



Ayuntamiento  
de Las Palmas  
de Gran Canaria



# LPA\_GC Movilidad en Transformación

Las Palmas de Gran Canaria





# Índice

<b>1.</b>	Introducción.....	<b>5</b>
<b>2.</b>	Diagnóstico de la Movilidad .....	<b>6</b>
	2.1. Análisis territorial .....	7
	2.2. Diagnóstico de la movilidad .....	10
<b>3.</b>	Estrategias y Políticas Generales.....	<b>16</b>
<b>4.</b>	Aplicación de Medidas.....	<b>19</b>
	4.1. Potenciación de la Movilidad Peatonal y la Accesibilidad Universal .....	20
	4.2. Mejora y modernización del Transporte Público .....	27
	4.3. Fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte .....	33
<b>5.</b>	Gestión del espacio público destinado al aparcamiento .....	<b>38</b>
<b>6.</b>	Potenciación de otros modos: motocicletas y ciclomotores .....	<b>42</b>
<b>7.</b>	Apoyo al sector del taxi.....	<b>44</b>
<b>8.</b>	El sistema de dotación viaria: garantía de evolución .....	<b>46</b>
<b>9.</b>	El futuro de la Movilidad Urbana en Las Palmas de Gran Canaria .....	<b>52</b>





# 1. Introducción

Cada vez más, las ciudades adoptan un papel predominante. El incremento de actividad y población en los entornos urbanos ha generado espacios con una alta densidad, donde ha primado la concepción del espacio como una mera búsqueda de suelo frente a la generación de entornos con calidad ambiental. Destaca la estimación de la ONU que en 2030, en vez del actual 50%, sea el 70% de la población mundial la que va a habitar en ciudades. En este contexto, la movilidad ciudadana y la gestión del espacio público constituyen dos de los retos a los que deben hacer frente las ciudades del siglo XXI.

Las Palmas de Gran Canaria tiene casi 385.000 habitantes, si bien la intensidad diaria de uso alcanza las 500.000 personas. Es la ciudad más poblada del Archipiélago y una de las principales capitales de provincia de España. Sin embargo, su desarrollo no ha contado con el soporte de una estrategia de movilidad que cumpla los objetivos fundamentales del equilibrio entre los distintos modos y la recuperación del espacio público para uso ciudadano. Las herramientas para conseguirlo son claras: un transporte público estable, moderno y de calidad; un sistema que facilite la rotación del aparcamiento, así como la redistribución de ese bien escaso y limitado que es el espacio público; la jerarquización de los viales y la protección de las conexiones estructurantes que garanticen fluidez; la potenciación de los modos blandos no contaminantes, como la bicicleta; y principalmente, la recuperación del protagonismo del peatón.

Los antecedentes de acciones aisladas, o meramente voluntaristas, son tan numerosos como demostrativos de la necesidad de conjugar todos los elementos dentro de una política de movilidad integral, sustentada en criterios técnicos, que genere una nueva cultura de la movilidad en la ciudad. A esa tarea nos hemos entregado, ajenos a la improvisación o a la lógica controversia que la toma de decisiones en la gestión del espacio público conlleva. Medidas muchas veces difíciles de entender para los ciudadanos en el corto plazo, pero ratificadas con los resultados en el medio y en el largo. Complejidad que se incrementa cuando se transforma una ciudad en un contexto de crisis, en el que los recursos escasean.

Los resultados del camino trazado empiezan a ser notables. La Nueva Red de Líneas de Guaguas Municipales, estrenada el 4 de marzo de 2013, ha permitido revertir la tendencia de pérdida de viajeros durante 10 años consecutivos. Un sistema de transporte público de calidad, junto con una correcta jerarquización vial que garantice la fluidez de tráfico, posibilitan el desarrollo de medidas de conquista de espacio para la convivencia y la relación social. Ejemplos de ello los tenemos en Ruiz de Alda, Luis Morote, Olof Palme, Fernando Guanarteme, Avenida Mesa y López, Simón Bolívar y gran parte del casco histórico de Vegueta, entre otros. La accesibilidad es igualmente objetivo irrenunciable para una ciudad con altas cotas de calidad de vida que piensa en sus mayores. Itinerarios 100% accesibles, para facilitar una movilidad universal, entre el Parque Santa Catalina y el Parque San Telmo, son sólo una muestra de la línea a seguir.

Este documento contiene el compendio de medidas que guían la política actual de movilidad de Las Palmas de Gran Canaria. Pero sobre todo, las líneas maestras a seguir, los siguientes pasos de un camino de largo recorrido perfectamente diseñado para el futuro de la movilidad de nuestra capital. Futuro que protagoniza la definición de grandes infraestructuras viarias por ejecutar, la introducción de sistemas de transporte de alta capacidad en superficie, el Bus Rapid Transit (BRT), una intensificación de las medidas para el estímulo de los medios blandos, la consolidación del estacionamiento regulado con más ventajas para sus usuarios y la ratificación del peatón como agente principal en la pirámide de la movilidad.

## 2. Diagnóstico de la Movilidad



## 2.1 Análisis territorial

### Orografía

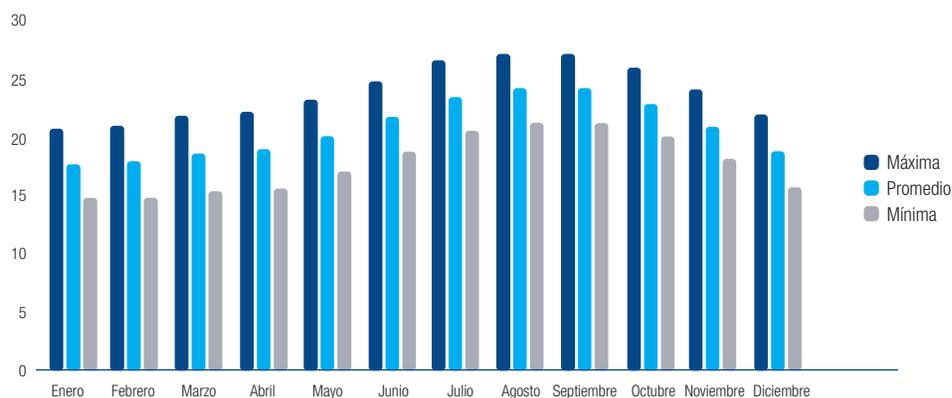
Las Palmas de Gran Canaria, localizada en el noreste de la Isla, inicia su desarrollo en la plataforma litoral, pero este desarrollo urbano agota el espacio disponible, dando lugar a un crecimiento en las laderas y terrazas adyacentes.

Adicionalmente a esta expansión en diferentes niveles, el municipio viene atravesado por profundos barrancos. Todo esto contribuye a la configuración de un territorio complejo para el desarrollo del sistema viario, y que establece restricciones importantes a la movilidad no motorizada por la necesidad de salvar desniveles significativos.

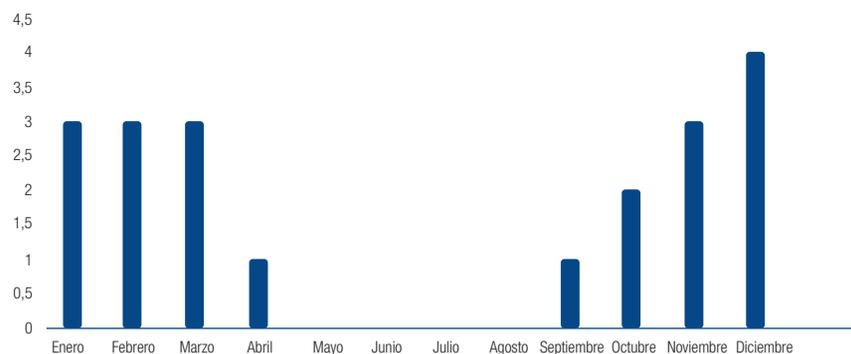
### Climatología

El clima de la ciudad viene dado por su posición en el Océano Atlántico bajo la influencia de la Corriente del Golfo y los Vientos Alisios. Esto determina un clima muy suave durante todo el año, que un informe del departamento de climatología de la Universidad de Syracuse (EEUU), describe como la ciudad con el mejor clima del mundo.

Las Palmas de Gran Canaria  
Temperaturas diarias



Las Palmas de Gran Canaria  
Días de precipitaciones (2,1 mm)





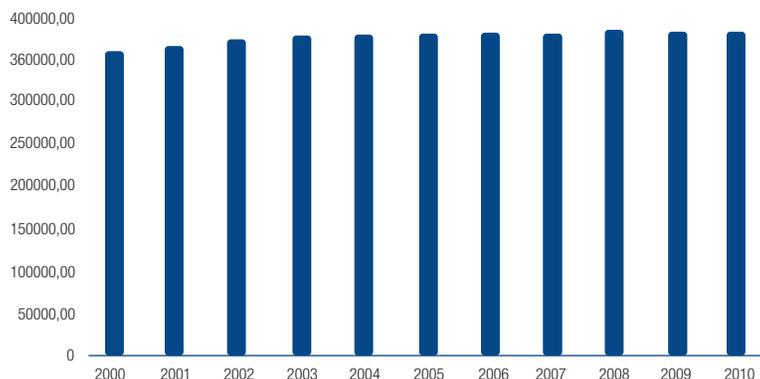
Las Palmas de Gran Canaria  
Horas de sol



## Demografía

El término municipal tiene una población de 385.000 habitantes, habiendo mantenido en la última década un moderado crecimiento promedio anual del 0,76%. La estructura poblacional ha experimentado una profunda transformación desde los años 60 del siglo pasado, pasando de la estructura triangular típica de los países en desarrollo a una estructura más envejecida, característica de los países desarrollados. La pirámide de población presenta ahora las mayores segmentos entre los 30 y los 45 años.

El **crecimiento poblacional** en los últimos años se ha concentrado en los sectores urbanísticos de **Las Torres, Tamaraceite y San Lorenzo**, mientras que **San Cristóbal y Los Riscos** han experimentado los **descensos de población más significativos**. En cualquier caso, han sido más importantes los flujos de residencia entre sectores de la ciudad, dentro del proceso de extensión a los nuevos ámbitos residenciales, que el crecimiento poblacional.





## Movilidad y Política Urbanística

En la actualidad la sociedad está sensibilizada con la sostenibilidad y se apuesta de forma decidida por modos alternativos y/o complementarios al vehículo privado. Este hecho se ve reflejado en las actuales políticas urbanísticas, ya que cada vez más los nuevos desarrollos se ven sometidos a estudios relacionados con la ordenación viaria, la creación de áreas peatonales suficientes, la reserva de espacios para carriles bici, etcétera.

Los principales criterios que rigen la actual planificación urbanística y política de movilidad municipal son:

- **Urbanismo de proximidad.** Se trata de planificar espacios de usos mixtos que redunden en la reducción del número de viajes.
- **Espacios públicos multifuncionales.** Aparece una calificación nueva que es el Espacio Libre de Red Viaria.

Plataformas de tránsito:

- **Clasificación del viario en vías de pasar y vías de estar**
- **Plataformas reservadas para el transporte público colectivo**

Aparcamiento:

- Desarrollo de espacios exclusivos de aparcamiento junto a un conjunto de medidas de acompañamiento.
- Redistribución del espacio público para aparcar en los viales mediante sistemas de gestión (servicio de estacionamiento regulado).

