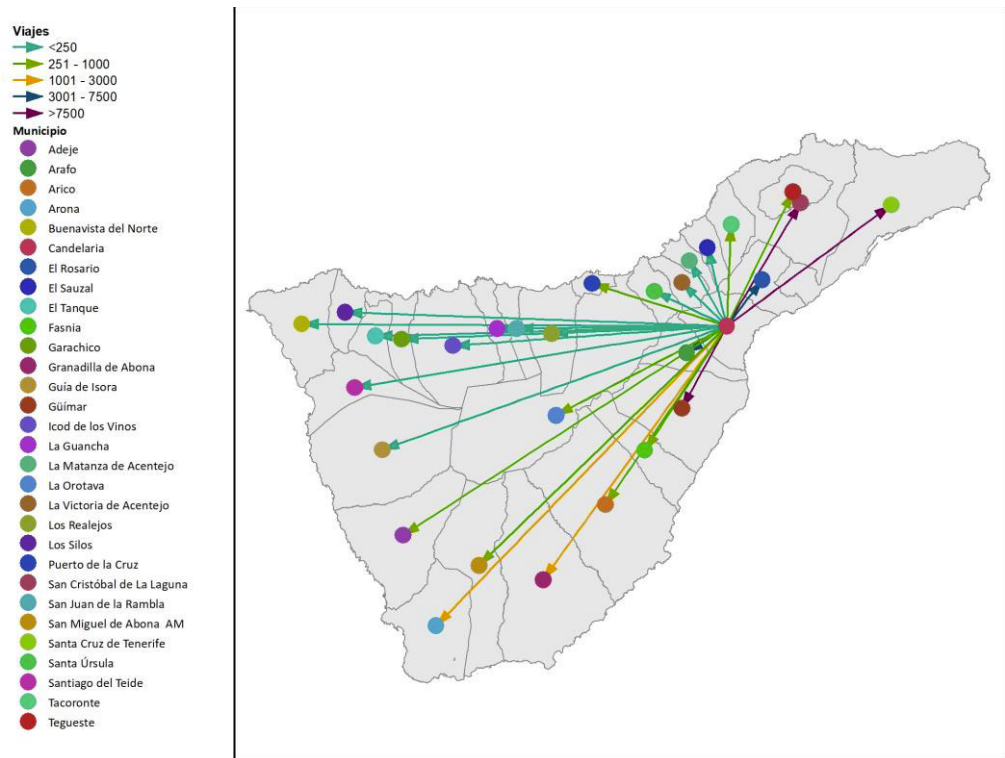


Ilustración 2. Viajes con origen en La Victoria de Acentejo. Fuente: Elaboración propia a partir del Open Data movilidad Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible.

En cuanto a los viajes que tienen como destino el municipio de Candelaria y origen el resto de municipios en un día laboral destaca los viajes procedentes de Santa Cruz de Tenerife y Güimar.

Al igual que en los viajes con origen La Victoria de Acentejo la mayor parte de los viajes se realizan con municipios del norte de Tenerife.

Municipio de Origen	Municipio de Destino	Número de Viajes
Candelaria	Adeje	561
	Arafo	5594
	Arico	701
	Arona	927
	Buenavista del Norte	15
	El Rosario	4994
	El Sauzal	145
	El Tanque	14
	Fasnia	331
	Garachico	34
	Granadilla de Abona	897
	Guía de Isora	76



	Güímar	12300
	Icod de los Vinos	79
	La Guancha	32
	La Matanza de Acentejo	124
	La Orotava	379
	La Victoria de Acentejo	70
	Los Realejos	206
	Los Silos	8
	Puerto de la Cruz	282
	San Cristóbal de La Laguna	7770
	San Juan de la Rambla	15
	San Miguel de Abona AM	463
	Santa Cruz de Tenerife	17333
	Santa Úrsula	213
	Santiago del Teide	30
	Tacoronte	548
	Tegueste	344

Tabla 2. Matriz OD con destino en Candelaria. Fuente: Open Data movilidad Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible.

