



Referencias del documento:

Expediente nº.- **1774/2023/MC**

RCC nº.-

Procedimiento.- **MC-PRE Previo de necesidades**

Unidad tramitadora.- **Servicio de Movilidad y Accesibilidad Universal**

Documento firmado electrónicamente por:

Modelo.- MC_INFORME_1F

INFORME

ASUNTO: EXPEDIENTE 1774/2023/MC RELATIVO A EXPEDIENTE TRAMITACIÓN ORDENANZA DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

ÍNDICE

1. Antecedentes	2
2. Análisis de las aportaciones en la fase de consulta pública previa	3
2.1 Sobre las restricciones	4
2.2 Sobre la Zona a incluir en la Z.B.E	7
2.3 Sobre Contaminación	8
2.4 Sobre Transporte público e infraestructuras	11
2.5 Otros	13
3. Conclusiones	16
ANEXO: Aportaciones recibidas	17



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 15250013113473754104 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



1. Antecedentes

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, de conformidad con el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, ostenta la facultad de ejercer como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas la regulación de materias de medio ambiente urbano, y específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

Considerando, además, que el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, establece en su artículo 2 lo siguiente:

- 1. Este real decreto será de aplicación a los proyectos de ZBE que aprueben las entidades locales en cumplimiento de las obligaciones reguladas en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo.*
- 2. En el marco del desarrollo de sus competencias en materia de medio ambiente urbano, corresponde a las entidades locales la regulación de las ZBE, de conformidad con el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, las cuales estarán contempladas en los planes de movilidad urbana sostenible.*
- 3. Las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su normativa municipal.*

Por la Alcaldía, se ha acordado iniciar los trámites para dotar al municipio de Santa Cruz de Tenerife de una Ordenanza de la Zona de Bajas Emisiones (Z.B.E).

Nuestra Constitución recoge en su artículo 9.2 la obligación de los poderes públicos de facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida pública. El artículo 129.5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP) establece la obligación de posibilitar la participación activa de los posibles destinatarios en la elaboración de las normas. Asimismo, el artículo 99.b) de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (LES) recoge como principio legal la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y las mercancías.

De conformidad con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que regula la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos, “con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de: a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa; b) La necesidad y oportunidad de su aprobación; c) Los objetivos de la norma; d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.”



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 15250013113473754104 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>

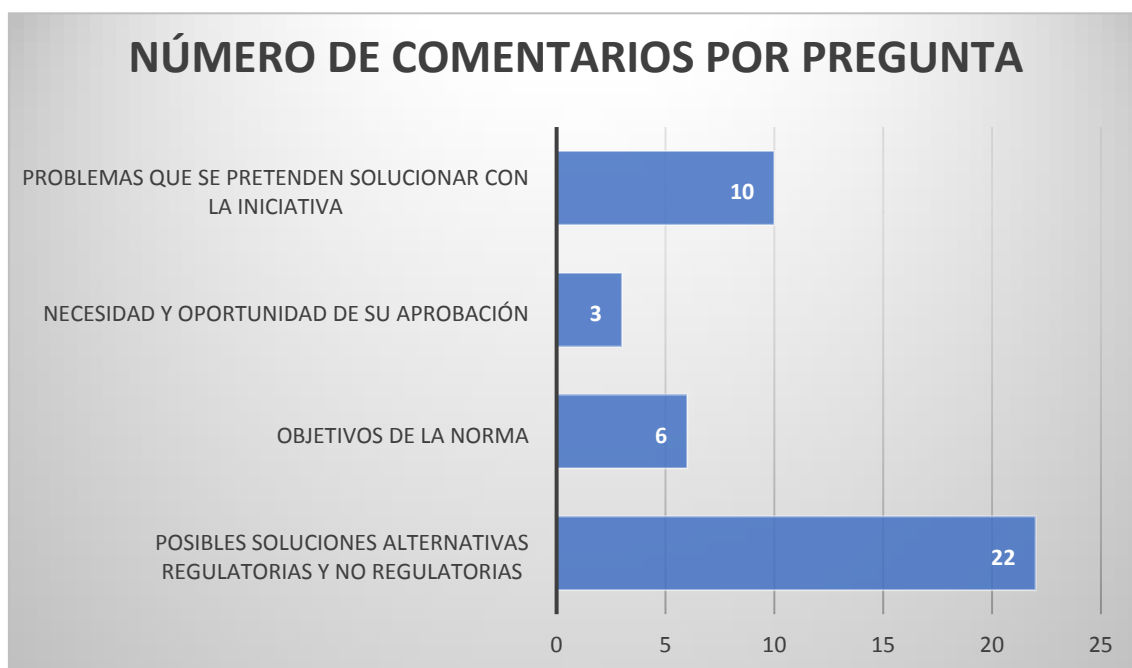


En este sentido, con fecha 01 de diciembre de 2023, se articuló a través del portal web del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife el preceptivo trámite de consulta pública previa. La duración del referido trámite fue de un mes a contar desde el día siguiente al de publicación en la página web, terminando dicho plazo el 02 de enero de 2024.

2. Análisis de las aportaciones en la fase de consulta pública previa

Una vez concluido el periodo de consulta pública previa, a continuación, se procede a realizar un análisis de las propuestas presentadas por los interesados.

Así, se han recibido un total de 41 comentarios y opiniones por parte de los interesados que se han distribuido entre los diferentes apartados recogidos en la web como sigue:



El extracto completo de la totalidad de los comentarios recibidos y puestos a debate se pueden encontrar en el Anexo del presente documento y en la página web del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, en el siguiente link:

[CONSULTA PÚBLICA PREVIA A LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE ORDENANZA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES \(Z.B.E.\) DE SANTA CRUZ DE TENERIFE.](#)

De igual forma, procedemos a tomar en consideración y analizar los **23 escritos que durante el citado periodo fueron recibidos mediante registro de entrada en el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife**, en los que se aportan igualmente comentarios y propuestas, solicitando se tengan en consideración para la elaboración del proyecto de ordenanza de la zona de bajas emisiones. Todo ello, a pesar de que estas contribuciones no han sido remitidas a través del





formulario habilitado en la web del Ayuntamiento para tal fin. En consecuencia, su análisis se incluye en un apartado independiente del presente documento: “Otros”.