En concreto, los objetivos relacionadas con la movilidad en Las Palmas de Gran Canaria son:

- **Mejorar la eficiencia del sistema viario.** El 80% de su capacidad está destinada al tráfico rodado, un porcentaje muy alto, por lo que se pretende ganar espacio para el peatón.
- **Garantizar la conexión viaria estructurante.** Definición de vías capitales y posible evolución e inversiones en las mismas.
- **Reducir el uso ineficaz del vehículo privado,** mediante una planificación orientada a ello.
- **Facilitar la implantación de medios alternativos y viables al vehículo privado.**
- **Reducir e incluso sustituir desplazamientos en modos no sostenibles.**

## 2.2 Diagnóstico de la movilidad

Antes de definir una correcta política de movilidad, se hacía necesario un estudio detallado del escenario de partida. Para ello se han analizado las pautas de movilidad de los residentes del municipio de Las Palmas de Gran Canaria, siendo investigadas mediante los trabajos de campo elaborados ad-hoc durante los años 2010 y 2011. Los métodos empleados fueron: encuesta telefónica de movilidad, encuesta a bordo de guaguas urbanas y metropolitanas, con una muestra de 41.995 entrevistados, estudios de movilidad asociados a centros atractores, encuesta de movilidad asociada a centros de trabajo atractores, estudios origen/destino tanto en

transporte público como en vehículo privado y encuestas de preferencias declaradas.

**El resultado de estos estudios mostró la siguiente imagen real de la movilidad en Las palmas de Gran Canaria:**

MOVILIDAD GLOBAL: La movilidad global de los residentes del municipio de Las Palmas de Gran Canaria tiene como característica principal el bajo número de viajes diarios por persona (2,08), tal y como se puede ver en la siguiente figura comparándola respecto de otros municipios.

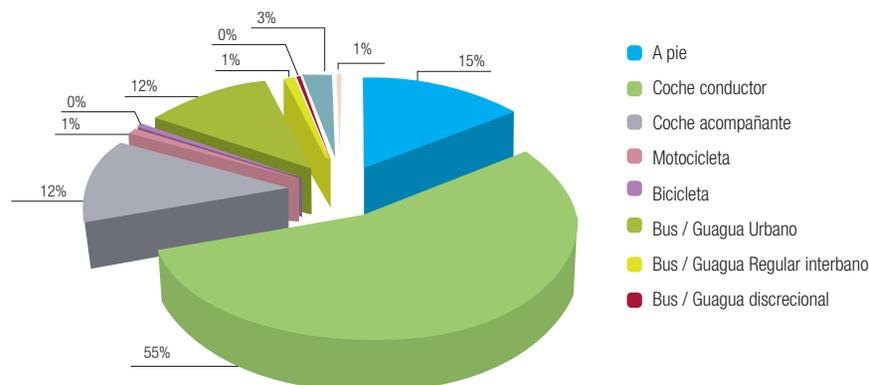
**Viajes/persona-día**



**Viajes totales**

Viajes vehículos privado	67,0%
Viajes en transporte público	13,0%
Viajes a pie	15,1%
Viajes en bicicleta	0,4%
Taxis y otros	4.5%

**Distribución modal (todos los viajes)**

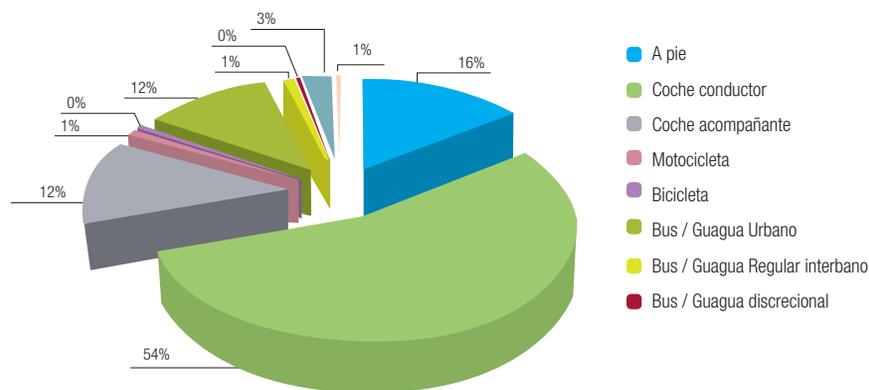


Del análisis del reparto modal, se observa que el vehículo privado es el modo preponderante en el municipio. En efecto, en 2 de cada 3 viajes realizados se utiliza el vehículo privado. El motivo principal es el trabajo, seguido de las compras y asuntos personales, que representan el 63,5 % de la movilidad en la capital grancanaria.

**Viajes intramunicipales**

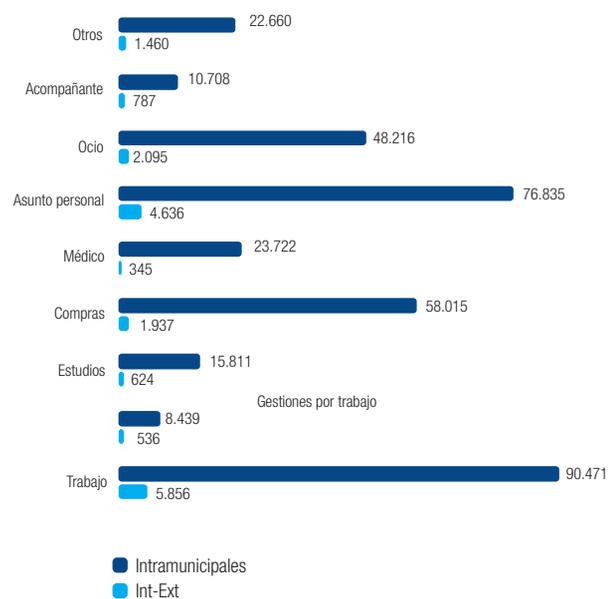
Viajes vehículos privado	66,3%
Viajes en transporte público	13,2%
Viajes a pie	15,6%
Viajes en bicicleta	0,5%
Taxis y otros	4.4%

### Distribución modal (viajes intramunicipales)



En primer lugar, merece la pena destacar que el **87% de los viajes cotidianos que realizan los residentes de Las Palmas de Gran Canaria son intramunicipales**, lo que consagra al municipio como un centro de actividad plena en día laborable que ofrece a la gran mayoría de sus residentes la posibilidad de cubrir sus necesidades sin desplazamientos fuera del mismo. Por otro lado, respecto a la distribución modal, en el caso de los viajes intramunicipales, cabría esperar un ligero repunte de los modos blandos y del transporte público, puesto que, por lo general, son de menor distancia y es donde se concentra la oferta de transporte público. Sin embargo, el transporte público mantiene su cuota del 13%, y la marcha a pie se incrementa muy ligeramente: pasa de un 15,1% a un 15,6%.

### Motivo de viaje



Municipio	Población 2009	Automóviles y Motocicletas	Tasa motorización
Murcia	436.870	245.919	563
Palma	401.270	265.837	662
<b>Las Palmas de Gran Canaria</b>	<b>381.847</b>	<b>202.962</b>	<b>531</b>
Bilbao	354.860	151.033	426
Alicante	334.757	178.580	533
Córdoba	328.428	165.818	505
Valladolid	317.864	152.378	479

La **tasa de motorización de Las Palmas de Gran Canaria** se encuentra **por encima** de la media de las ciudades similares de la Península. Por tanto, el hecho de que se produzca un uso del vehículo privado superior al que tiene lugar en otras ciudades comparables, no

radica en que exista una tasa de motorización mayor, sino más bien en que, tanto la configuración urbana, como el sistema de transporte, propician su uso casi excesivo.

### DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL

	POSITIVOS	NEGATIVOS
INTERNOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>· ELEVADA DENSIDAD DE POBLACIÓN</li> <li>· CONCENTRACIÓN DE NODOS ATRACTORES EN LA CIUDAD BAJA</li> <li>· TASAS DE MOVILIDAD PERSONAL COTIDIANA BAJAS</li> <li>· CARÁCTER DE CAPITALIDAD</li> <li>· CLIMA FAVORABLE PARA LOS MODOS BLANDOS</li> <li>· ALTO POTENCIAL TURÍSTICO DE LA CIUDAD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· GRANDES DESNIVELES OROGRÁFICOS ENTRE LAS TERRAZAS DE LA CIUDAD ALTA Y LA PLATAFORMA LITORAL DE LA CIUDAD BAJA</li> <li>· ESTRUCTURA POLICÉNTRICA DE LA CIUDAD</li> <li>· ACTUAL DESEQUILIBRIO MODAL MUY A FAVOR DEL VEHÍCULO PRIVADO</li> <li>· AGOTAMIENTO DE LAS POSIBILIDADES DE CRECIMIENTO EN LA CIUDAD BAJA Y ALTA, LO QUE PROVOCA UN CRECIMIENTO HACIA TERRITORIOS DISTANTES, DISPERSOS Y MAL COMUNICADOS</li> <li>· ELEVADO GRADO DE CONSOLIDACIÓN DE PAUTAS DE MOVILIDAD POCO SOSTENIBLES</li> <li>· BARRERA NATURAL EN EL ISTMO</li> <li>· PRÁCTICAS URBANÍSTICAS DE BAJA DENSIDAD SIN MEZCLA DE USOS DEL SUELO (CENTROS COMERCIALES)</li> </ul>
EXTERNOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>· ELEVADO GRADO DE IMPLICACIÓN Y COMPROMISO POR PARTE DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· DÉFICITS IMPORTANTES DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO SOSTENIBLE: SITUACIÓN DE CRISIS</li> <li>· IMAGEN DE LIBERTAD E INDEPENDENCIA DEL VEHÍCULO PRIVADO</li> <li>· EN LA ACTUALIDAD LA MOVILIDAD /RIQUEZA ESTÁ BASADA FUNDAMENTALMENTE EN EL VEHÍCULO PRIVADO</li> </ul>

El profundo proceso de diagnóstico de la movilidad en Las Palmas de Gran Canaria refleja las siguientes CONCLUSIONES:

- A** El valor medio de la movilidad personal cotidiana es bastante bajo (2,08 viajes por persona y día).
- B** La participación del vehículo privado en el reparto modal asciende al 67% y la del transporte público al 13% sobre la movilidad total de los residentes. Esto amplifica los costes externos derivados del transporte urbano y metropolitano, anteponiéndose totalmente a los objetivos del Libro Verde de la Comisión Europea y de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.
- C** Los motivos principales de viaje son el trabajo y los asuntos personales, siendo estos últimos, junto con los de ocio, desplazamientos que responden a pautas de movilidad de gran dificultad en su planificación.
- D** El reparto modal para la movilidad interna al municipio no varía apenas respecto de la movilidad relacionada con el exterior. Esto indica que el vehículo privado se usa tanto para las distancias largas como para las distancias cortas, lo que plantea una línea de acción que logre un trasvase del modo privado al transporte público y modos blandos para viajes cortos.
- E** El valor de la tasa de motorización, mediante contraste con valores de otros núcleos urbanos nacionales, no indica grandes desviaciones, por lo que la utilización del vehículo privado no se basa en una mayor motorización del municipio sino en otras variables tales como el exceso y sobredimensionamiento de oferta viaria
- F** La movilidad en motocicleta tan sólo supone un 1% del conjunto de viajes de residentes, valor ligeramente por debajo de otras ciudades del Archipiélago.
- G** La bicicleta apenas se encuentra presente en la movilidad cotidiana de la ciudad, ni siquiera en la Ciudad Baja, donde el relieve es más propicio.
- H** La mayor participación del transporte público se da en la Ciudad Baja, en zonas de densidad de población elevada y en aquellas en que el destino presenta regulación de aparcamiento.
- I** La dificultad y coste de aparcamiento se han detectado como factores determinantes para el uso del transporte público por parte de viajeros no cautivos del mismo.
- J** La movilidad peatonal, a pesar de las condiciones climatológicas favorables, supone tan solo el 15% de los viajes totales, resultado de las sucesivas acciones a favor del uso del vehículo privado a lo largo de los años (extensión de infraestructuras, sobredimensionamiento de viario, aparcamientos en superficie, etcétera) lo que conlleva una grave degradación de la calidad humana y ambiental de la ciudad.