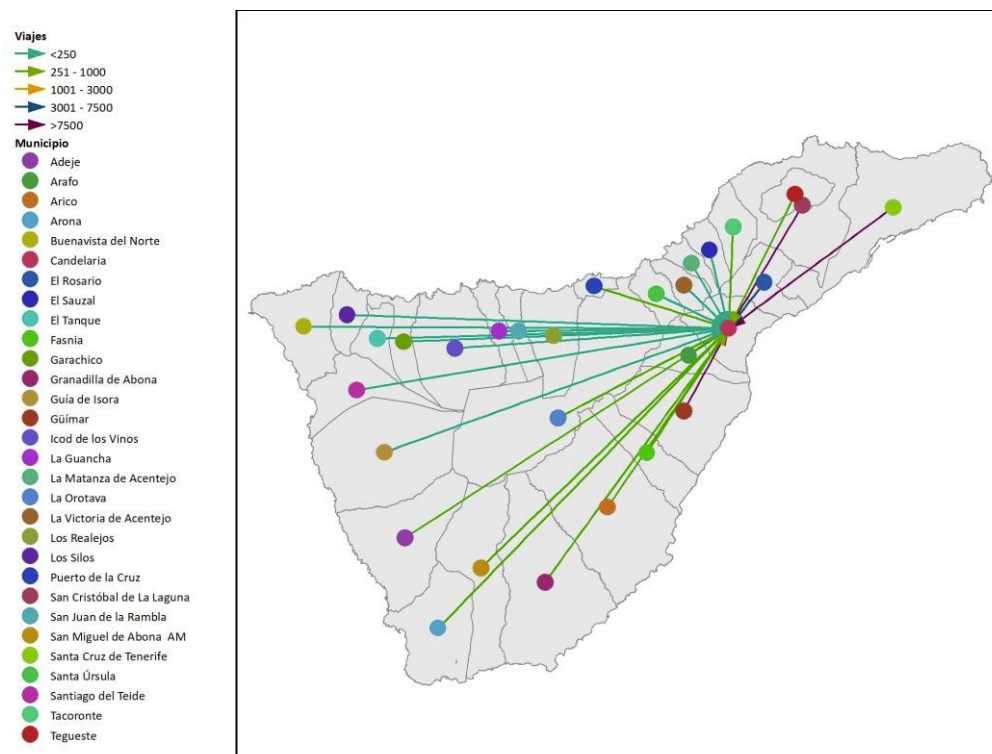


Ilustración 3. Viajes con destino en La Victoria de Acentejo. Fuente: Elaboración propia a partir del Open Data movilidad Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible.



5. ESCENARIO ACTUAL

5.1. ANÁLISIS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

5.1.1. Red viaria

La red viaria principal (calle La Morrita, La Jiménez y Reverendo Padre Simón Higuera) presenta un buen estado de conservación, mientras el resto de la red viaria presenta un estado de conservación deficiente siendo necesario realizar trabajos de mejora y conservación.

En el ámbito no existe jerarquización de la red viaria debido al crecimiento desestructurado o por falta de planeamiento en el momento en el que se ha desarrollado. Esto ha provocado que las vías existentes carezcan de la sección suficiente para poder ser utilizadas como viarios de doble sentido. Además, no disponen de aparcamientos regulados, aunque es habitual encontrar vehículos estacionados lo que dificulta aún más el paso de los vehículos, a lo que hay que añadir pendientes elevadas, en muchos tramos superiores al 15%.