A la vista de lo expuesto, tras analizar las aportaciones recibidas, en atención a su contenido, se ha realizado una clasificación de las mismas en las siguientes categorías:



2.1 Sobre las restricciones

Fueron las siguientes:

- Hola, no sé dónde he de preguntar esto. ¿Alguien me podría aclarar qué tienen pensado hacer con las personas del sur de la isla que han de acceder a los servicios de urgencias sanitarios al centro de Santa Cruz con un vehículo privado? ¿Se les tendrá en cuenta para que puedan acceder a este servicio?
- La restricción de acceso de vehículos de motor, no debe de hacerse en función de la antigüedad del propio vehículo, sino en función de sus emisiones. Existen vehículos con una antigüedad destacable que por sus características (pequeño tamaño y bajas potencias), generan menos emisiones que vehículos modernos de grandes dimensiones y elevadas cilindradas. Por ende, uno de los problemas que debe de solucionar esta iniciativa, es la errónea restricción de acceso de vehículos.
- La ordenanza de movilidad de Santa Cruz de Tenerife debe incorporar, tal y como han llevado a cabo otros entes locales que han implantado las Zonas de Bajas Emisiones en sus respectivos municipios, una excepción a las limitaciones de acceso a las empresas prestadoras de servicios de seguridad privada, por su condición esencial y complementaria de la seguridad pública. Una excepción que, en todo caso, debe hacer referencia a las actividades prestadas por las empresas de transporte de fondos y gestión del efectivo, por cuanto hay razones técnicas, económicas y de seguridad que





justifican sobradamente dicho tratamiento específico imprescindible para preservar el acceso de los ciudadanos al efectivo.

- Rechazo de pleno, frontalmente y de forma categórica que se prohíba el acceso en el vehículo personal de cualquier ciudadano español a cualquier ciudad española, siendo éste discriminado por la antigüedad de su vehículo y por ende, por su capacidad económica.
- Se deberían prohibir acceder con coches de alquiler promoviendo así un turismo más ecológico y menos invasivo en la isla.
- Ante todo aplaudir todos los gestos que contribuyan a promover todas aquellas soluciones para mejorar la calidad de vida de los vecinos de Santa Cruz.

Propongo una solución o permiso para aquellos vecinos que necesiten acceder a sus garajes o en mi caso al de mi madre (anciana de 97 años) que necesita atención diaria y además de un permiso extraordinario pues mi vehículo es del año 2000 y no cumple con la normativa de vehículos de bajas emisiones.

Agradezco de antemano contemplen esta posibilidad pues son muchas las personas de avanzada edad que viven en el barrio del Toscal y que precisan de atención y traslado a consultas médicas.

- Establecer un reglamento de restricción del tráfico en función de los niveles de contaminación atmosférica, donde en escenarios críticos, se pueda incluso restringir la movilidad, velocidad... en arterias urbanas no incluidas en la Z.B.E central. Así pues, la normativa que se genere, debe contemplar la posibilidad de que los objetivos de la Z.B.E puedan extrapolarse a zonas adyacentes no incluidas, siempre y cuando se presenten situaciones de alta contaminación. Además, dentro de los objetivos, también deben incluirse la construcción de estaciones de parking y recarga de patinetes y bicicletas, vías prioritarias de VMP y transporte público, macroparkings periféricos localizados en las entradas a la ciudad y de los que se generen corredores de movilidad hacia la zona centro. Deben implementarse sistemas que permitan dar a conocer en que escenario de contaminación se encuentra la ciudad y cuáles son las restricciones tales como pantallas de tráfico localizadas en puntos estratégico.

En relación con las restricciones de acceso dentro de la Zona de Bajas Emisiones, las aportaciones de la ciudadanía se centran, mayoritariamente, en las restricciones de acceso y circulación de los vehículos en función de sus emisiones y/o de las actividades o usos a que los están asociados y que influyen directamente en las necesidades de la ciudadanía.

En primer lugar, en relación con la consideración de discriminatoria de la clasificación de vehículos por su nivel de emisiones, debemos poner de manifiesto que la clasificación viene dada por una imposición legal, concretamente por la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, que establece que se aplicarán las *“restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel*





de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente". Por tanto, la clasificación ambiental depende tanto del carburante como de la antigüedad de los vehículos.

En segundo lugar, tras el análisis de las aportaciones recibidas, se desprende una gran preocupación de la ciudadanía por las restricciones de acceso y circulación a la ZBE de ciertos vehículos que satisfacen sus necesidades básicas, planteando la necesidad de otorgar permisos extraordinarios para el acceso a garajes, el cuidado de personas mayores, y demás en situaciones específicas.

Por ello, teniendo en cuenta las aportaciones recibidas en este sentido, indicar que desde el ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife se valorarán las mismas con el fin de garantizar el acceso a los distintos servicios esenciales de manera efectiva. Así, la futura ordenanza reguladora recogerá el sistema de excepciones o autorizaciones más adecuado para este fin basándose, al mismo tiempo, en los parámetros que queden fijados en el proyecto definitivo de la zona de bajas emisiones que finalmente sea aprobado.

Por otro lado, en relación con la posibilidad de que *"los objetivos de la Z.B.E puedan extrapolarse a zonas adyacentes no incluidas, siempre y cuando se presenten situaciones de alta contaminación"*, indicamos que, inicialmente, la Zona de Bajas Emisiones se delimitará con base en la trama urbana municipal, las barreras e infraestructuras naturales y los estudios técnicos y ambientales que se están llevando a cabo, siendo el objetivo principal que cubra las zonas con mayor afluencia de vehículos y, por ende, más contaminadas. No obstante, según resulte necesario, en función de los índices de contaminación detectados en cada momento, nada impide a esta Administración revisar y, en su caso, llegar a modificar la Zona de Bajas Emisiones inicialmente delimitada, abarcando nuevas zonas o áreas dentro de la ciudad.

En relación con la sugerencia aportada sobre la creación de infraestructuras en la ciudad que favorezcan la movilidad sostenible, aunque dicha sugerencia no es objeto de la ordenanza de ZBE cabe señalar que este Ayuntamiento tiene como objetivo establecer una serie de medidas y calendarios para la correcta ejecución y el posterior desarrollo de la Zona de Bajas Emisiones dentro del municipio, promoviendo por un lado, una red de estaciones de carga para vehículos eléctricos en la ZBE con la intención de generar una infraestructura que permita los desplazamientos en vehículos eléctricos de residentes en la ZBE y personas que se desplazan a esta y, por otro lado, implementando carriles para bicicletas seguros y cómodos, así como aceras y pasos de peatones accesibles y bien señalizados, que favorezcan, especialmente, a las actividades de ocio y comercio puntual, sin perjuicio de todas aquellas medidas que se consideren necesarias para una movilidad sostenible segura y eficaz.