En la definición de una correcta política de movilidad, la tendencia a seguir en la evolución de la ciudad adquiere especial relevancia:

## 1. POBLACIÓN

Las hipótesis de crecimiento de la poblacional para los años 2015 y 2020 son los siguientes:

- La construcción de viviendas respecto del techo máximo planificado será del orden del 52% para el horizonte final 2020, es decir, 3.944 viviendas de las 7.358 planificadas.
- La población mayor de 10 años pasará de 343.671 en 2010 a 345.813 en 2015 y 355.232 en 2020, fundamentalmente en los siguientes barrios: Tamaraceite, Almatriche, Hoya Andrea, Costa Ayala, Las Torres, Los Tarahales, El Batán, Tafira, y Los Giles.

## 2. MOVILIDAD

Con los modelos de generación de atracción desarrollados se obtiene la siguiente información sobre los desplazamientos y su evolución:

	2010			2015			2020		
	Totales	V. Privado	TTE. Público	Totales	V. Privado	TTE. Público	Totales	V. Privado	TTE. Público
VIAJES TOTALES GENERADOS Y ATRAIDOS	836.097	702.074	134.023	849.197	713.582	135.615	886.976	746.877	140.099
		83,97%	16,03%		84,03%	15,97%		84,20%	15,80%

### 3. ANÁLISIS MEDIOAMBIENTAL

El impacto medioambiental de la evolución tendencial del actual escenario sería:

a. Consumo energético y emisiones de CO<sub>2</sub>. La evolución tendencial del escenario cero (2010)

#### Consumo energético y emisiones de CO<sub>2</sub>.

	2010			2015			2020		
	Totales	V. Privado	TTE. Público	Totales	V. Privado	TTE. Público	Totales	V. Privado	TTE. Público
CONSUMO ENERGÉTICO (Tep)	64.128	54.757	9.371	79.771	69.860	9.911	85.533	75.533	10.062
	Incremento y su procedencia			27,39%	96,55%	3,45%	33,48%	97,41%	2,59%
EMISIONES CO <sub>2</sub> (Tn)	141.865	139.621	2.244	180.502	178.129	2.373	195.005	192.596	2.409
	Incremento y su procedencia			27,24%	99,67%	0,33%	37,46%	99,75%	0,25%

Donde se ve un fuerte incremento del consumo y la contaminación de CO<sub>2</sub> producido fundamentalmente por el incremento de uso intensivo del vehículo privado.

Confirmándose la tendencia de incremento del uso del vehículo privado para todo tipo de desplazamientos frente al transporte público urbano

	2010	2015	2020
Coste			
Monetario	61,6 mm €	78,7 mm €	85,0 mm €
Externalidades			

Estas conclusiones refuerzan la importancia de realizar una política de movilidad que favorezca un reparto modal más equitativo hacia el transporte público y los modos blandos, que compense el previsible aumento del uso del coche, aplicando políticas orientadas hacia

la racionalización de su uso en función del tipo de desplazamiento a realizar. Este cambio necesario se justifica en motivos medioambientales, sanitarios y de incremento de la calidad ambiental de la ciudad.



## 3. Estrategias y Políticas Generales

La actual estrategia de movilidad del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria está sustentada en tres importantes documentos:

1. Pacto por la Movilidad Urbana Sostenible, suscrito en el año 2011 por la inmensa mayoría de organizaciones políticas, sociales y empresariales de la ciudad.
2. Estudio de Movilidad del Plan General de Ordenación (PGO), con sus distintas revisiones y adaptaciones.
3. Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS 2009-2012) con su profundo diagnóstico y líneas estratégicas.

Estos documentos se complementan con otros estudios de carácter sectorial como el Plan de Viabilidad de Guaguas Municipales, el Estudio de Reordenación de Líneas de Transporte Público, el Plan Director de la Bicicleta de Las Palmas de Gran Canaria, o las conclusiones de la Mesa por la Motocicleta y el Ciclomotor de Las Palmas de Gran Canaria, entre otros muchos.



El Pacto por la Movilidad (2011) se justifica por la necesidad de cambiar la tendencia actual en la que la mayoría de desplazamientos en la ciudad conlleva el uso obligado del vehículo privado, con los graves efectos que esto genera para la ciudadanía:

- **Problemas ambientales:** consumo de recursos no renovables, ocupación del espacio público, contaminación atmosférica, ruidos.
- **Problemas para la salud de la población:** contaminación, accidentes, sedentarismo.

- **Problemas sociales:** pérdida de espacios para la convivencia, falta de autonomía y socialización (niños, ancianos, personas con diversidad funcional).
- **Problemas económicos:** incremento de costes en sistema de transportes, destrucción de calidad del espacio urbano.

Con el soporte conceptual de los objetivos definidos en el Pacto de la Movilidad Sostenible y los resultados obtenidos en la fase anterior de diagnóstico de la movilidad, se ha podido definir el Plan Estratégico General, Objetivos y Políticas, así como proyectar la movilidad de la ciudad con un horizonte en 2015 y 2020, analizando el impacto medioambiental que dicho plan producirá en el futuro.

La definición de objetivos de movilidad se ha hecho también coincidir tanto con las políticas territorialmente implicadas a diferentes escalas, como con la adaptación a su realidad municipal.

El objetivo general es el establecimiento de un equilibrio territorial en el sistema de transportes basado en criterios de mejora energética, medioambiental y de calidad social

### ¿Qué es una movilidad sostenible?

- Una movilidad que favorece parámetros de sostenibilidad medioambiental.
- Una movilidad menos dañina para el medio ambiente y con menor uso de recursos naturales.
- Una movilidad más equitativa y capaz de responder a las necesidades de todos los ciudadanos, sin discriminación de edad, género, renta y condición física o psíquica
- Una movilidad más eficiente desde el punto de vista económica.
- Una movilidad más integrada en el tejido urbano.

### Con ello avanzaremos en el camino hacia la ciudad que queremos:

- **Una ciudad saludable:** con menos ruido y contaminación

- **Una ciudad segura:** con menor siniestralidad en sus calles
- **Una ciudad cómoda:** sin obstáculos como los que supone la congestión de tráfico.
- **Una ciudad próxima:** con unos barrios bien conectados, con servicios y vida propios
- **Una ciudad habitable:** con un espacio urbano de calidad, donde los espacios públicos no estén dominados por los vehículos
- **Una ciudad viva:** donde se disfrute de sus zonas verdes, deportivas y culturales.
- **Una ciudad sin barreras:** donde la accesibilidad y la autonomía sean una realidad
- **Una ciudad próspera:** donde la movilidad no sea un inconveniente para la actividad económica

El objetivo general anteriormente enunciado se concreta en los 3 puntos fundamentales de los que emanarán el resto de metas:

1

### Promoción de una movilidad sostenible.

2

**Uso coordinado y eficiente de los modos de transporte sostenible:** transporte público (colectivo / taxis) y modos no motorizados (bicicleta, desplazamiento peatonal).

3

**Aumento de la eficiencia del uso del vehículo privado:** resolución de conflictos y disminución de la congestión con la sostenibilidad como telón de fondo.

Los objetivos concretos para cada objetivo general definido anteriormente son:

#### Promoción de una movilidad sostenible

- Difusión social de los objetivos considerados.
- Concepción de la movilidad sostenible como criterio de diseño de todas las actividades municipales.

#### Aumento de la eficiencia del uso del vehículo privado

- Disminución del vehículo privado en zonas de conflicto y mayor fluidez de circulación en las mismas.
- Protección de las vías estructurantes y garantía en su correcta evolución mediante las inversiones necesarias.
- Gestión más eficiente del aparcamiento.
- Disminución del número de vehículos en circulación.
- Disminución de presencia de vehículo privado paritario en zonas atractivas para usos urbanos.

#### Uso coordinado y eficiente de los diferentes modos de transporte sostenibles

- Aumento de la competitividad/atractivo del transporte público urbano. Mejora de la oferta y disminución de tiempos de viaje.
- Mejora de la información del servicio de transporte público. Fomentar el uso del mismo.
- Acondicionamiento de zonas para un uso más eficaz de las líneas de guaguas urbanas e interurbanas.
- Gestión de la movilidad asociada a los trabajadores de polígonos industriales.
- Gestión de la movilidad asociada a los escolares.
- Recuperación del espacio urbano para el peatón mediante la peatonalización de calles del centro, así como mediante la eliminación de puntos conflictivos vehículo-peatón. Recuperación de aceras que permitan un correcto acceso y dispersión al transporte público colectivo.
- Estimular el uso de la bicicleta como medio de transporte, tanto en los desplazamientos principales, como en el acceso y dispersión al transporte público colectivo.



## 4. Aplicación de Medidas

LPA\_GC MOVILIDAD EN TRANSFORMACIÓN

La ciudad ha comenzado a experimentar la aplicación de medidas directas de movilidad en todos los aspectos que la engloban y que fueron detectados como susceptibles de mejora en la fase de diagnóstico. Podríamos clasificarlas en medidas de:

Potenciación de la movilidad peatonal y accesibilidad universal

Mejora y modernización del Transporte Público

Fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte

Definición de la red vial estructurante: protección y garantía de evolución

Gestión del espacio público destinado al aparcamiento

Potenciación de otros modos: motocicleta y ciclomotor

Apoyo al transporte público en taxi



## 4.1. Potenciación de la Movilidad Peatonal y la Accesibilidad Universal

La dinámica económica, tecnológica, social y urbanística ha supuesto un crecimiento desmesurado de las necesidades de transporte mecanizado en las ciudades. La irrupción del automóvil, con sus implicaciones económicas y culturales, ha transformado profundamente nuestras calles, agudizando la supremacía de su función como camino y estancia para vehículos motorizados, produciéndose una verdadera invasión del espacio público viario.

**El 80% del espacio público viario de Las Palmas de Gran Canaria está reservado al uso del vehículo privado.**

El dato último debe llamar a la reflexión si se coincide que el espacio público debe constituir un ámbito que todo el mundo pueda utilizar y disfrutar, independientemente de sus capacidades o edad: personas discapacitadas, personas mayores, madres con bebés en carrito. En la calle, los principales problemas de accesibilidad están relacionados con espacios insuficientes, aceras estrechas y la superación de desniveles.

Así pues, si entendemos que la riqueza del espacio público proviene de la diversidad de sus actividades, así como en su capacidad de adaptación a las necesidades de cada momento, el avance debe ir encaminado a evitar que la existencia de una actividad expulse a otra.

El diseño de las calles y espacios públicos deben adaptarse a lo modos de transporte no motorizados en primer lugar, al transporte colectivo y por último al

transporte privado. Tenemos calles llenas de usuarios, pero unos espacios que no propician la relación entre ellos.

La transformación de la estructura comercial y de ocio ha producido la desaparición de tiendas y lugares de reunión, produciéndose una concentración de las mismas en grandes superficies de ocio y comercio. La vinculación de la movilidad peatonal con el sector comercial y del ocio, así como con la potenciación turística de la ciudad, es un factor de enorme influencia en el diseño de las políticas de movilidad peatonal.

La problemática que abordamos es generalizada en todas las ciudades, si bien unas han comenzado el proceso de transformación antes que otras. La política de eliminación de obstáculos a la circulación rodada está invirtiéndose, recuperándose ramblas, ensanchándose aceras, eliminándose pasos elevados, peatonalizando diversas vías...

La recuperación de la calle como espacio de interrelación, objetivo irrenunciable del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, se basa en la redistribución del espacio entre los diversos usuarios.

Desde el punto de vista del peatón, no sólo debe contemplarse el aspecto 'transporte' del movimiento peatonal, sino todas sus actividades en la calle, con el objeto de recuperar el traslado a pie como relación fundamental entre el individuo y la ciudad.