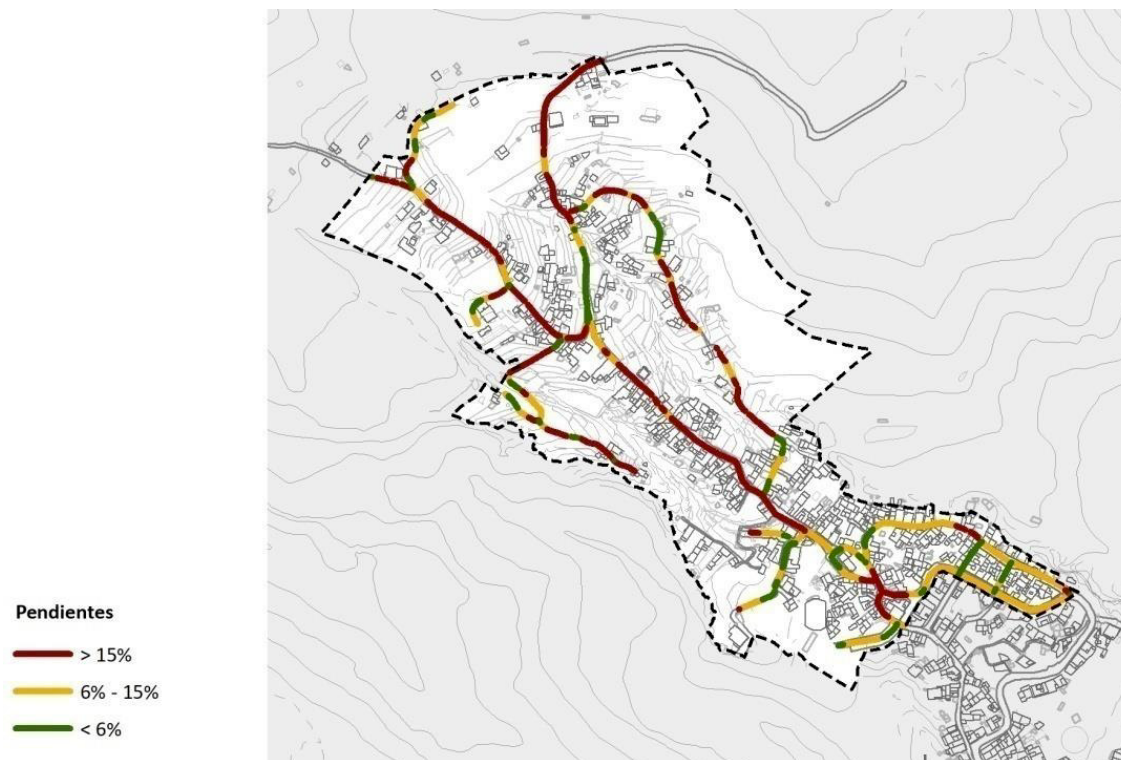


Ilustración 4. Pendientes Red Viaria. Fuente: Elaboración propia.

Todo esto, provoca que en gran parte del viario no sea posible la circulación de vehículos al mismo tiempo en ambos sentidos sin que se tenga que detener la marcha, llegando a producir situaciones de peligro tanto a los vehículos como a los peatones.



Si continúa el aumento de las edificaciones en el ámbito, con el crecimiento asociado de vehículos, cada vez será más frecuente encontrar situaciones que perjudicarán a la fluidez del tráfico que ya de por sí no es adecuada.



Ilustración 5. Vehículos estacionados en el viario. Fuente: Elaboración propia.

5.1.2. Transporte público

El servicio de transporte público debería tener un papel fundamental en la forma en la que las personas se desplazan, sobre todo en un ámbito como la del presente Plan Especial que se encuentra alejado del casco urbano y carece servicios.

A pesar de que sólo existe una parada de transporte público se considera suficiente en cuanto al área de influencia. Para delimitar la zona de influencia de cada parada de guaguas se ha calculado el área de cobertura de cada parada considerando unos radios de acción de 250 metros, que equivale aproximadamente a unos 5-7 minutos caminando, teniendo en cuenta las condiciones del terreno.