Por último, respecto a la petición de la implantación de sistemas y pantallas de tráfico que permitan conocer a las personas usuarias el escenario de la contaminación y de las restricciones en cada punto de la ZBE, cabe indicar que, en el entorno de la ZBE, entre otras medidas, se considera necesario tener en cuenta la petición formulada, mediante la posible implantación de un sistema de señalización y pantallas informativas, que sea claro y reconocible por todos los ciudadanos, para advertir con antelación a los vehículos que se encuentran en un entorno cercano a la ZBE con el fin de evitar errores de entrada de las personas usuarias.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 15250013113473754104 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Por lo tanto, este ayuntamiento tendrá en cuenta las sugerencias facilitadas a la hora de definir la Zona de Bajas Emisiones de Santa Cruz de Tenerife.

2.2 Sobre la Zona a incluir en la Z.B.E

Fueron las siguientes:

- Debería de aprovecharse la generación de esta normativa para que se incluya la posibilidad de ampliación en cualquier localización del municipio. Así pues, aunque se pretende su aplicación en la zona centro, SC de TFE, es una ciudad con diferentes núcleos poblaciones difusos. En este sentido, hay determinados barrios que pese a no formar parte de la zona centro presentan altas tasas de tráfico rodado. Debería de plantearse la realización de Z.B.E centrales y periféricas personalizadas, siempre debidamente señalizadas. Así pues, las necesidades de un emplazamiento concreto no son las mismas que las de otros sitios por lo que no se debe de generar una norma de carácter general de igual aplicación a todo el municipio.
- Se debería ampliar el área para la zona de bajas emisiones. La propuesta actualmente es prácticamente lo que ya hay peatonalizado, con lo que no se experimentaría ningún cambio. Hay que ser más valientes.
 - Correcto. Efectivamente, la propuesta de ZBE no constituye apenas una mejora. Hay que ser más audaz. La zona debería abarcar muchísimo más. Si no además se corre el riesgo de convertir a las zonas fronterizas con la ZBE en un circular continuo de coches buscando aparcamiento, colapsando de esta manera el resto de la ciudad. La ZBE debería ser lo suficientemente ambiciosa como para hacer atractivo el dejar el coche en el intercambiador o llegar en transporte público.
 - Es lo que ocurre cuando no crees en una cosa y la haces solo para cumplir formalmente con un requisito legal, que te queda descafeinada. Sería una pena que se perdiera esta oportunidad para mejorar de forma sustancial esta ciudad centrada en el coche, sin apenas aceras anchas y sin carriles bici. Fuera de las cuatro calles del centro, la ciudad languidece. Si la ZBE se ciñe a retocar lo que ya está bien en el centro centrísimo, de poco o nada sirve.
- Se deberían incluir islas de bajas emisiones que protegieran colegios, centros de salud y residencias de ancianos, que no estén incluidos dentro del perímetro de la Z.B.E.

En relación con las áreas del municipio que van a formar parte de la ZBE, se observa una gran preocupación de la ciudadanía sobre cuáles van a estar o no incluidas dentro del área restringida, especialmente las zonas que consideran que tienen gran afluencia de vehículos a motor y las zonas más sensibles o de especial protección, como colegios, centros de salud, residencias etc.





En este sentido, y teniendo en cuenta las aportaciones recibidas, se definirá la Zona de Bajas Emisiones teniendo en consideración, el origen y destino de la mayoría de las personas usuarias que se desplazan por el municipio, abarcando, principalmente, las zonas que acogen a un gran número de residencias y principales puntos de atracción de viajes (oficinas, comercio y administración pública), donde se concentra la mayor intensidad de vehículos por día. Todo ello, en función de los índices de contaminación detectados y salvaguardando los derechos y libertades de las personas, conforme a los estudios e informes técnicos correspondientes.

De esta forma se obtendrá un espacio más accesible, un lugar de ocio y esparcimiento en el que poder apreciar los encantos del patrimonio histórico mediante la reducción del impacto visual y acústico derivado del tráfico y los vehículos.

Por último, respecto al riesgo de convertir las zonas fronterizas y adyacentes a la ZBE *en un circular continuo de coches buscando aparcamiento, colapsando de esta manera el resto de la ciudad*, se llevarán a cabo controles y seguimientos en estas zonas fronterizas, para valorar llegado el caso, si pudiese ser necesario aplicar alguna medida adicional para minimizar el efecto frontera.

2.3 Sobre Contaminación

Fueron las siguientes:

- la calidad del aire
- la producción de los materiales necesarios para fabricar un Volvo XC40 genera 14 toneladas de CO2
- ¿Fabricar nuevos coches no contamina? ¿por qué no dejar que el parque de vehículos se vaya renovando progresivamente con el tiempo o bien incentivar a que las personas tengan nuevos? ¿por qué tanta prisa ahora? ¿y un impuesto a la circulación en grado de contaminación entre otras variables?
- El objetivo no debe de obsecarse en evitar la reducción de gases de combustión, sino en la generalidad de mejorar la habitabilidad y convivencia en los espacios urbanos. Así pues, la Z.B.E, debe de centrarse también en la simple eliminación del vehículo a motor al menos en la zona centro. La zona centro de las ciudades presenta múltiples opciones de conectividad con el transporte público y suelen ser zonas de calles más estrechas y más trasiego de gente dado que es la zona de concentración de principales centros de trabajo. No debe producirse una restricción selectiva y errónea (se hace en función de la tecnología del motor y no en base a las emisiones reales) pues esto a largo plazo simplemente se traducirá en la sustitución de uno tipo de vehículo de motor por otro de otra tecnología. La Z.B.E, debería enfocarse en ser también una zona de restricción de circulación Z.R.C. donde solo se permita el uso de VMP y transporte público colectivo.





- Considero importante aprovechar esta norma e incluir que las bajas emisiones incluyan los ruidos. La ciudad me parece muy ruidosa, con motos que circulan con niveles de ruido por encima de lo permitido, y creo que es un buen momento para tomar en consideración que en la calidad del aire, se incluya la contaminación por ruidos. Gracias
 - Totalmente de acuerdo. Es incomprensible la permisividad respecto a las motos en este sentido. Existe una normativa de ruido que parece que no va con ellas.
 - Comparto su preocupación por el tema de los ruidos. Circulan por la ciudad centenares de coches, motos y ciclomotores a escape libre o con sistemas modificados no homologados, las detonaciones y estruendo que les acompaña son el castigo a la salud pública más absurdo, innecesario, y a la vez, fácil de erradicar que existe.
- La generación de zonas de bajas emisiones no solo puede conseguirse desde evitar generar gases, sino de la neutralización de los mismos. Por mucho que se generen restricciones de movilidad privada en zonas concretas, si los niveles de contaminación del aire son elevados en zonas periféricas adyacentes, la calidad del aire también será mala en la zona con restricciones de movilidad. Es por eso que debe de hacerse una perspectiva diferente de las soluciones, centradas en la eliminación por neutralización. Actualmente hay tecnologías eficaces, de fácil instalación y diseño y con gran relación costo-beneficio que permiten absorber gases de efecto invernadero: - Fotocatálisis con dióxido de titanio en fachadas y pavimentos
 - Esparcir biorreactores de algas por la ciudad. Sumideros naturales de gases que son fácilmente mimetizables en el entorno
 - Biorreactores purificadores de energía solar

<https://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2016/0816Turin-aire-limpio.shtml>
- Instalación de medidores de contaminación del aire con pantallas informativas a tiempo real que puedan ser observadas por viandantes y conductores.