En el diseño o remodelación de los espacios destinados al peatón, se tienen en cuenta los siguientes criterios:

- Favorecer la multifuncionalidad, propiciando la habitabilidad del área tratada, y procurando diseños flexibles para adecuarse a la espontaneidad de los comportamientos.
- Facilitar el establecimiento de relaciones humanas, buscando la escala adecuada, la armonía con el entorno y combinando la amenidad con la funcionalidad de los itinerarios.
- Importancia de la impresión visual y facilidad de orientación; el trazado debe tener una geometría clara y no distorsionada, desarrollándose de una forma continua.
- La seguridad peatonal debe ser especialmente contemplada, desde la vertiente de tranquilidad ciudadana y eliminando o regulando los conflictos con el tráfico rodado.
- La comodidad del usuario es una garantía de buen funcionamiento, recomendándose recorridos lo más directos posibles.

Las actuaciones que en este sentido viene desarrollando el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria son numerosas:



#### 4.1.1 Peatonalización en Mesa y López

Esta actuación es el ejemplo más claro de la determinación municipal en la apuesta por la Movilidad Sostenible. Tras un profundo estudio de tráfico que confirmó la nula incidencia de perjuicios de esta medida, el 18 de septiembre de 2012 se inauguró la primera gran acción de peatonalización y de apoyo al transporte público en la Avenida Mesa y López. Un proyecto realizado con materiales reversibles, como pintura, jardineras y bolardos; de muy bajo coste y, sobre todo, con un nivel de incidencia muy reducido tanto en duración como en molestias por obras para una de las zonas comerciales más importantes de la ciudad. Cuenta con un gran espacio habilitado para los peatones con bancos y zonas verdes, zona infantil y casetas de paradas de guaguas.

Esta nueva infraestructura ha supuesto una mejora de la calidad de vida en uno de los principales enclaves económicos y residenciales de Canarias. Se ha ganado una notable sección del espacio destinado anteriormente a los vehículos, al suprimirse el tránsito de tráfico rodado desde la Base Naval hasta la Plaza de España, dejando un sólo un carril de circulación destinado al uso del transporte público. El doble objetivo de conquista de espacio para los peatones y de apoyo al transporte público mediante espacios exclusivos de circulación se cubrieron con una medida novedosa, de ensayo/error, de carácter reversible ante la importante apuesta realizada.



#### 4.1.2 Actuaciones en Puerto-Canteras

Este proyecto ejemplifica la vinculación de la estrategia de movilidad con la potenciación del sector turístico de la ciudad. La calle **Luis Morote** fue una de las primeras del entorno Puerto – Canteras en ser objeto de peatonalización dentro de la hoja de ruta de movilidad en el mandato 2011-2015. Los trabajos para su peatonalización consistieron en pacificar el tráfico de esta vía y su entorno con prioridad para el peatón, a través de la adecuación de la calle en una plataforma única de uso mixto, destinada a la movilidad rodacional o mixta, donde las aceras y la calzada, se encuentran al mismo nivel.

De esta manera se genera una continuidad peatonal desde el Muelle de Cruceros – Parque Santa Catalina – Avenida de Las Canteras, que refuerza además la movilidad ciclista, al incorporar una sección específica para la circulación en este modo de transporte. Las medidas en el entorno de la puerta de entrada por mar a la ciudad continúan en calles como Simón Bolívar, Nicolás Estévez, calle Tenerife, entorno del Mercado del Puerto y el entorno del Castillo de la Luz.

Las calles **Olof Palme** y **Fernando Guanarteme** constituyen los ejes de la transformación de la parte trasera de la Avenida de Las Canteras, asignatura pendiente de la ciudad. El derribo de las antiguas viviendas que existían en el tramo entre las calles Portugal y Venezuela, en la calle Olof Palme, permitió convertir este espacio en una zona más cómoda y atractiva, favoreciendo la movilidad, generando una nueva plaza frente a la Iglesia del Cristo y propiciando un conexión natural entre Mesa y López y la Avenida de Las Canteras.

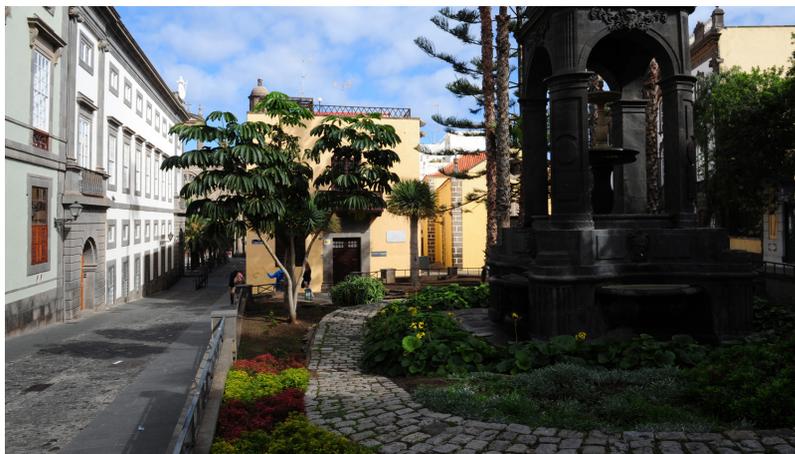
Estas obras se unen al ensanche de las aceras en ambos márgenes de la calle **Fernando Guanarteme**, entre Pelayo y la Plazoleta Fray Junípero, gracias a un incremento de la zona de tránsito, que aumentó la plataforma peatonal de 1,80 a 5 metros. **Ruiz de Alda**, **Lepanto** o **Kant** son otras calles objeto de actuaciones similares en esta zona de la ciudad.





La ciudad ha contrastado el valor que estas actuaciones generan a través de la peatonalización de su Casco Histórico, línea de trabajo que se mantiene durante la etapa 2011-2015. Un total de 15 calles de Vegueta han sido objeto de peatonalización o

calmado de tráfico, destacando la nueva plaza pública de San Agustín, llamada a convertirse en nuevo referente del Casco Histórico. Este tipo de actuaciones tendrán continuidad en calles como Maninidra, Malteses o General Bravo, entre otras.



### 4.1.3 Planificación futura: La red de itinerarios peatonales preferentes

La imposibilidad de seguir ampliando las zonas peatonales en muchas zonas de la ciudad ha propiciado que se potencien los llamados Itinerarios Peatonales Preferentes Accesibles, que facilitan la comunicación a cualquier ciudadano, sea cual sea su condición de movilidad.

Esta red no se puede concebir como una sucesión de calles protegidas, ni asumir que su implantación está limitada al centro de la ciudad. Estos itinerarios peatonales deben de poner en relación los espacios urbanos con más atracción de actividades, es decir, edificios de interés administrativo, estaciones, zonas escolares, plazas, áreas deportivas, etcétera.

Por otra parte, los nuevos crecimientos urbanos constituyen una oportunidad directa en la formulación de un espacio público en el que se promueva el recorrido peatonal y en bici como requisito indispensable en la configuración de la nueva pieza urbanizada.

La ordenación de los espacios libres estructurantes en el Cono Sur constituyen una oportunidad estratégica en la potenciación de los recorridos peatonales, con el objeto de que cohesione la conectividad entre los barrios de Pedro Hidalgo, Tres Palmas, Hoya de La Plata, El Lasso, Casablanca y Zárate, facilitando la unión con el Paseo de San José o con el propio frente litoral de la Avenida Marítima mediante intervenciones puntuales.



▲ Las calles Zaragoza y Pedro Infinito (Ciudad Alta) verán ampliadas sus aceras para mejorar la movilidad peatonal

### EJES SUGERIDOS COMO ITINERARIOS PEATONALES PREFERENTES

- Circular a La Isleta.
- La Puntilla- Auditorio-Costa Ayala (Por la costa).
- Base Naval-Auditorio.
- Intercambiador de Tamaraceite-Siete Palmas.
- Intercambiador Tamaraceite-Lomo Los Frailes-Siete Palmas.
- Itinerarios Norte-Sur por la plataforma costera de nacimiento.
- Mesa y López- La Minilla-Parque Deportivo La Ballena-Casablanca III-Universidad.
- Tafira Alta-Campus Universitario.
- Siete Palmas-Escaleritas.
- Siete Palmas-Hospital Negrín-Guanarteme.
- Los Hoyos -Marzagán-Jinámar-Playa de Jinámar.
- Escaleritas-Schamann-Las Rehoyas-Triana.

### Planificación futura: Sendas Urbanas Peatonales

#### EJES DE PREFERENTE DEFINICIÓN COMO SENDAS URBANAS

- Tamaraceite-Tenoya (GC-300).
- Tamaraceite-Teror (GC21).
- Tenoya-Costa Ayala (Antiguo camino a Casa Ayala).
- Auditorio-Hospital Negrín-Escaleritas.
- Pedro Hidalgo-Paseo de San José.
- Tres Palmas-Pedro Hidalgo-Paseo de San José.
- Zárata-Paseo de San José.
- Almatriche Alto -Siete Palmas.
- La Cantera-El Fondillo-Tafira Baja-Universidad.



## 4.1.4 Itinerarios de accesibilidad universal

Estos itinerarios están constituidos por aquellos trazados que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. En el caso de que no exista un itinerario entre dos puntos, y ante la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se disponen las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas.

Entre 2011 y 2013 el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria ha ejecutado más de 500 actuaciones en todos los distritos a través de la Concejalía de Accesibilidad, Vías y Obras. La voluntad de generar espacios transitables para cualquier persona en la ciudad se simboliza en el proyecto más importante de esta naturaleza del mandato 2011-2015, la creación de un itinerario 100% accesible entre el Parque Santa Catalina y el Parque San Telmo.

Este proyecto dispone de tres etapas, en el entorno de la calle Presidente Alvear y la zona de Santa Catalina, entre Juan XXIII y Torre Las Palmas, y finalmente entre Paseo de Lugo y el Parque San Telmo, donde se han habilitado vados peatonales, reubicado mobiliario urbano y colocado pavimento con señalización, además de ejecutarse trabajos de rebaje de aceras y bordillos a lo largo de 4,5 kilómetros.

Estas labores permiten contar ya con un espacio transitable para cualquier persona, aunque disponga de

algún tipo de discapacidad, bien sea de tipo motriz o visual, lo que facilita a la capital que se convierta en un entorno amable y acorde con la normativa en materia de accesibilidad, gracias además a la puesta en marcha de medidas que evitan los aparcamientos irregulares, como la ampliación de la plataforma peatonal en las esquinas, la instalación de bolardos y el refuerzo de la vigilancia policial.

### 4.1.5 Zonas de Convivencia Modal: implantación Zonas 30

Las Zonas 30 forman parte de la nueva planificación de la ciudad para situar al peatón en la cúspide de la pirámide modal y para dar cabida a la bicicleta como medio de transporte alternativo.

El objetivo fundamental de las Zonas 30 es generar un aumento de la seguridad de peatones y bicicletas mediante la implantación de medidas de reequilibrio de la distribución modal, la promoción de los modos

blandos, la priorización de los desplazamientos a pie y en bicicleta y el templado de tráfico.

La reducción de la velocidad y la creación de circuitos cerrados de circulación disuade a los conductores con itinerarios de largo recorrido (de paso) de utilizar el viario interno de la Zona 30 como atajo, mientras que la limitación de la velocidad máxima de circulación a 30 km/h supone unas mejoras significativas en seguridad vial:

- 1 Las consecuencias sobre la integridad física de las personas en caso de accidente no supera la contusión
- 2 Los peatones y las personas con movilidad reducida pueden cruzar la calle de forma más segura
- 3 El tiempo de reacción y frenado de los automovilistas ante situaciones inesperadas se duplica

La metodología utilizada para la delimitación de estas Áreas de Convivencia Zonal mediante las Zonas 30 se basa en la jerarquización de las calles de la ciudad según sus usos e intensidades de tráfico. Se protege el carácter vertebrante de las vías de tránsito que conectan la ciudad (red vial principal, 'calles de pasar', grandes vías / avenidas) y se trabaja sobre las vías de

carácter local o residencial, 'calles de estar', cuya función ha de ser básicamente de accesibilidad y convivencia.