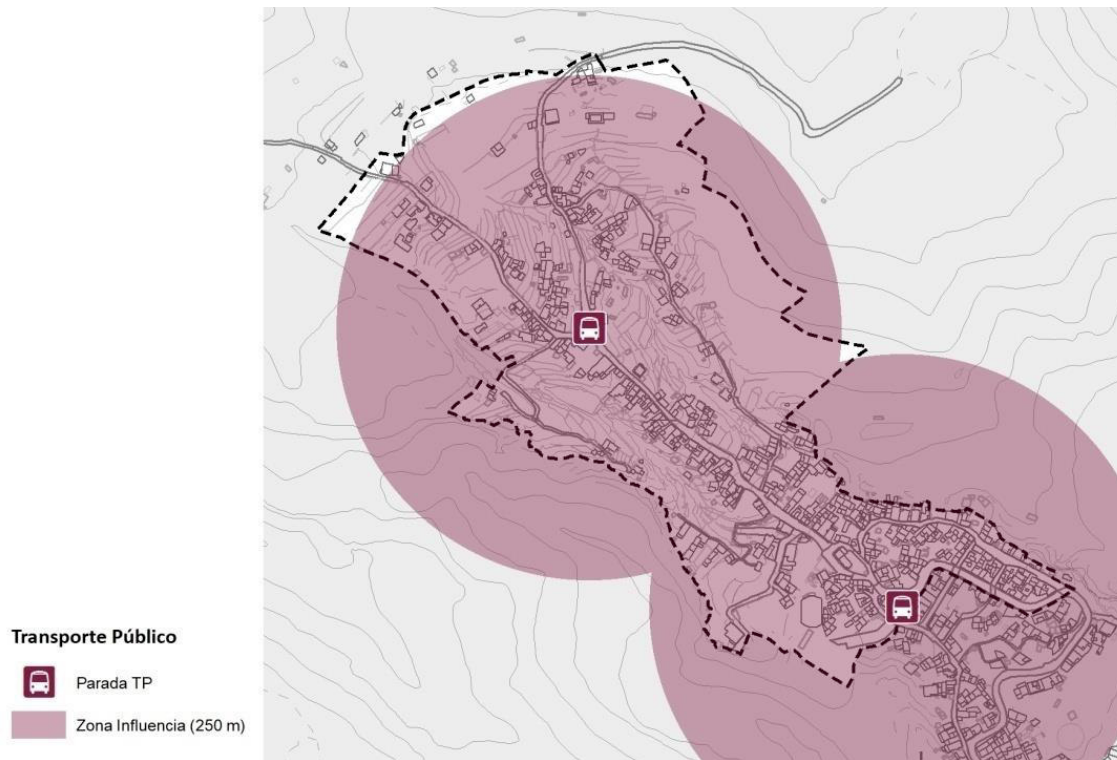


Ilustración 6. Zona de influencia Transporte público. Fuente: Elaboración propia.

5.1.3. Red peatonal

La red peatonal en el ámbito, está compuesta por algunos pequeños tramos de aceras, en mal estado de conservación y por unos paseos-peatonales con acceso restringido. Estos paseos carecen de conexión entre ellos por lo que únicamente son utilizados por las personas que quieren acceder a sus viviendas.

Además, hay que tener en cuenta que debido a la falta de sección disponible en las vías y el estacionamiento de los vehículos en zonas no habilitadas para ello se producen situaciones de riesgo para los peatones que se ven obligados a invadir la calzada para poder continuar con su recorrido.