Estas serviría para:

 - Establecer restricciones de tráfico en función de la calidad del aire
 - Servir de medida de educación ambiental y concienciación a través de su impacto
 - Aportar información útil para el conocimiento de las instituciones y poder así determinar de cara al futuro a que zonas se debe de ampliar la Z.B.E
- Esperar a que los motores de hidrógeno sean algo común





En relación a las medidas para paliar la contaminación, las aportaciones recibidas versan, por un lado, a no limitarse únicamente a evitar los gases de combustión restringiendo el acceso de los vehículos a motor, sino en mejorar la habitabilidad y convivencia en los espacios urbanos y, por otro lado, en incluir en la regulación normativa aspectos relativos a la contaminación acústica derivada del ruido de los vehículos a motor.

En primer lugar, en relación con las sugerencias planteadas, en concreto, las relativas a la contaminación de la producción de los materiales, la renovación de flota, el impuesto de contaminación y las tecnologías ambientales, aunque se puedan considerar medidas acertadas y favorables para el medio ambiente, no deben incardinarse en el presente proyecto al no ser el adecuado para tal fin.

Respecto a la consideración efectuada sobre una restricción total de vehículos a motor dentro de la Zona de Bajas Emisiones, cabe indicar que, recientemente, el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, ha anulado la Ordenanza de Zona de Bajas Emisiones de Barcelona, indicando que una limitación de acceso y circulación demasiado restrictiva y sin una escalada proporcionada de restricciones, puede privar de utilidad al vehículo e implicar que la movilidad dentro de la zona centro se condicione a la capacidad económica de los titulares para adquirir un vehículo nuevo, lo cual consideramos desproporcionado y discriminatorio y que puede afectar directamente a las capacidades económicas de los ciudadanos del municipio.

En relación con la preocupación ciudadana respecto a la contaminación acústica y, por ende, al ruido asociado a los vehículos, cabe destacar que la implantación de la ZBE va a traer consigo una reducción en los niveles sonoros. En este sentido, la calidad acústica será monitorizada y evaluada en base a los indicadores recogidos en el Plan de Acción de Mejora del Ambiente Sonoro de Santa Cruz de Tenerife 2016, persiguiendo cumplir, en todo momento, los objetivos de calidad acústica definidos en el *Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas*, especialmente en las zonas donde los valores detectados sean más altos.

Y, finalmente, en relación con la implantación de medidores de contaminación del aire, esta Administración considera necesario incluir entre sus objetivos incorporar un sistema de monitorización y seguimiento continuo, con el fin de evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos previstos y, en caso de que se produzca desviaciones con respecto a los mismos, incluso modificar el proyecto correspondiente. Además, este sistema posibilitará el seguimiento de la evaluación de la calidad del aire y del ruido en las zonas colindantes, con vistas de evitar que las medidas adoptadas repercutan negativamente en otras áreas, con el fin de evitar el efecto “frontera”.

2.4 Sobre Transporte público e infraestructuras



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 15250013113473754104 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Fueron las siguientes:

- La ampliación de los sistemas de transporte público como el tranvía no resten espacio peatonal bajo ningún concepto. La potenciación del transporte público debe de restar únicamente espacio al vehículo privado y nunca dificultar o disminuir la peatonalidad de un territorio. Así pues, todos los nuevos carriles Bus-VAO y VMP, deben de hacerse sobre carreteras ya existentes o a niveles subterráneos - aéreos.
- Crear carriles exclusivos de VMP y que estos nunca impliquen la eliminación de acera o pavimentos peatonales.
- El proyecto para la red ciclable es francamente mejorable. La continuación del ciclocarril de Méndez Núñez hasta 3 de Mayo o convertir un carril de la Rambla en ciclocarril son dos ejes claves para la red y sorprende su ausencia
 - También coincido. El proyecto de red ciclable es ridículo. No es una red como tal. No llega más allá de las 4 calles del centro. Con vías que no llegan a ningún sitio o por las que no puedes volver. No tiene coherencia. Se dibujan ciclocalles en calles céntricas que ya eran perfectamente ciclables. No se toca ninguna gran avenida que es donde está el problema y donde hay que crear carriles segregados. Está claro que está hecho sin creer en ello. Lo justo para recibir el dinero de Europa. Una lástima y una pena. Lo pagaremos en un futuro.
 - El objetivo de la red ciclable es que los habitantes de Santa Cruz se muevan en bici en lugar de en coche. Que cubran distancias que no pueden hacer caminando en un medio no contaminante y fácil de usar. Si la red no llega más allá del centro centrito, no va a cumplir con ese objetivo y tendrá poca utilidad.

Más valentía por amor de dios! Que vamos con 15 años de retraso.
- Al margen de la aprobación de la ZBE debería aprobarse y - materializarse de forma urgente - la Ordenanza Reguladora del Aparcamiento (ORA) en el actual ámbito de la ciudad (Salamanca, Cabo Llanos, Residencial Anaga, Salud, etc...) con zonas blancas, verdes (Incluso en algunos casos, naranja) como hace tiempo tienen la TOTALIDAD de las capitales de provincia y la inmensa mayoría de ciudades de más de 30.000 habitantes del país.
 - Iría más allá, eliminando el aparcamiento en superficie progresivamente, creando aparcamientos subterráneos y recuperando ese espacio para el ciudadano
- Poner ascensores urbanos y rampas eléctricas, hay muchas ciudades que las tienen y hacen que la gente no tenga que coger el coche para todo y más en nuestra ciudad que nos es precisamente llana. Miren en Vigo como hicieron una rambla comercial accesible mediante una cinta transportadora y en otros lugares con escaleras eléctricas, ascensores etc



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 15250013113473754104 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- El planteamiento de la ZBE tiene que ir de acompañado por algún tipo de solución local a la actual crisis de transporte y movilidad que vive la isla de Tenerife, al menos, en la medida que afecte al centro de la ciudad. La coordinación institucional con el Cabildo para ofrecer mejoras en la red de transporte urbano es vital para que la ZBE sea lo menos lesiva posible para todos. Optimización de rutas y frecuencias de guaguas, nuevos aparcamientos periféricos para las personas que no puedan realizar renovación de sus vehículos, planteamiento de carriles bici como ejes en las calles/ramblas/avenidas con menos pendiente ejerciendo de ejes de acceso al centro.