Para determinar en qué calles establecer estas Áreas de Convivencia Modal en LPGC se han tenido en cuenta los siguientes factores.



a

La intensidad de tráfico máxima en hora punta no supera los 500 vehículos, así como la Intensidad Media Diaria (IMD) los 6.000 vehículos

b

La interacción entre los modos blandos (desplazamientos a pie y en bicicleta) y el transporte público debe ser mínima, no debiendo verse afectado este último por la delimitación de estas áreas

c

Las vías que las comprendan serán, generalmente, de un sólo carril por sentido de circulación

Planificación de próximas medidas

- Implementación de las Zonas 30 en Guanarteme, Istmo, La Isleta, Schamann, Escaleritas, Altavista, Vegueta, Triana y Las Coloradas.
- Paulatinamente su crecimiento continuará hacia otras zonas de la ciudad.

#### 4.1.6 Las zonas de accesibilidad vertical y pasarelas peatonales

La orografía de nuestra ciudad, a la hora de buscar soluciones para potenciar accesibilidad, hace que las decisiones a adoptar sean complejas, sobre todo en lo que se refiere al tránsito de peatones entre la Ciudad Baja y la Ciudad Alta, además del acceso a los barrios de los riscos o lomos, en todos los casos con pendientes muy pronunciadas. Este es un problema aún no resuelto, si bien se han dado tímidos pasos para buscarles solución.

El sistema de pasarelas peatonales presenta una casuística similar que la observada en la accesibilidad vertical. El municipio está fragmentado por una serie consecutiva de barrancos de manera radial, lo que dificulta los movimientos peatonales de unos barrios a otros de manera transversal. Si a esto le sumamos las nuevas infraestructuras viarias de alta capacidad, que han fraccionado más la ciudad y sus barrios, su dificultad se incrementa.

En este sentido, la GC-1 en su discurrir por espacio urbano, la conocida como Autovía Marítima, constituye un claro ejemplo de la ruptura que infraestructuras necesarias pueden generar entre el ciudadano y la ciudad.

Pasarelas, rápidas en su ejecución y de coste razonable, son en ocasiones soluciones viables hasta la llegada de soterramientos viales que propicien la obtención de nuevos espacios para usos ciudadanos. El Istmo de la capital es la zona preferente para ello.

Zonas de preferente aptitud para albergar puntos de accesibilidad vertical o pasarelas peatonales

##### PUNTOS DE ACCESIBILIDAD VERTICAL

- Alcaravaneras-La Minilla.
- Ciudad Jardín-Altavista.
- Fincas Unidas-San Antonio-Schamann.
- Canalejas-San Antonio.
- Canalejas-San Antonio-Schamann.
- San Francisco-San Nicolás.
- San Juan-San José.
- Hoya La Plata.
- El Secadero-La Matula.
- Lomo Blanco.
- Lomo Verdejo.
- Tenoya.

##### PUNTOS DE PASARELAS PEATONALES

- Santa Catalina-Canteras / Puerto de la Luz – Istmo.
- Hoya La Plata-Pedro Hidalgo.
- Lomo Blanco-Casa Blanca III.
- Almatriche Bajo-Los Tarahales.
- Los Frailes-Las Majadillas.
- Tamaraceite-Diseminado de Tamaraceite.
- Escaleritas-La Minilla-Las Torres.
- Escaleritas- La Feria.



## 4.2. Mejora y modernización del Transporte Público

Guaguas Municipales constituye el modo prioritario de desplazamiento en transporte público de Las Palmas de Canaria. Se trata de una empresa 100% municipal, que sin haber estado exenta de dificultades a lo largo

de su historia, ha entrado en una etapa de estabilidad y consolidación a pesar de la dificultad económica y del contexto general. ¿Qué ha propiciado este cambio?

### 4.2.1 Modificación de itinerarios y mejora de calidad y frecuencias; la Nueva Red de Líneas

La articulación de una nueva política integral de movilidad se sustenta sobre un servicio de guaguas mejorado en Las Palmas de Gran Canaria. El 4 de marzo de 2013, tras año y medio de preparación, Guaguas Municipales implantó su nueva red de líneas, asimilada con normalidad por los usuarios, a pesar de la profunda transfor-

mación que experimentó el servicio. Tras nueve meses, los resultados son esperanzadores, al revertirse la tendencia de pérdida de viajeros, y ganar un millón de clientes entre marzo y noviembre de 2013. Los objetivos que se definieron para la reorganización de la red de líneas de Guaguas Municipales fueron:

- Hacer la red más eficiente y aprovechar mejor los recursos disponibles
- Potenciar el efecto red
- Jerarquizar la oferta mediante la creación de líneas troncales y de barrio
- Transbordo gratuito como parte fundamental de los desplazamientos
- Adaptar la red a la nueva distribución urbana
- Nuevas terminales y puntos de enlace
- Mejora de la velocidad comercial

**Las principales mejoras de la red se centran en:**

**Cada corredor natural de la ciudad se dota de una línea troncal con frecuencias que oscilan entre los 8 y los 12 minutos**

Estos ejes se protegen del tráfico rodado de forma paulatina para conseguir una elevada fiabilidad y regularidad de servicio, de forma que el transbordo a estas líneas troncales asegure un servicio rápido y cómodo. Este transbordo se despenalizó económicamente, gracias a su gratuidad en toda la red. La jerarquización de

líneas y el abatimiento de las rutas periféricas es fundamental para poder implantar un concepto de red global, que permita desplazarse a cualquiera de los puntos de interés de la ciudad sin multiplicidad de líneas con baja frecuencia.



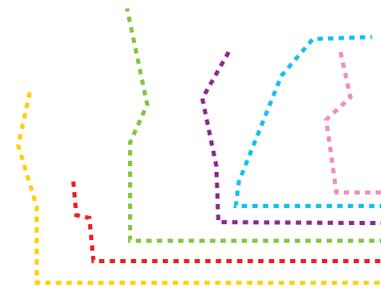
## La introducción del transbordo como elemento para la mejora de las frecuencias

La simplificación de trayectos y le eliminación de solapamientos ha constituido base esencial de la nueva oferta de servicio de transporte público en la capital. La introducción de la cultura de la correspondencia, con transbordos gratuitos en toda la red, cualquier línea contra cualquier línea, ha multiplicado de forma notable las posibilidades de movilidad en transporte público para todos los usuarios. Se pasa de una sucesión de líneas aisladas a una oferta de red global interconectada. La creación de nuevas paradas preferentes, terminales e intercambiadores ha sido fundamental en el éxito obtenido con la implantación de la nueva red: la Terminal del Auditorio y la Terminal del Guiniguada, el aprovechamiento del Intercambiador de Tamaraceite o la nueva terminal de Hoya de la Plata son ejemplos de ello.

Del mismo modo, en las zonas de conexión con las líneas troncales, se han habilitado paneles de información en tiempo real que permiten a los viajeros saber los minutos que faltan para que lleguen las líneas con correspondencia en la parada.



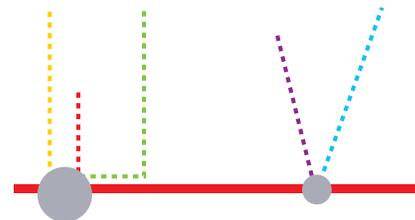
### ¿Hacia qué tipo de red evolucionamos?



Líneas con recorridos solapados en gran parte de sus trayectos

Rutas extendidas y que no se ajustan al crecimiento de la ciudad

Red ineficiente con tiempos de espera inasumibles



Nueva red jerarquizada con frecuencias más competitivas

Líneas de barrio que aportan a grandes ejes troncales con un servicio rápido

Sistema de transporte moderno con líneas mejor organizadas

## Potenciar la conexión con la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Guaguas Municipales contempló en su Nueva Red un incremento significativo del número de conexiones al Campus Universitario de Tafira, poniendo a disposición de sus clientes el doble de rutas. Esta decisión se enmarca en la filosofía de mejorar la prestación de servicios en los grandes centros de movilidad, y en especial, de fomentar el uso del transporte público para

ir a la Universidad, un centro educativo cuyo campus principal se encuentra alejado del centro urbano, en donde se ha constatado una evolución creciente del número de vehículos, que provocan a las horas de entrada y salida de clase importantes problemas de circulación, además de prácticas de movilidad medio-ambientalmente poco sostenibles.

### Mejor cobertura a la ULPGC

Se mantiene la oferta actual al Campus Universitario con las líneas vigentes 25 y 7. Se duplica el número de líneas que llegarán al campus.

La nueva línea 26 “Santa Catalina-Campus Universitario” une el Campus con Siete Palmas, Guanarteme y el Intercambiador de Santa Catalina

La línea 48 “Escaleritas-Campus Universitario” modifica su recorrido para dar cobertura a Ciudad Alta, por Schamann y Escaleritas, hasta el Campus Universitario

La oferta global a la Universidad mejora significativamente puesto que la cobertura territorio aumenta considerablemente y las frecuencias de las líneas serán mayores



## Nuevo sistema nocturno: LA RED LUNA

Se ha creado una **marca de servicio nocturno independiente del diurno, la RED LUNA**, cuya finalidad es mejorar la calidad de servicio, adaptándolo a las necesidades reales de cobertura, oferta y demanda de las horas nocturnas. **La red nocturna está constituida por 3 ‘Lunas’** que recorren itinerarios distintos a las líneas comerciales que circulan en diurno, permitiendo

de este modo ampliar la cobertura el servicio nocturno a zonas que no contaban con este servicio, como por ejemplo el Cono Sur (Hoya de la Plata) y la zona del Auditorio, líneas que incrementan sus recursos las noches del fin de semana, con clara intención de convertirse en alternativa de movilidad para el ocio nocturno.





### 4.2.2 Uso del Transporte Público en grandes eventos y fechas destacadas de la ciudad

Guaguas Municipales ha conseguido posicionar su presencia en los grandes eventos que se celebran en la ciudad y que concentran a miles de ciudadanos. Desde el concierto de Bruce Springsteen, con más de 25.000 asistentes, al dispositivo de movilidad de la Noche de San Juan, donde 125.000 personas se dan cita en la Playa de Las Canteras, pasando por los

servicios especiales habilitados en otros acontecimientos con gran afluencia de espectadores, como los partidos de fútbol de la Unión Deportiva Las Palmas y el Carnaval. De esta manera, la compañía afianza su apuesta por facilitar el uso del transporte público en detrimento del vehículo privado

### 4.2.3 La flota de vehículos y los sistemas de acceso

En medio del contexto económico más complejo de la historia reciente de nuestra sociedad, Guaguas Municipales ha afrontado el plan de renovación de flota más importante de su historia: 82 vehículos nuevos en 4 años. 57 de ellos adquiridos en 2011-2012 y 25 más en licitación para el periodo 2013-2015. Asimismo han sido renovadas todas las máquinas canceladoras, lo

que posibilitará una migración paulatina hacia títulos de viaje sin contacto, que funcionarán a modo de tarjeta-monedero, facilitando el viaje en la compañía de transporte público y posibilitando una mayor agilidad en la carga de viajeros, que podrán acceder de forma rápida y sin necesidad de sacar su bono-viaje del monedero.



82 vehículos nuevos en 4 años

### ¿Hacia dónde vamos?



## 4.2.4 Las infraestructuras de apoyo a Guaguas Municipales

El espacio preferente y/o exclusivo de circulación para el transporte público es un factor determinante para eliminar las desigualdades en cuanto a la competitividad que existen entre el transporte colectivo y el uso del vehículo privado. El número de carriles guagua en la ciudad se ha multiplicado por tres, al pasar de 5,3 a 16,1 kilómetros en dos años.