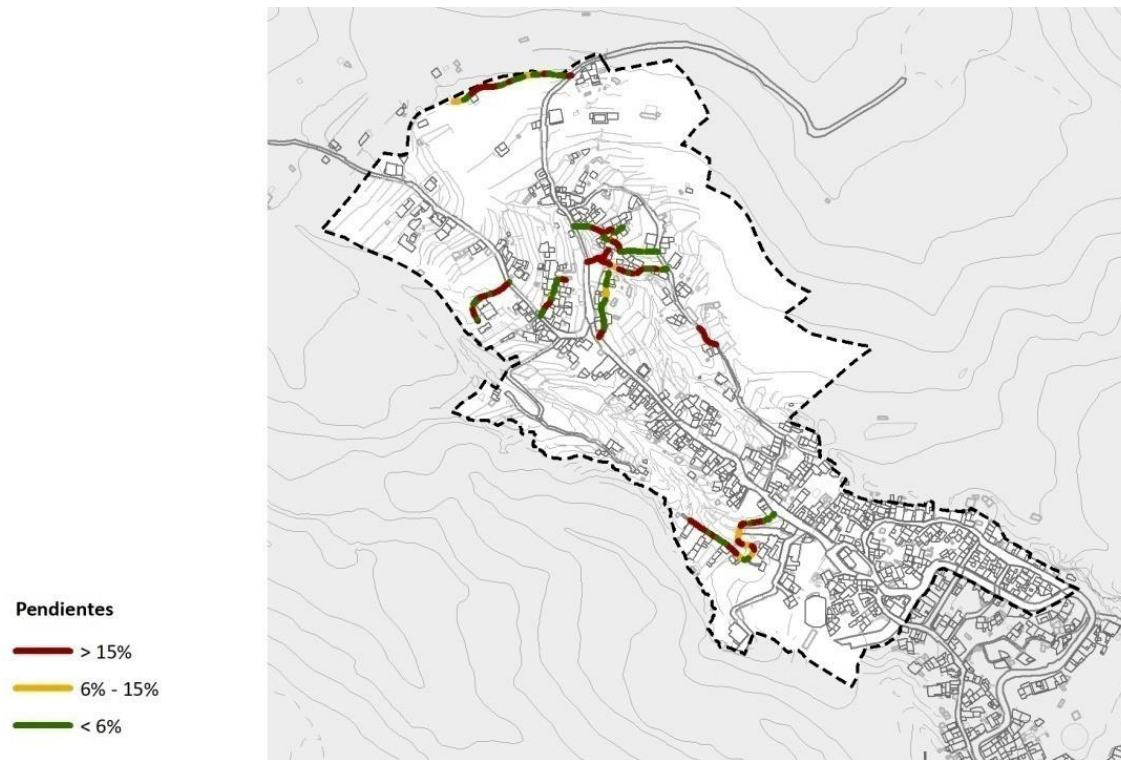


Ilustración 7. Pendiente Red Peatonal. Fuente: Elaboración propia.

5.2. DIAGNÓSTICO INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

5.2.1. Red Viaria

La red viaria principal (calle La Morrita, La Jiménez y Reverendo Padre Simón Higuera) presenta un buen estado de conservación, mientras el resto de la red viaria presenta un estado de conservación deficiente siendo necesario realizar trabajos de mejora y conservación.

En el ámbito no existe jerarquización de la red viaria debido al crecimiento desestructurado o por falta de planeamiento en el momento en el que se ha desarrollado. Esto ha provocado que las vías existentes carezcan de la sección suficiente para poder ser utilizadas como viarios de doble sentido. Además, no disponen de aparcamientos regulados, aunque es habitual encontrar vehículos estacionados lo que dificulta aún más el paso de los vehículos, a lo que hay que añadir pendientes elevadas, en muchos tramos superiores al 15%.