De las aportaciones recibidas en este apartado, se desprende que las principales preocupaciones y sugerencias de los vecinos de Santa Cruz de Tenerife se centran en preservar el espacio peatonal frente al posible aumento de los transportes públicos, en mejorar la red ciclable del municipio, regular el aparcamiento, garantizar la accesibilidad urbana y coordinación de acciones para abordar la crisis de transporte.

Cabe indicar, en primer lugar, que la futura ordenanza debe ceñirse principalmente a la implantación de medidas de restricción de acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE; no obstante, el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, con el fin de conseguir que la implantación de esta zona resulte positiva para la convivencia de las personas con los distintos modos de transporte y el paso a una movilidad más sostenible, considera primordial la promoción del servicio de transporte público. Además, reconocemos la importancia de una red ciclable efectiva, por lo que valoramos muy positivamente todas estas sugerencias aportadas.

Finalmente, en relación con la sugerencia de la instalación de ascensores urbanos y rampas eléctricas para mejorar la accesibilidad de la ciudad y la aprobación de la Ordenanza Reguladora del Aparcamiento, aunque sean sugerencias interesantes, van más allá de los límites y competencia del presente Proyecto por lo que no podrán ser tenidas en consideración en este momento puntual.

2.5 Otros

En este apartado se recogen los comentarios y opiniones que han sido trasladados en este proceso mediante escritos presentados mediante **registro de entrada en el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife**.

1. **Escrito presentado por el Real Automóvil Club de Tenerife (RACT)**. Se propone:
 - Que los vehículos históricos se incluyan como exentos por aplicación del art. 3.c de la Ordenanza reguladora del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica de Santa Cruz de Tenerife y estén incorporados en lista de vehículos no restringidos de la ZBE.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 15250013113473754104 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- Se establezca una ZBE variable y dependiente del nivel y grado de contaminación, siendo además sometida a horarios y calendarios.
- Acceso a aquellos vehículos cuyos usuarios acrediten su centro de trabajo en el interior de la ZBE.
- Se incluya la previsión de facilitar levantar la restricción u otorgar la autorización de circulación en el interior ZBE en caso de eventos comunicados y autorizados por la administración.
- Aclaración sobre el perímetro de la ZBE.

2. **Escrito presentado por el Grupo Municipal Vox.** Se propone:

- Dada la experiencia de muchos años con la zona URBAN y su buen resultado, se propone una reflexión sobre la posible implantación en la zona ya delimitada como tal dentro del ámbito propuesto, y a modo de corredores paralelos, áreas asimilables a dicho ámbito peatonalizadas y de acceso restringido a vecinos, negocios y servicios, entre las que seguirían operando vías en la que la totalidad de vehículos, independientemente de su etiqueta, podrían circular, y en las que la prohibición del estacionamiento estaría condicionada a la previa disponibilidad de plazas de aparcamiento suficientes (es decir no se prohibiría aparcar en una calle hasta que no existan plazas para residentes y visitantes en cantidad análoga).
- Los criterios para la delimitación de estos “corredores” deberían sustentarse, al menos, en los usos, equipamientos, dotaciones y espacios libres existentes, sección viaria y un estudio de movilidad que justifique la funcionalidad.

3. **Escrito presentado por la Asociación barrio del Toscal de las Tribulaciones.** Se incluyen determinadas consideraciones respecto de las siguientes cuestiones:

- Sobre la motivación del perímetro propuesto como ZBE
- Sobre la ZBE y los planes de movilidad sostenible ciudadana
- Al contenido mínimo del proyecto de ZBE e información pública (procedimiento).
- La lista de excepciones propuestas.
- Control de acceso a la ZBE
- Relación de contratos que de forma directa o indirecta inciden en la ZBE
- Participación pública
- La ZBE como imposición de la UE.

Se propone:

- Medidas para disminuir las necesidades de movilidad



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 15250013113473754104 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- Endurecer el artículo referente al gas natural y otros combustibles como el biometano de la Ley 7/2021 de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética
- Transporte público gratuito para fomentar movilidad sostenible
- Implementación de APP para "compartir vehículos"
- Peatonalización de las zonas próximas a centros escolares: incorporar zonas ajardinadas con árboles de porte
- Renaturalización de la trama urbana
- Creación de huertos solares y ayudas para poner placas solares en tejados y azoteas
- Limitar el desarrollo urbanístico
- Implementar asambleas ciudadanas para el clima vinculantes
- Pacto municipal por el clima.

4. **Escrito presentado por D. Enrique Jesús San Román Plaza.** Se propone:

- Solicita que los coches Eco modificados puedan circular por la ZBE

5. **Escritos con contenido coincidente presentados por los siguientes interesados:** D. Jesús Villanueva Jiménez; D^a Sabina Roleff Sosna; D^a M^a Pilar Alzate Valencia; D. Miguel Pablo Orrego Quintana; D. Felipe Ricardo Campos Miranda; D^a Luz Marina Covadonga Estévez Martín; D^a María Concepción Martín Delgado; D^a María Dolores Carmen Álvaro Sánchez; D. Víctor Manuel Sánchez Fajardo; D^a Rosa Rodríguez Chinaea; D^a Eladia García García; D^a María de la Paz Álvarez Martín; D. Javier del Barrio Pérez; D. José Carlos López Martín; D. Pascual López Sánchez; D^a Esther Marina Figueroa García; D. Francisco Javier González Hernández y D. Miguel Pablo Orrego Quintana. Se realizan diferentes consideraciones respecto de las siguientes cuestiones:

- A la tramitación del proyecto de ordenanza de ZBE.
- Se cuestiona la necesidad de establecer una ZBE y si esta es proporcional y razonable.
- En relación a la proporcionalidad, se cuestiona las restricciones de acceso que se plantean al considerar las mismas limitativas de derechos.
- Las intensas medidas que se pretenden adoptar requieren analizar las consecuencias presupuestarias, económicas y sociales.