Otra de las líneas de trabajo emprendidas ha sido la dotación de una nueva red de intercambiadores, terminales y/o paradas preferentes, mediante la remodelación

integral de las existentes o la creación de nuevas. Existen ejemplos en varios puntos de la ciudad, como la nueva Terminal del Auditorio, la nueva Terminal del Guiniguada o la nueva Terminal de Hoya de la Plata. La confortabilidad del cliente en el transporte público, tanto en el interior de los vehículos, como en las zonas de espera, es fundamental. Las zonas de estancia para los usuarios sigue un paulatino proceso de mejora, dotando las paradas de marquesinas allá donde sea posible, pérgolas de sombra y bancos de espera.

### ¿Hacia dónde vamos?



### 4.2.5 Los Sistemas de Información al cliente

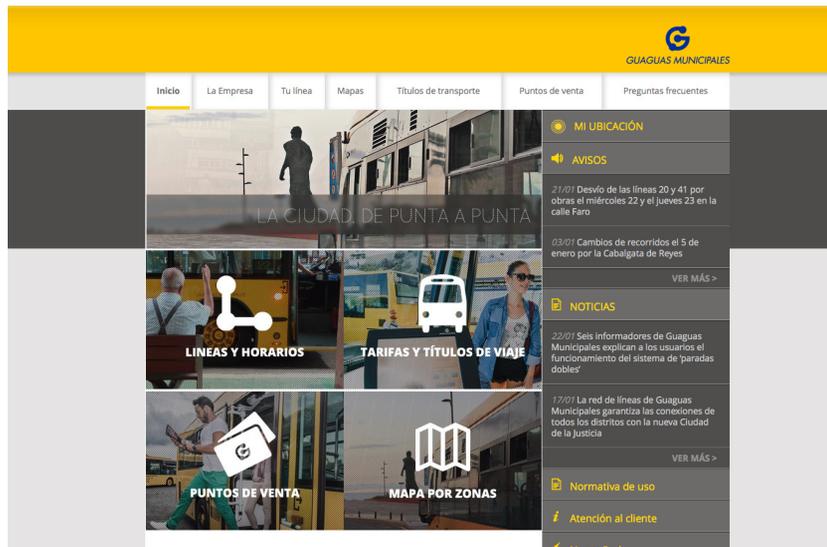
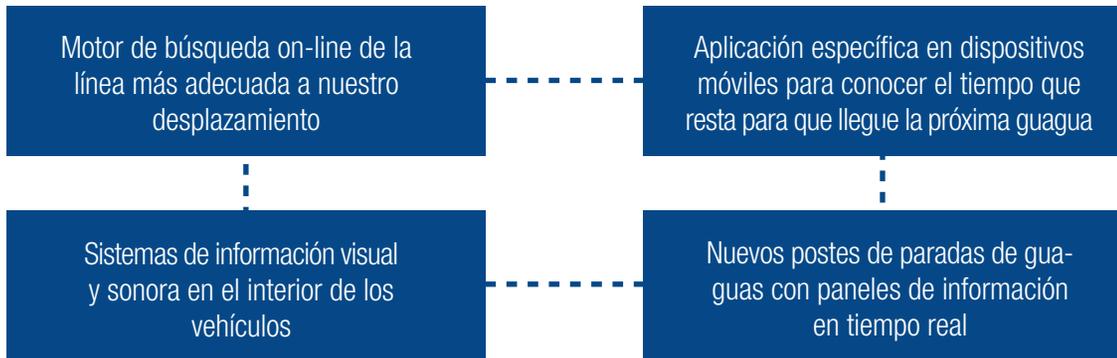
La percepción del transcurrir del tiempo cuando se espera por la llegada del transporte público se incrementa al triple cuando se carece de sistemas de información al usuario. Este dato avalado obliga a mejorar sustancialmente la comunicación con el cliente. Entre las medidas adoptadas destaca:



Futura tarjeta de movilidad de LPGC

- Nuevo diseño de la información en paradas
- Información de itinerarios y horarios en todas la paradas de la red
- Nuevo mapa general de la red diurna y nocturna
- Guías individuales de las 37 líneas diurnas y las 3 nocturnas
- Guías especiales de Cono Sur, Campus Universitario, Hospital Doctor Negrín y Red Luna
- Señalización especial de las paradas con correspondencia
- Nuevos marcadores horarios en más paradas de la red
- Nueva página web y nueva aplicación para dispositivos móviles
- 42 paneles de información en tiempo real

### ¿Hacia dónde vamos?



## 4.3 Fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte

### 4.3.1 La cultura de la bicicleta en la ciudad

El uso de la bicicleta en Las Palmas de Gran Canaria está caracterizado por un uso muy bajo dentro del reparto modal de la ciudad (0,4%). El objetivo es que paulatinamente se vayan modificando los hábitos de desplazamiento en bicicleta, pasando de un uso recreativo-deportivo hacia otro funcional, hasta modificar los actuales repartos modales pasando de 3.000 movimientos/día (0,4%) a 9.000 movimientos/día (3,8%) en la Ciudad Baja en un plazo de 5 años.

Por ello, se hacía necesario intensificar la cultura de este medio en el tejido social:

**Fiestas de la Bici Los Domingos en Bici por todos los Distritos**  
**Formación para adultos** **Concienciación desde las edades más tempranas** **Formación a Policía Local**

Asimismo se han potenciado las acciones pedagógicas en los centros escolares, alcanzando la cifra de 8.000 usuarios /año en las actividades de formación y promoción de la bicicleta.

¿Hacia dónde vamos?

Incremento de la actividad de las Biciescuelas, tanto para adultos como para escolares

La bicicleta como oportunidad de desarrollo económico: rutas turísticas urbanas, ciclo-rutas, economía de la bicicleta, (talleres, repuestos, moda en las bicis...)

### 4.3.2 Infraestructura ciclista en la ciudad

Las actuales vías ciclistas de Las Palmas de Gran Canaria han sido muy positivas para el fomento del uso de la bicicleta, aunque asociado a fines recreativos o deportivos. Sin embargo, tras un análisis detallado de las mismas, se detectan varios problemas.

En general, estos recorridos padecen una clara falta de conectividad, que les impiden constituir una verdadera red que permita desplazamientos lógicos en la plataforma baja y que se ajusten a las necesidades de movilidad de los ciudadanos de Las Palmas de Gran Canaria.

El Plan Director propone medidas de acondicionamiento de estas vías e incorpora aquellas que son útiles para el transporte cotidiano dentro del nuevo esquema de la red, tratando de aprovechar al máximo lo que ya existe y facilitando e incorporando a la bicicleta como una alternativa real de transporte en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

#### Plataforma Baja: ideal para la bici

**La plataforma baja de Las Palmas de Gran Canaria concentra el 75% del total de los desplazamientos que cada día se producen en la ciudad, a pesar de que en ella vive el 36% de los habitantes.**

**La Ciudad Baja goza de unas condiciones topográficas, de distancia y climáticas inmejorables para el desplazamiento en bicicleta, con unas temperaturas medias a lo largo del año de 20,7 grados y un nivel de precipitaciones muy escaso, a lo que hay que sumar la propia disposición urbanística, con dos núcleos bien definidos en el extremo norte y sur (Teatro y Puerto).**

**Las distancias medias de los recorridos más frecuentes en la plataforma baja oscilan entre los 6 y 7 kilómetros, mientras que la topografía es suave** -la pendiente media es del 2%, lo que significa que la práctica totalidad de los recorridos son llanos- y perfectamente asumibles para realizar cualquier desplazamiento cotidiano en condiciones de comodidad.

#### Nueva Red

**La red suma una distancia total, incorporando las longitudes tanto de la red principal como de la red secundaria, de 47,5 kilómetros.** Un dato muy significativo es que, del total de vías ciclistas, el 50% discurre por vías principales, lo que supone una gran oportunidad para actuar sobre zonas en las que se podrán recuperar espacios urbanos actualmente copados por el vehículo.





-  CORREDOR METROPOLITANO (8 KM)
-  CORREDOR PLAYA (3 KM)
-  CORREDOR DEL ISTMO (1,5 KM)

 47,5 km de vías ciclistas

 3 grandes corredores

 espacios preferentes

 conexión ciudad baja-ciudad alta

## LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



El 75% de las vías por donde transitarán las bicicletas son independientes de los espacios peatonales, evitando interferencias y problemas de seguridad entre ambos. Las bicicletas formarán parte del paisaje de la ciudad, pero asociadas a itinerarios propios o compartidos con los vehículos, como ocurre en el resto de Europa.

La ejecución de distintos tramos de vías ciclistas durante los últimos años se ha centrado en la solución de los principales puntos negros del itinerario más utilizado: la Base Naval y actualmente el paseo de Alcaravaneras.

### Red principal

La red principal está compuesta por tres corredores: **Metropolitano, Playa e Istmo**. Estos tres corredores atraviesan vías principales de la ciudad y a través de los mismos se articulará la red ciclista de la ciudad.

La red principal de vías ciclistas de Las Palmas de Gran Canaria está compuesto por: el Corredor Istmo, el corredor Metropolitano y el Corredor Playa.

#### A Corredor Istmo

El Corredor del Istmo es el menos extenso de los tres, con una distancia aproximada de unos **2 kilómetros**, y representa la continuación natural del Corredor Metropolitano, desde el Parque de Santa Catalina hasta la Plaza de Manuel Becerra.

Conecta de forma lineal la fachada trasera de la playa de Las Canteras, entre el hotel Reina Isabel y La Puntilla, el Mercado del Puerto, Castillo de la Luz y barrio de La Isleta.

#### B Corredor Metropolitano

El Corredor Metropolitano conectará el Parque Santa Catalina con San Cristóbal, pasando por puntos tan importantes como la zona comercial Mesa y López, Ayuntamiento, Usos Múltiples I y II, Centro Insular de Deportes, Insular I, Parque San Telmo, Teatro Pérez Galdós y Vegueta.

Tiene una longitud aproximada de **7,5 kilómetros** y está llamado a canalizar buena parte de los movimientos cotidianos de índole laboral, educativo o cultural de Las Palmas de Gran Canaria.

#### C Corredor Playa

El Corredor Playa se caracteriza por unir una importante área de carácter residencial, siguiendo el recorrido de la Playa de Las Canteras, pero sobre todo, por canalizar los flujos ciclistas desde toda la ciudad hacia el distrito Puerto-Canteras, con una **alta concentración de locales de ocio nocturno, restaurantes, recintos deportivos o educativos, como institutos o la Escuela de Idiomas**.