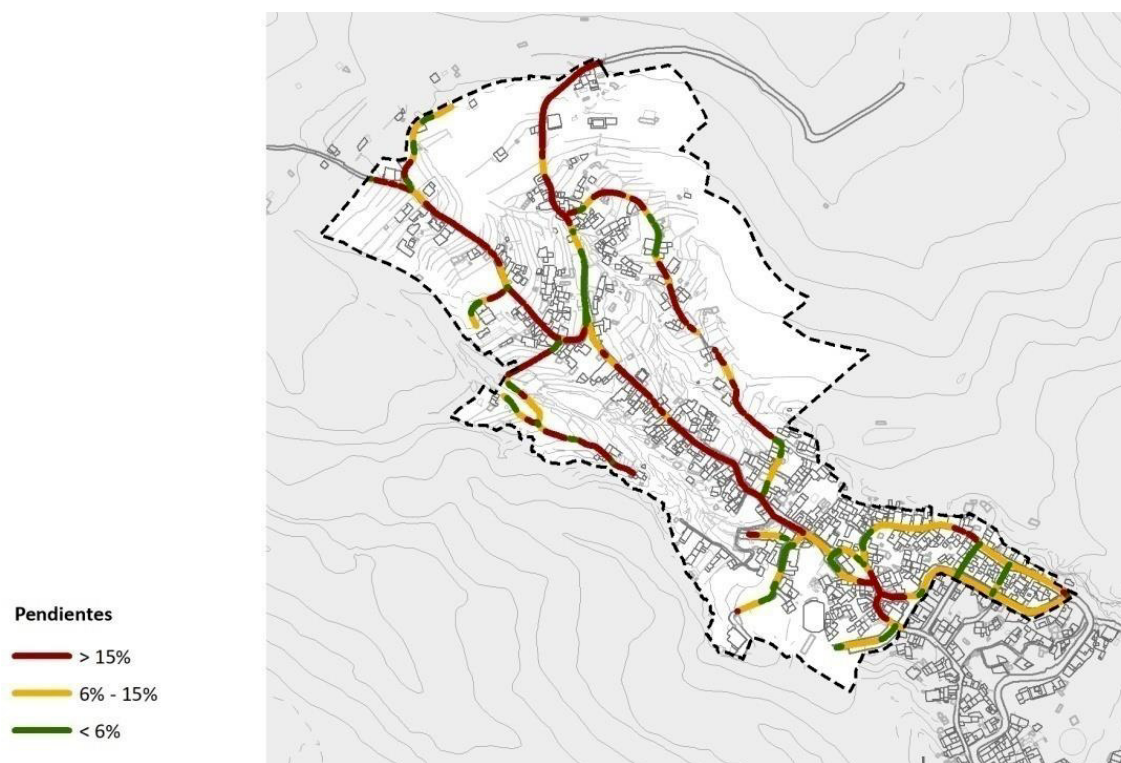


Ilustración 8. Pendiente Red Viaria. Fuente: Elaboración propia.

Todo esto, provoca que en gran parte del viario no sea posible la circulación de vehículos al mismo tiempo en ambos sentidos sin que se tenga que detener la marcha, llegando a producir situaciones de peligro tanto a los vehículos como a los peatones.

Si continúa el aumento de las edificaciones en el ámbito, con el crecimiento asociado de vehículos, cada vez será más frecuente encontrar situaciones que perjudicarán a la fluidez del tráfico que ya de por sí no es adecuada.



Ilustración 9. Vehículos estacionados en el viario. Fuente: Elaboración propia.



5.2.2. Transporte Público

El servicio de transporte público debería tener un papel fundamental en la forma en la que las personas se desplazan, sobre todo en un ámbito como la del presente Plan Especial que se encuentra alejado del casco urbano y carece servicios.

A pesar de que sólo existe una parada de transporte público se considera suficiente en cuanto al área de influencia. Para delimitar la zona de influencia de cada parada de guaguas se ha calculado el área de cobertura de cada parada considerando unos radios de acción de 250 metros, que equivale aproximadamente a unos 5-7 minutos caminando, teniendo en cuenta las condiciones del terreno.