De las aportaciones recibidas en los distintos escritos debemos recordar en primer lugar que la implantación de una ZBE en la ciudad de Santa Cruz de Tenerife es una obligación legal de acuerdo con lo establecido en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 15250013113473754104 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



energética. El desarrollo de la ZBE a implantar se efectuará de conformidad con los criterios establecidos en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, así como cualquier otro instrumento normativo que se encuentre vigente durante su desarrollo y aprobación.

En segundo lugar, se pone de manifiesto la preocupación respecto a la delimitación que se establecerá como ZBE. En este sentido, debemos reiterar lo indicado al respecto en el apartado 2.2 del presente informe.

Igualmente, cabe poner de relieve el aparente “error conceptual” que puede haberse producido entre los dos trámites participativos de carácter independiente que han sido abordados recientemente en relación a la ZBE:

- Por un lado, la **consulta pública previa del proyecto de ordenanza de ZBE**, cuyo análisis de contribuciones es el objeto del presente documento y, cuyos requisitos se contemplan en el artículo 133 en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC)
- Por otro lado, el trámite de **información pública del Proyecto de ZBE**, que ha tenido lugar desde el 25 de enero hasta el 8 de marzo de 2024, conforme a lo establecido en el artículo 11 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

A mayor abundamiento incidir en que el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ha respetado y seguirá respetando hasta que se lleve a cabo la aprobación definitiva de la Ordenanza reguladora de ZBE de esta ciudad, el principio de seguridad jurídica garantizándose que la norma sea coherente con el resto del ordenamiento jurídico.

Dado que, de la mayor parte de los comentarios recibidos, se desprende que la principal preocupación se centra en el establecimiento de restricciones para poder acceder a la ZBE, cabe indicar que la futura ordenanza regulará, entre otras cosas, las restricciones definidas en el Proyecto definitivo de implantación de ZBE de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife.

Por último, este Ayuntamiento tendrá en cuenta las sugerencias y comentarios que han sido trasladado en este trámite participativo a la hora de definir y regular la Zona de Bajas Emisiones de Santa Cruz de Tenerife.

3. Conclusiones

A la vista de las aportaciones realizadas en el proceso de consulta se extraen las siguientes conclusiones:



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 15250013113473754104 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



1. Tras analizar el contenido de los comentarios recibidos cabe destacar, con carácter general, la valoración positiva de la amplia participación realizada por todos los/as ciudadanos/as en esta primera fase del proceso regulatorio abordado por el Ayuntamiento.
2. Se desea elaborar una ordenanza que se adapte al marco jurídico actual, por lo que las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento dentro de la ZBE se harán conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente en cada momento, que tiene en cuenta, tanto del carburante como de la antigüedad de los vehículos.
3. En base a las aportaciones recibidas, se establecerá una Zona de Bajas Emisiones que teniendo en cuenta los condicionantes que se incluyen en el proyecto definitivo aprobado para la ZBE tomando en consideración tanto las necesidades de la ciudadanía y la problemática de contaminación del municipio.
4. El perímetro de la ZBE abarcará inicialmente las zonas del municipio con mayor atracción de viajes desde otras zonas de la ciudad, los de alta densidad de tráfico, edificios residenciales y puntos de interés, así como aquellas áreas con mayores índices de contaminación. Al mismo tiempo, se establecerá un sistema de seguimiento y control dentro del área, y se permitirá, en su caso, la ampliación de la ZBE a otras áreas del municipio.
5. Aunque se valora muy positivamente la participación activa de la ciudadanía, no podrán ser tenidas en cuenta aquellas propuestas que exceden al propio proyecto de ordenanza de regulación de la ZBE.





ANEXO: Aportaciones recibidas

1. Problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa

Número de respuestas: 10

- La ampliación de los sistemas de transporte público como el tranvía, no resten espacio peatonal bajo ningún concepto. La potenciación del transporte público debe de restar únicamente espacio al vehículo privado y nunca dificultar o disminuir la peatonalidad de un territorio. Así pues, todos los nuevos carriles Bus-VAO y VMP, deben de hacerse sobre carreteras ya existentes o a niveles subterráneos - aéreos.
- Hola, no sé dónde he de preguntar esto. **¿Alguien me podría aclarar qué tienen pensado hacer con las personas del sur de la isla que han de acceder a los servicios de urgencias sanitarios al centro de Santa Cruz con un vehículo privado? ¿Se les tendrá en cuenta para que puedan acceder a este servicio?**
- la calidad del aire
- **La restricción de acceso de vehículos de motor, no debe de hacerse en función de la antigüedad del propio vehículo, sino en función de sus emisiones.** Existen vehículos con una antigüedad destacable que por sus características (pequeño tamaño y bajas potencias), generan menos emisiones que vehículos modernos de grandes dimensiones y elevadas cilindradas. Por ende, **uno de los problemas que debe de solucionar esta iniciativa, es la errónea restricción de acceso de vehículos.**
- Hay que tener en consideración el vigente **Decreto de Habitabilidad 117/2006 de Canarias que en el número 2.3 del texto articulado “establece con carácter imperativo que las normas edificatorias municipales han de adaptarse, en cuanto a condiciones de habitabilidad, a lo previsto en el Decreto en el sentido de adoptar sin matices la literalidad de su contenido, a diferencia de lo que hacía el Decreto 47/91 anterior que solo fijaba los límites mínimos de lo admisible en esa materia. Ello implica una derogación expresa a la fecha de entrada en vigor del Decreto de todo cuanto se oponga o contradiga a tales condiciones de habitabilidad, pero, lamentablemente, no se está actuando en la práctica por parte de algunos municipios con la debida diligencia. Probablemente los servicios jurídicos de los sectores afectados deberán exigir la inmediata adaptación del contenido de los Planes municipales.”**
- **Se ha detectado que la Ordenanza de Edificación “enmienda” a normas sectoriales de superior rango, siendo más restrictiva y limitativa que estas, y en especial con el Decreto de Habitabilidad de Canarias, el Reglamento de Accesibilidad de Canarias y el Código Técnico de la Edificación, sin que esté justificado que la Ordenanza de Santa Cruz de Tenerife sea más restrictiva. Muchas de las condiciones que se establecen y que modifican las normas citadas no tienen además similitud en otras Ordenanzas similares.**



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 15250013113473754104 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



Se ha comprobado además la gran cantidad de artículos que copian o remiten al CTE, lo que es innecesario, toda vez que si estas normas son modificadas obliga a estar revisando la Ordenanza continuamente. Se propone eliminar todos los artículos que copien o citen preceptos de normas de rango superior.