Esta vía conectará el Puerto, Mesa y López y Guanarteme trazando un recorrido prácticamente paralelo a la playa de Las Canteras y evitando las interferencias entre peatones y ciclista en el Paseo de Las Canteras. **Esta actuación responde a una demanda de la ciudad a circular en bici por el entorno de la playa.**

**El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria ha iniciado diferentes actuaciones urbanísticas en las que ya reserva espacio segregado para las bicicletas de acuerdo a los recorridos de los tres corredores: Fernando Guanarteme, Luis Morote, Eufemiano Jurado y Olof Palme son ejemplos de ello.**

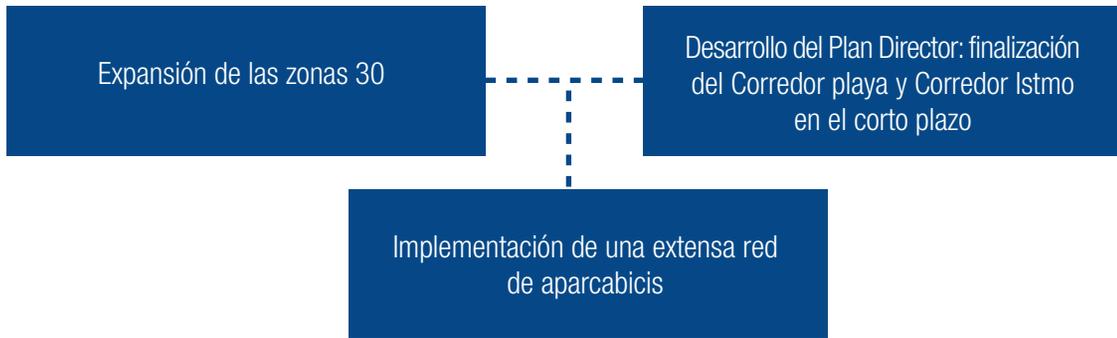
Diferentes actuaciones urbanísticas ya se están ejecutando reservando espacio segregado para las bicicletas

de acuerdo a los tres corredores: Fernando Guanarteme, Luis Morote, Eufemiano Jurado, Olof Palme, etc.

**La bicicleta, en Las Palmas de Gran Canaria, se caracteriza en 2014 por:**

- 1 Persistir una red escasa de carriles-bici existente. Diseño inadecuado (carriles sobre aceras y/o carriles sin origen y sin destino)
- 2 Contar con una clara definición de la red, gracias al primer Plan Director de la Bicicleta de la ciudad
- 3 Eliminación de los primeros puntos negros: carril-bici de la Base Naval / carril-bici Alcaravaneras y Torre Las Palmas simbolizaban los problemas de movilidad de la bici en LPGC
- 4 Ejecución de los primeros tramos de la Red Principal: Fernando Guanarteme / Olof Palme / Luis Morote / Eufemiano Jurado
- 5 Convivencia entre modos. Implantación de las primeras Zonas 30 de preferencia ciclista

**¿Hacia dónde vamos?**



Ciclistas circulan en convivencia con peatones en la calle Luis Morote



### 4.3.3. Nuevo sistema público de bicicletas

El nuevo Sistema de Bicicleta Pública (SBP) de Las Palmas de Gran Canaria, dispondrá de 45 estaciones de recogida/entrega repartidas por la ciudad y 500 bicicletas disponibles para el préstamo. Esta medida permitirá multiplicar por cuatro tanto el número de puntos de servicio (11) de Biciambiental, como de bicicletas operativas para los clientes (160). Además, el incremento de estaciones permitirá que haya una

situada cada 300 metros, para garantizar una cobertura total en forma de malla. Al mismo tiempo, 850 aparca-bicis homologados serán instalados en puntos estratégicos de toda la ciudad.

**En mayo de 2011 el servicio público de bicicletas tenía 3.000 usuarios. Hoy se superan los 20.000 ciudadanos dados de alta en el mismo.**

#### ¿Hacia dónde vamos?





## 5. Gestión del espacio público destinado al aparcamiento

Las **infraestructuras para aparcamiento** de vehículos definen en gran medida el **funcionamiento de los sistemas de movilidad**, es decir, no solo condicionan el modo íntimamente relacionado (vehículo privado), sino que afectan en gran medida al funcionamiento del

resto de modos, y por tanto, al sistema de movilidad. La dotación de plazas de aparcamiento en el municipio debe contemplarse desde su doble condición, de **garantía de accesibilidad y de instrumento de control en relación al vehículo privado**.



Las Palmas de Gran Canaria dispone de 109.000 plazas de estacionamiento libre en la ciudad (74%). Por su parte, el área regulada alcanza las 5.000 plazas (5,5%), gestionadas directamente por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, a las que se suman otras 8.000 en aparcamientos subterráneos y en estructura.

El principal problema de aparcamiento del municipio está focalizado en los residentes. Para aquellas zonas que no cumplen con los condicionantes de centralidad urbana, es recomendable **aumentar la oferta de aparcamiento** para asegurar a los usuarios

el aparcamiento en residencia, de modo que esto no provoque problemas para encontrar plaza en superficie. Por este motivo, en el primer trimestre de 2012 se puso en marcha en Las Palmas de Gran Canaria, como experiencia pionera de esta naturaleza en Canarias, la primera Zona Verde. Tiene como principal objetivo proteger al residente frente al resto de conductores, de forma que pueda encontrar con facilidad sitio donde aparcar su vehículo al llegar a casa. Actualmente la ciudad cuenta con 1.400 plazas reguladas de esta manera, introduciendo en tan solo dos años importantes mejoras:

**1** Incremento del número de plazas

**2** Disminución del 50% de la tarifa residente

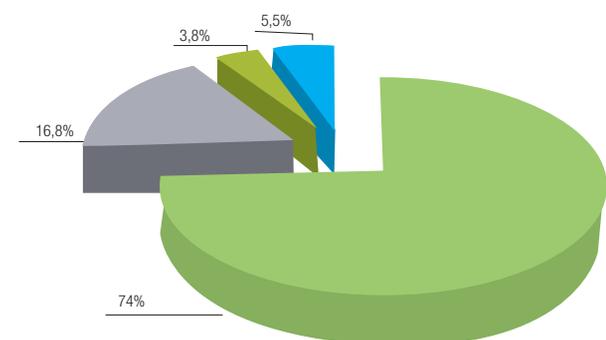
**3** Puesta en marcha de bono semanal y mensual

El Estacionamiento Regulado, tanto la Zona Azul como la Zona Verde, debe entenderse como una pata más de la política de movilidad en Las Palmas de Gran Canaria y cumple una doble función. Por un lado estimular la utilización del transporte público, la bici o los recorridos a pie; racionalizando el uso

del vehículo privado, y por otro y principal, redistribuir de forma más equitativa un bien tan escaso como es el espacio público, para que el mayor número de usuarios (conductores) puedan hacer uso del mismo para estacionar.

#### Demanda de plazas aparcamiento para residentes

Aparcamiento libre en superficie	109.114	74%
Aparcamiento en estructura	24.603	16,8%
Aparcamiento no autorizado	5.616	3,8%
Estacionamiento regulado	4.889	5,5%
	<b>144.222</b>	



En las zonas comerciales, áreas administrativas y zonas hospitalarias, gracias a la rotación que permite el la Zona Azul se generan efectos beneficiosos para los conductores, pues los clientes/ciudadanos/pacientes disponen de más plazas de aparcamiento. Por otro lado, los propios residentes demandaban no solo una oferta

tarifaria flexible de la Zona Verde, que evitara sacar un tique diario, sino que además existiera la posibilidad de poder hacerlo vía telemática, lo que es posible gracias a LPA Park, una aplicación específica creada por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria con las siguientes características:

- El usuario realiza recargas periódicas en la cuenta que haya configurado y sabe en todo momento el saldo disponible
- El sistema tiene capacidad para almacenar hasta cinco matrículas distintas por cada usuario y remitir copia de los movimientos por correo electrónico
- Posibilidad de consulta y anulación de infracciones cometidas
- Pago exacto del tiempo utilizado y eliminación del papel de todo el proceso. Por poner un ejemplo, en los últimos meses se ha incrementado la inversión en parquímetros para un mejor servicio en más de un 50%, pasando de 104 en el 2011 a 159 en junio de 2013.



#### Evolución Estacionamiento Regulado

- Los ciudadanos de Las Palmas de Gran Canaria han respondido a estas medidas de mejora en el servicio aumentando su uso en un 80%, pasando de un total de 1 millón de usuarios en el primer semestre de 2011, a 1,8 millones de usuarios (estacionamientos realizados en zona azul) en el primer semestre de 2013
- Las zonas de la ciudad donde más rotación (mayor uso del sistema) se produce son las de la Clínica Santa Catalina, Puerto-Canteras y Arenales
- Un ejemplo muy clarificador de uso de la Zona Azul es el de la calle Faro, en La Isleta (25 plazas de zona azul en toda la calle): desde su instalación se han producido **14.427** estacionamientos en esas plazas, dando servicio, por tanto, a más de 14.000 conductores. Posee uno de los índices de rotación más altos de la ciudad (3,5)
- Las tasas de la Zona Azul de Las Palmas se han mantenido invariables desde marzo de 2005, siendo actualmente una de las más baratas de España
- La forma de generar esa rotación en el uso del espacio público es mediante la limitación temporal del aparcamiento y el control tarifario del mismo
- Los ciudadanos utilizan mejor el sistema, ya que si en el primer semestre de 2011 la rotación por plaza era de 3,19 vehículos, en el primer semestre de 2013 este índice se elevó hasta los 3,85 vehículos por plaza



### ▲ Trabajos para el futuro aparcamiento intermodal

El futuro aparcamiento intermodal de El Rincón dispondrá de capacidad para 4.000 vehículos y estará situado debajo del puente de El Rincón. Esta actuación está ideada para que los usuarios aparquen su coche en este recinto, ubicado de forma estratégica en la entrada

norte de la ciudad, y se muevan por la capital en medios de transporte más sostenibles, como guaguas o bicicletas, dada la proximidad de la nueva Terminal del Auditorio.

Cada plaza de aparcamiento de zona azul es usada cada día por casi 4 vehículos, lo que demuestra que el objetivo que persigue el sistema se está consiguiendo

También se ve reflejado en la permanencia media de cada vehículo en cada plaza, que ha disminuido en 3 minutos, desde los 64 minutos en 2011 a los 61 minutos

en la actualidad, lo que refleja que las plazas están cada vez mejor situadas en referencia al destino del usuario.

### ¿Hacia dónde vamos?





## 6. Potenciación de otros modos: motocicletas y ciclomotores

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria ha impulsado la potenciación de otros modos de transporte alternativos al coche, como las motocicletas y ciclomotores, vehículos con una baja tasa de emisiones, que apenas consumen espacio público, que no generan problemas de aparcamiento y que tienen un alto grado de contención en gasto energético.

La seguridad es factor capital en el uso de las motocicletas y los ciclomotores. La constitución de una mesa de trabajo entre el sector y el Ayuntamiento para la evaluación constante de medidas de mejora de la misma, como el uso de pintura especializada en la señalización horizontal de las vías, entre otras, empieza a dar buenos resultados.

Destacan también distintas medidas como el establecimiento de Zonas Avanzadas para Motos (ZAM) en toda la ciudad, que se irán incorporando conforme se ejecuten

los Planes de Asfaltado y cuyas primeras parrillas ya se han habilitado en vías importantes como Juan Manuel Durán, Mesa y López, León y Castillo, Carretera de Mata y Calzada del Norte.

Otro de los aspectos importantes es el número de plazas de aparcamiento para motocicletas, que ha experimentado un crecimiento significativo. Si entre 2011 y 2013 la ciudad pasó de disponer de 401 plazas de aparcamiento para motos a 1.106, la Concejalía de Movilidad Ciudadana habilitará entre 2013 y 2015, un 100% de plazas más, hasta alcanzar el objetivo de contar con 2.200 aparcamientos para este tipo de vehículos en la ciudad, que estarán repartidas entre Zona Azul, Verde y blanca, en todos los casos, exentas de pago.

**En dos años se ha multiplicado casi por 3 el número de estacionamientos para motos y motocicletas en Las Palmas de Gran Canaria.**



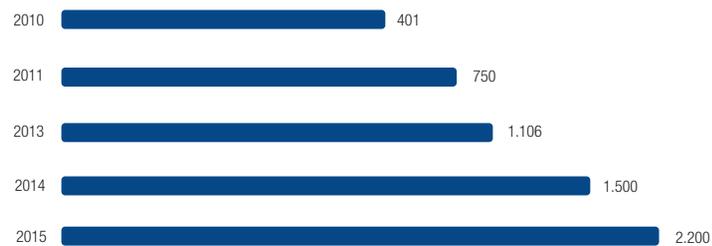
Asimismo, se están modificando de forma paulatina todos los pasos de peatones semaforizados de la capital, de tal forma que las franjas verticales completas, que representan un peligro para los motoristas por la posibilidad de deslizamiento cuando llueve, den paso a nuevos pasos de peatones que tengan marcado el comienzo y final del tránsito, lo que además redundará en un ahorro de los costes.