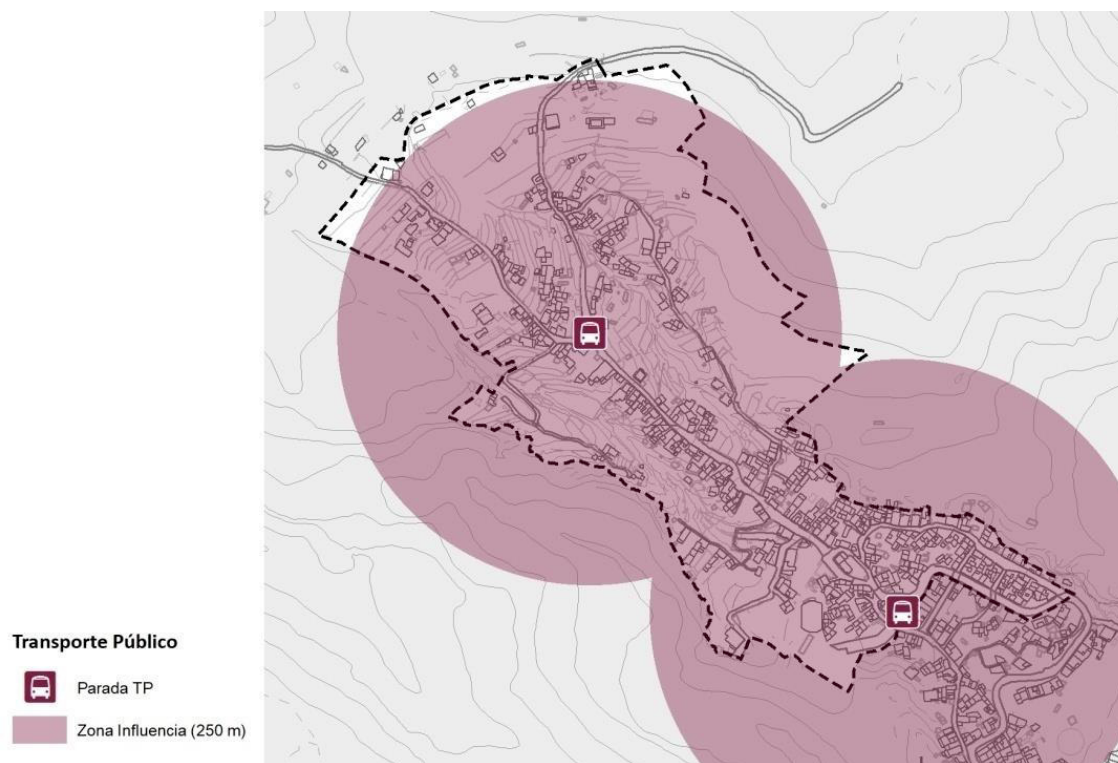


Ilustración 10. Zona de influencia Transporte público. Fuente: Elaboración propia.

Además, hay que tener en cuenta que debido a la falta de sección disponible en las vías y el estacionamiento de los vehículos en zonas no habilitadas para ello se producen situaciones de riesgo para los peatones que se ven obligados a invadir la calzada para poder continuar con su recorrido.