- La ordenanza de movilidad de Santa Cruz de Tenerife **debe incorporar**, tal y como han llevado a cabo otros entes locales que han implantado las Zonas de Bajas Emisiones en sus respectivos municipios, **una excepción a las limitaciones de acceso a las empresas prestadoras de servicios de seguridad privada, por su condición esencial y complementaria de la seguridad pública**. Una excepción que, en todo caso, debe hacer referencia a las actividades prestadas por las empresas de transporte de fondos y gestión del efectivo, por cuanto hay razones técnicas, económicas y de seguridad que justifican sobradamente dicho tratamiento específico imprescindible para preservar el acceso de los ciudadanos al efectivo.
- la producción de los materiales necesarios para fabricar un Volvo XC40 genera 14 toneladas de CO2.
- ¿Fabricar nuevos coches no contamina? **¿por qué no dejar que el parque de vehículos se vaya renovando progresivamente con el tiempo o bien incentivar a que las personas tengan nuevos?** ¿por qué tanta prisa ahora? ¿y un impuesto a la circulación en grado de contaminación entre otras variables?
- El principal problema a solucionar es el cómo ingresar el incesante chorro de dinero procedente de endeudar a los países. La farsa climática (sólo para occidente, y sólo para la "plebe") es la excusa perfecta para enmascarar una crisis de deuda brutal.

2. Necesidad y oportunidad de su aprobación

Número de respuestas: 3

- Debería de aprovecharse la generación de esta normativa para que se incluya la **posibilidad de ampliación en cualquier localización del municipio**. Así pues, aunque se pretende su aplicación en la zona centro, SC de TFE, **es una ciudad con diferentes núcleos poblaciones difusos. En este sentido, hay determinados barrios que pese a no formar parte de la zona centro presentan altas tasas de tráfico rodado. Debería de plantearse la realización de Z.B.E centrales y periféricas personalizadas, siempre debidamente señalizadas**. Así pues, las necesidades de un emplazamiento concreto no son las mismas que las de otros sitios por lo que no se debe de generar una norma de carácter general de igual aplicación a todo el municipio.
- Hola, no sé dónde he de preguntar esto. ¿Alguien me podría aclarar qué tienen pensado hacer con las personas del sur de la isla que han de acceder a los servicios de urgencias sanitarios al centro de Santa Cruz con un vehículo privado? ¿Se les tendrá en cuenta para que puedan acceder a este servicio.



Este documento, emitido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, incorpora firma electrónica reconocida. Su autenticidad se puede comprobar introduciendo el código 15250013113473754104 en la siguiente dirección: <https://sede.santacruzdetenerife.es/validacion>



- **Rechazo** de pleno, frontalmente y de forma categórica **que se prohíba el acceso en el vehículo personal de cualquier ciudadano español a cualquier ciudad española, siendo éste discriminado por la antigüedad de su vehículo** y por ende, por su capacidad económica.

3. Objetivos de la norma

Número de respuestas: 6

- El objetivo no debe de obsecarse en evitar la reducción de gases de combustión, sino en la generalidad de mejorar la habitabilidad y convivencia en los espacios urbanos. Así pues, la Z.B.E, debe de centrarse también en la simple eliminación del vehículo a motor al menos en la zona centro. La zona centro de las ciudades presenta múltiples opciones de conectividad con el transporte público y suelen ser zonas de calles más estrechas y más trasiego de gente dado que es la zona de concentración de principales centros de trabajo. **No debe producirse una restricción selectiva y errónea (se hace en función de la tecnología del motor y no en base a las emisiones reales)** pues esto a largo plazo simplemente se traducirá en la sustitución de uno tipo de vehículo de motor por otro de otra tecnología. La Z.B.E, **debería enfocarse en ser también una zona de restricción de circulación Z.R.C. donde solo se permita el uso de VMP y transporte público colectivo.**
- Establecer un reglamento de restricción del tráfico en función de los niveles de contaminación atmosférica, donde en escenarios críticos, se pueda incluso restringir la movilidad, velocidad... en arterias urbanas no incluidas en la Z.B.E central. Así pues, la normativa que se genere, debe contemplar la posibilidad de que los objetivos de la Z.B.E puedan extrapolarse a zonas adyacentes no incluidas, siempre y cuando se presenten situaciones de alta contaminación. Además, dentro de los **objetivos, también deben de incluirse la construcción de estaciones de parking y recarga de patinetes y bicicletas, vías prioritarias de VMP y transporte público, macroparkings periféricos localizados en las entradas a la ciudad y de los que se generen corredores de movilidad hacia la zona centro. Deben de implementarse sistemas que permitan dar a conocer en que escenario de contaminación se encuentra la ciudad y cuales son las restricciones tales como pantallas de tráfico localizadas en puntos estratégico.**
- **Crear carriles exclusivos de VMP y que estos nunca impliquen la eliminación de acera o pavimentos peatonales.**
- Hola, no sé dónde he de preguntar esto. ¿Alguien me podría aclarar qué tienen pensado hacer con las personas del sur de la isla que han de acceder a los servicios de urgencias sanitarios al centro de Santa Cruz con un vehículo privado? ¿Se les tendrá en cuenta para que puedan acceder a este servicio?





- La norma busca la discriminación de los ciudadanos según su poder adquisitivo. Mi rechazo absoluto a dicha aberración democrática.
- La posesión de un coche no es ningún derecho reconocido que yo sepa. El que quiera moverse en coche que no sea a costa de la salud de los demás

4. Posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias

Número de respuestas: 22

- Se debería ampliar el área para la zona de bajas emisiones. La propuesta actualmente es prácticamente lo que ya hay peatonalizado, con lo que no se experimentaría ningún cambio. Hay que ser más valientes
 - Correcto. Efectivamente, la propuesta de ZBE no constituye apenas una mejora. Hay que ser más audaz. La zona debería abarcar muchísimo más. Si no además se corre el riesgo de convertir a las zonas fronterizas con la ZBE en un circular continuo de coches buscando aparcamiento, colapsando de esta manera el resto de la ciudad. La ZBE debería ser lo suficientemente ambiciosa como para hacer atractivo el dejar el coche en el intercambiador o llegar en transporte público.
 - Es lo que ocurre cuando no crees en una cosa y la haces solo para cumplir formalmente con un requisito legal, que te queda descafeinada. Sería una pena que se perdiera esta oportunidad para mejorar de forma sustancial esta ciudad centrada en el coche, sin apenas aceras anchas y sin carriles bici. Fuera de las cuatro calles del centro, la ciudad languidece. Si la ZBE se ciñe a retocar lo que ya está bien en el centro centrísimo, de poco o nada sirve.
- Se deberían **incluir islas de bajas emisiones que protegieran colegios, centros de salud y residencias de ancianos**, que no estén incluidos dentro del perímetro de la Z.B.E.
- Considero importante aprovechar esta norma e incluir que las bajas emisiones **incluyan los ruidos**. La ciudad me parece muy ruidosa, con motos que circulan con niveles de ruido por encima de lo permitido, y creo que es un buen momento para tomar en consideración que en la calidad del aire, se incluya la contaminación por ruidos. Gracias
 - Totalmente de acuerdo. Es incomprensible la permisividad respecto a las motos en este sentido. Existe una normativa de ruido que parece que no va con ellas.
 - Comparto su preocupación por el tema de los ruidos. Circulan por la ciudad centenares de coches, motos y ciclomotores a escape libre o con sistemas modificados no homologados, las detonaciones y estruendo que les acompaña son el castigo a la salud pública más absurdo, innecesario, y a la vez, fácil de erradicar que existe.