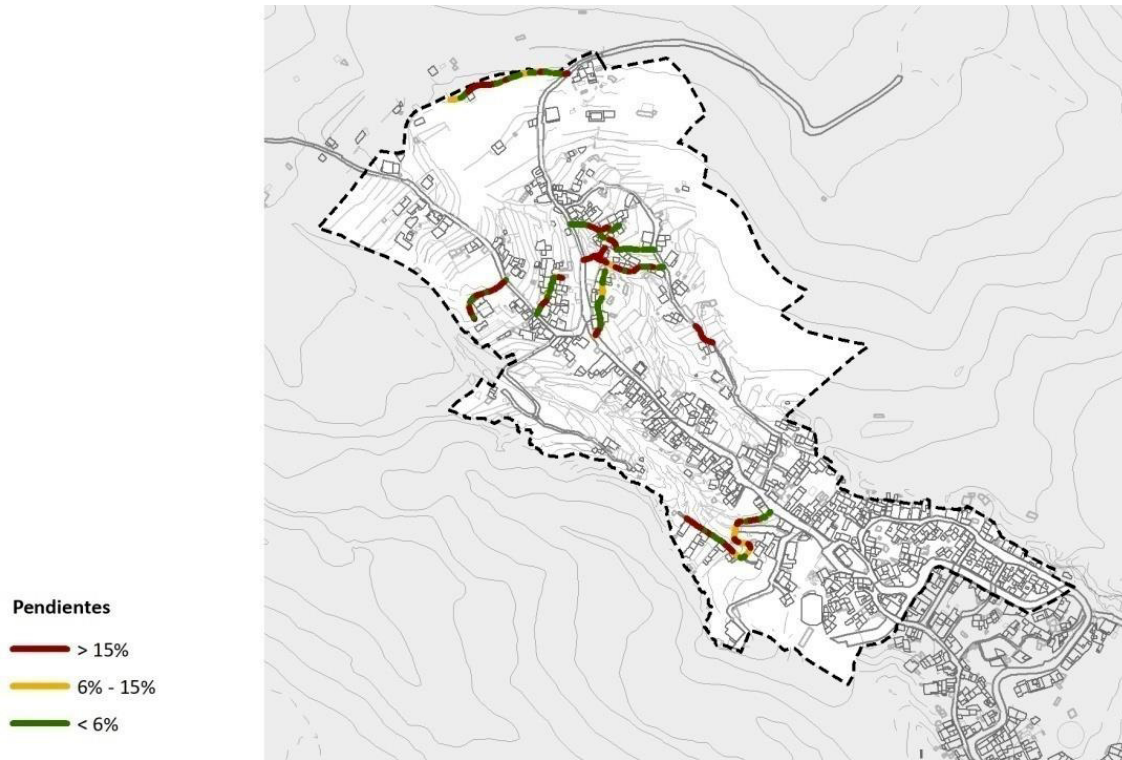


Ilustración 11. Pendiente Red Peatonal. Fuente: Elaboración propia.



6. Propuestas

Destacar que las alternativas de movilidad de este Plan Especial no tienen incidencia sobre la movilidad a nivel municipal, ya que el ámbito se centra en una zona concreta del término municipal en la que se trata de mejorar la circulación del tráfico, aparcamientos y la red peatonal.

Las propuestas en materia de movilidad van encaminadas hacia la mejora de la fluidez del tráfico, planteando un nuevo viario que conecte las calle La Morrita con la Calle la Jiménez generando de esta manera un circuito con vías de un único sentido.

De esta manera, al prescindir de un sentido de circulación liberaría espacio en la vía para poder ubicar algunas plazas de aparcamientos y ampliar los espacios destinados a los peatones.

Las Alternativas de ordenación se encuentran explicadas con más detalle en el **apartado 3.1 Alternativas de Ordenación de la Memoria Justificativa del tomo II Documento de ordenación** de la presente Modificación Menor de las Normas Subsidiarias.

Índice de Tablas

Tabla 1. Matriz OD con origen en Candelaria. Fuente: Open Data movilidad Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible. 11

Tabla 2. Matriz OD con destino en Candelaria. Fuente: Open Data movilidad Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible. 13

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Ámbito de estudio del Plan Especial. 8

**Ilustración 2. Viajes con origen en La Victoria de Acentejo. Fuente: Elaboración propia a partir del
Open Data movilidad Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible..... 12**

**Ilustración 3. Viajes con destino en La Victoria de Acentejo. Fuente: Elaboración propia a partir del
Open Data movilidad Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible..... 13**

Ilustración 4. Pendientes Red Viaria. Fuente: Elaboración propia. 14

Ilustración 5. Vehículos estacionados en el viario. Fuente: Elaboración propia. 15

Ilustración 6. Zona de influencia Transporte público. Fuente: Elaboración propia. 16

Ilustración 7. Pendiente Red Peatonal. Fuente: Elaboración propia. 17

Ilustración 8. Pendiente Red Viaria. Fuente: Elaboración propia. 18

Ilustración 9. Vehículos estacionados en el viario. Fuente: Elaboración propia. 18

Ilustración 10. Zona de influencia Transporte público. Fuente: Elaboración propia. 19

Ilustración 11. Pendiente Red Peatonal. Fuente: Elaboración propia. 20



Equipo Técnico de Gesplan S.A.