- **El proyecto para la red ciclable es francamente mejorable. La continuación del ciclocarril de Méndez Núñez hasta 3 de Mayo o convertir un carril de la Rambla en ciclocarril son dos ejes claves para la red y sorprende su ausencia**
 - También coincido. El proyecto de red ciclable es ridículo. No es una red como tal. No llega más allá de las 4 calles del centro. Con vías que no llegan a ningún sitio o por las que no puedes volver. No tiene coherencia. Se dibujan ciclocalles en calles céntricas que ya eran perfectamente ciclables. No se toca ninguna gran avenida que es donde está el problema y donde hay que crear carriles segregados. Está claro que está hecho sin creer en ello. Lo justo para recibir el dinero de Europa. Una lástima y una pena. Lo pagaremos en un futuro.
 - El objetivo de la red ciclable es que los habitantes de Santa Cruz se muevan en bici en lugar de en coche. Que cubran distancias que no pueden hacer caminando en un medio no contaminante y fácil de usar. Si la red no llega más allá del centro centrito, no va a cumplir con ese objetivo y tendrá poca utilidad.

Más valentía por amor de dios! Que vamos con 15 años de retraso.
- **Se deberían prohibir acceder con coches de alquiler promoviendo así un turismo más ecológico y menos invasivo en la isla.**
- Al margen de la aprobación de la ZBE debería aprobarse y - materializarse de forma urgente - la Ordenanza Reguladora del Aparcamiento (ORA) en el actual ámbito de la ciudad (Salamanca, Cabo Llanos, Residencial Anaga, Salud, etc...) con zonas blancas, verdes (Incluso en algunos casos, naranja) como hace tiempo tienen la TOTALIDAD de las capitales de provincia y la inmensa mayoría de ciudades de más de 30.000 habitantes del país.
 - Iría más allá, eliminando el aparcamiento en superficie progresivamente, creando aparcamientos subterráneos y recuperando ese espacio para el ciudadano
- **Poner ascensores urbanos y rampas eléctricas**, hay muchas ciudades que las tienen y hacen que la gente no tenga que coger el coche para todo y más en nuestra ciudad que nos es precisamente llana. Miren en Vigo como hicieron una rambla comercial accesible mediante una cinta transportadora y en otros lugares con escaleras eléctricas, ascensores etc
- La generación de zonas de bajas emisiones no solo puede conseguirse desde evitar generar gases, sino de la neutralización de los mismos. Por mucho que se generen restricciones de movilidad privada en zonas concretas, si los niveles de contaminación del aire son elevados en zonas periféricas adyacentes, la calidad del aire también será mala en la zona con restricciones de movilidad. Es por eso que debe de hacerse una perspectiva diferente de las soluciones, centradas en la eliminación por neutralización. Actualmente hay tecnologías eficaces, de fácil instalación y diseño y con gran relación





costo-beneficio que permiten absorber gases de efecto invernadero: - Fotocatálisis con dióxido de titanio en fachadas y pavimentos

- Esparcir biorreactores de algas por la ciudad. Sumideros naturales de gases que son fácilmente mimetizables en el entorno

-Biorreactores purificadores de energía solar

<https://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2016/0816Turin-aire-limpio.shtml>

- Hola, no sé dónde he de preguntar esto. ¿Alguien me podría aclarar qué tienen pensado hacer con las personas del sur de la isla que han de acceder a los servicios de urgencias sanitarios al centro de Santa Cruz con un vehículo privado? ¿Se les tendrá en cuenta para que puedan acceder a este servicio?
- El planteamiento de la ZBE tiene que ir de acompañado por algún tipo de solución local a la actual crisis de transporte y movilidad que vive la isla de Tenerife, al menos, en la medida que afecte al centro de la ciudad. La coordinación institucional con el Cabildo para ofrecer mejoras en la red de transporte urbano es vital para que la ZBE sea lo menos lesiva posible para todos. Optimización de rutas y frecuencias de guaguas, nuevos aparcamientos periféricos para las personas que no puedan realizar renovación de sus vehículos, planteamiento de carriles bici como ejes en las calles/ramblas/avenidas con menos pendiente ejerciendo de ejes de acceso al centro.
- **Instalación de medidores de contaminación del aire con pantallas informativas a tiempo real** que puedan ser observadas por viandantes y conductores.
- Esta serviría para:
 - Establecer restricciones de tráfico en función de la calidad del aire
 - Servir de medida de educación ambiental y concienciación a través de su impacto
 - Aportar información útil para el conocimiento de las instituciones y poder así determinar de cara al futuro a que zonas se debe de ampliar la Z.B.E
- Ante todo aplaudir todos los gestos que contribuyan a promover todas aquellas soluciones para mejorar la calidad de vida de los vecinos de Santa Cruz. Propongo una solución o permiso para aquellos vecinos que necesiten acceder a sus garajes o en mi caso al de mi madre (anciana de 97 años) que necesita atención diaria y además de un permiso extraordinario pues mi vehículo es del año 2000 y no cumple con la normativa de vehículos de bajas emisiones. Agradezco de antemano contemplen esta posibilidad pues son muchas las personas de avanzada edad que viven en el barrio del Toscal y que precisan de atención y traslado a consultas medicas.





- Claramente esta petición no la formularia en caso de no vivir fuera de Santa Cruz y ser el motivo de mi desplazamiento a la capital la gran atención que precisa mi madre debido a su avanzada edad.
- Esperar a que los motores de hidrógeno sean algo común
- La solución es dejar las cosas como están, y empezar a invertir en adecentar la ciudad, que hay zonas que parecen los solares de La Habana. Parece que las instituciones públicas tienen siempre la tendencia de regular, regular y volver a regular todo, para así, justificar su existencia.