Otra de las medidas adoptadas para estimular el uso de la motocicleta en la ciudad, ha sido la modificación

de la actual Ordenanza de Tráfico para permitir que las motos circulen por los carriles-guagua, una medida inédita en Canarias que está aportando rapidez y seguridad a los motoristas.

**En lo que respecta al Impuesto Municipal de Vehículos, y con el objeto de estimular su uso, se ha establecido una disminución del 50% para todas las motocicletas y ciclomotores.**

#### Evolución aparcamientos motocicletas LPGC



#### ¿Hacia dónde vamos?

Aplicación para la localización aparcamientos

Extensión de las Zonas Avanzadas para Motocicletas (ZAM)

Mayor cultura del uso de la moto



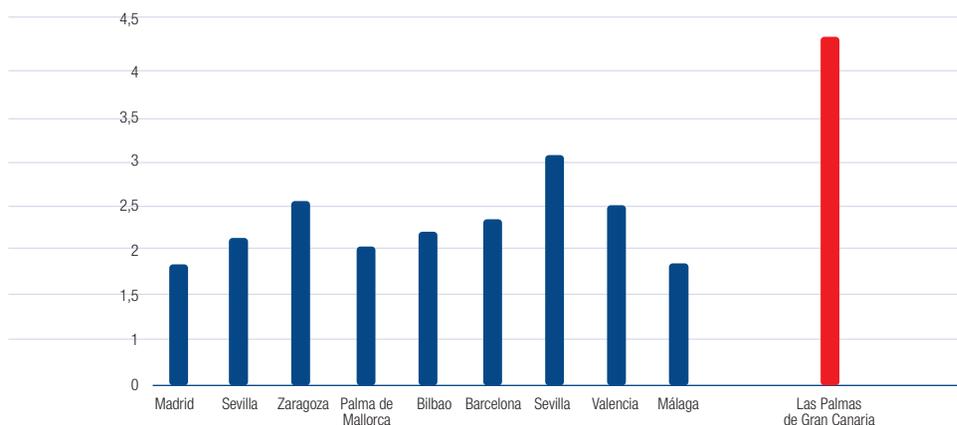


## 7. Apoyo al sector del taxi

La modernización y mejora de un sector importante en los sistemas de movilidad como el servicio público dispensado por el taxi es otra de las prioridades municipales. Actualmente el gran problema que sufre este sector es la sobreoferta existente para la demanda objetiva de la ciudad. Una flota compuesta por 1.640

taxis sitúa la ratio de número de taxis por cada 1.000 habitantes, en el caso de Las Palmas de Gran Canaria, por encima de la media nacional, y en un techo muy superior respecto a capitales de provincia de similar número de habitantes.

Números de Taxis/1.000 habitantes



Sin embargo, desde el punto de vista del cliente, la sobreoferta se convierte en factor positivo ante las grandes facilidades de obtención de este servicio que existe en la capital. A ello se le suma otra

ventaja: disponer en Las Palmas de Gran Canaria de las tarifas más bajas de las capitales de provincia de España.

En ambos factores, oferta/demanda de servicio y tarifas del mismo, es necesario la obtención de un equilibrio entre los distintos intereses que confluyen en este sector.

Entre los cambios impulsados en el sector del taxi en Las Palmas de Gran Canaria, destaca la elaboración de

un nuevo marco regulatorio que tiene como objetivos fundamentales la modernización del sector, el incremento de la calidad en la prestación del servicio y la mejora en las condiciones de trabajo de sus profesionales. La evolución normativa introduce notables novedades de entre las que se podrían destacar:

- Limitación a 12 años de la antigüedad máxima de los vehículos.
- Endurecimiento de la actual normativa en cuanto a la emisión de sustancias contaminantes.
- Dignificación laboral en el sector y control de prácticas fraudulentas mediante la introducción de la jornada completa.
- Mejora de la seguridad de los profesionales introduciendo seguimiento GPS.
- Incremento de las posibilidades de ingresos facilitando los medios publicitarios en vehículos.
- Potenciación la imagen del sector con la introducción de un distintivo de calidad turística y de una única uniformidad para todos los conductores de la capital.

Una buena red de paradas es factor clave para la redistribución de este servicio, además de contribuir a limitar la circulación innecesaria en vacío, con sus correspondientes efectos negativos (contaminación, congestión del tráfico, ineficiencia económica del servicio, etcétera).

Hay que destacar la puesta en marcha de nuevas paradas en puntos de importante movilidad de la ciudad como:

- Palacio de la Justicia
- Luis Doreste Silva
- Venegas
- Mesa y López
- General Vives
- General Bravo
- Tanatorio San Miguel

### ¿Hacia dónde vamos?

Nuevo marco regulatorio

Mejora de la imagen del sector: uniformidad, modernización de flota...

Mejora condiciones de trabajo en el sector con la implantación de la jornada completa



## 8. El sistema de Dotación Viaria: garantía de evolución

La aparición de la Circunvalación Tangencial de Las Palmas de Gran Canaria y de varios enlaces o ramales de interconexión con el resto de la red viaria (La Ballena, Barranco Seco, Variante de Tafira, Pedro Hidalgo, etcétera) propició que el sistema de acceso al municipio, y muchos de los desplazamientos internos que en él se realizan, hayan experimentado un vuelco fundamental durante la presente década.

El esquema básico de la red arterial que necesita la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria está conformado por 5 vías con características técnicas de autovía: Circunvalación Tangencial, Autovía Marítima del Sur, Autovía del Norte, Eje de Conexión Central y Acceso al Centro.



## Estructuración del modelo de ordenación a través del sistema viario



### La Circunvalación

La autovía de circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria quedó dividida en tres tramos de ejecución independiente. El primer tramo se inicia en la actual carretera de Arucas, a la altura de la urbanización industrial La Cazuela, y cruzando sucesivamente las carreteras de Teror (entre los barrios de Piletas y La Suerte), San Lorenzo (junto al acceso a Risco Negro), Las Torres (en su intersección con la de Tamaraceite) y Tamaraceite (a la altura del Colegio Arenas), finaliza en Nueva Paterna, donde enlaza con su segundo tramo y el eje de conexión central.

El segundo tramo cruza el Barranco Guiniguada, la carretera de San Roque (entre Lomo Blanco y el Campus de Tafira), la carretera de Tafira (a la altura de Pico Viento) y el Barranco Seco, finalizando en un punto desde el cual una vía transversal sale hacia el enlace de San Cristóbal en la Autovía Marítima, atravesando el barrio de Pedro Hidalgo.

El tercer tramo discurre por la parte alta del Complejo Medioambiental de Salto del Negro y finaliza en el enlace existente en la intersección de la GC-1 con la carretera de Marzagán-Los Hoyos.

### Un proyecto sin terminar

Aún queda sin ejecutar en el proyecto su cierre por el noroeste. Como se ha descrito, su primer tramo termina (o comienza, según sea el sentido de la marcha) “en rabo”, sin que conecte con una vía de igual orden, en el acceso a la urbanización industrial La Cazuela. Se trataría del cierre del anillo mediante un cuarto tramo hasta el enlace existente en la Autovía del Norte, a la altura del límite del término municipal con Arucas (Costa Ayala-Tinoca).

**Este tramo absorbería un tráfico equivalente a la Variante de Tafira o al 60% del que discurre actualmente por el tercer tramo, incidiendo favorablemente al restar tráfico al eje de conexión central (Barranco de La Ballena) e incluso a la Autovía Marítima, en un punto especialmente complejo como es Julio Luengo – Torre Las Palmas – Plaza América.**

Además, su importancia es mayor por ser el elemento que estructurará las comunicaciones del sector de expansión futura de la ciudad, Tamaraceite-Los Giles-Costa Ayala. Como alternativa, se está consolidando la prolongación hacia el casco urbano de Arucas, para desde ahí conectar con la Autovía del Norte mediante la Variante de Trasmontaña, proyecto que lleva “en ejecución discontinua” durante demasiado tiempo y que es prioritario para Las Palmas de Gran Canaria.



## Nuevos espacios

La futura zona de expansión residencial entre Almatriche y Los Tarahales, así como la existencia de un gran complejo dotacional (Estadio de Gran Canaria, Ciudad Deportiva, Pabellón Multiusos, Centro Comercial y Cementerio) en el entorno, precisan de la diversificación máxima de sus conexiones con la red viaria. El futuro diseño varía la traza actual de la carretera de Tamaraceite, prolongando la Recta de Los Tarahales hasta cruzar la vía arterial, al mismo tiempo que cambia su sección siguiendo el modelo de la Avenida de Escaleritas, de la

que es continuación. Además se acompaña de una rotonda que resuelve la conexión con la Carretera de Almatriche, para que sirva de acceso al complejo dotacional, cruzando nuevamente pero en sentido contrario la Circunvalación.

La otra gran zona de expansión urbana que precisa de su correspondiente sistema vial la constituye es Tamaraceite Sur, que se encuentra en ejecución en el año 2014.

## Autovía Marítima

La principal arteria vial de la ciudad es, sin lugar a dudas, la GC-1 en todo su discurrir por la trama urbana (desde Belén María hasta La Laja –o viceversa), compuesta por un paseo peatonal de 5 metros de sección, en el mejor de los casos, y una autovía de seis carriles de alta velocidad y densa intensidad de tráfico.

**En la Autovía Marítima se concentran los principales puntos de congestión de tráfico que aún tiene la ciudad; los accesos a Vegueta-Tafira-nueva Ciudad Judicial, Torre Las Palmas-Mesa y López, Belén María-Puerto de la Luz y de Las Palmas.**

Aún deben solucionarse los numerosos problemas viarios que todavía existen en la principal arteria vial de la capital

### Déficits actuales:

- Ausencia de un vial de servicio bien conectado con la trama urbana adyacente
- Deficitaria conexión con el Puerto de la Luz y el parque empresarial de El Sebadal
- Insuficiente resolución del enlace con la Autovía del Norte
- Cuarto carril entre el nudo de San Cristóbal y el Teatro
- Conexión con el Acceso al Centro
- Favorecer la rehabilitación de la fachada marítima del barrio histórico de Vegueta

Tras décadas de eficiente servicio a la ciudad, la principal vía de Gran Canaria, la Autovía Marítima, precisa de intervenciones que cumplan el doble objetivo de solventar las conexiones con la trama urbana y los centros generadores de actividad económica, así como eliminar la ruptura que supone entre la ciudad y el mar.

La depresión de la Autovía del Sur organizaría un sistema de pasos a través de la misma, con un trazado más directo en su geometría de mayor eficacia y seguridad. En estos tramos, la definición del Plan Territorial Especial del Corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, por parte del Cabildo de Gran Canaria, juega un papel fundamental en la definitiva solución de la ordenación de una parte importante de la Autovía, si bien las posibilidades de su ejecución a medio plazo

son poco probables, por lo que no se puede supeditar la solución de este importante reto a ello.

**El funcionamiento del enlace entre la Autovía Marítima del Sur y los túneles de Julio Luengo para la conexión con la Autovía del Norte en el enclave de Torre de Las Palmas es claramente insuficiente.**

El diseño actual necesita canalizar mediante semáforos todos los movimientos, excepto la continuidad longitudinal en el tramo principal de la Autovía. Su solución definitiva, ya estudiada por parte del Cabildo de Gran Canaria, traería consigo inevitablemente la ocupación de una mínima parte de la playa de Las Alcaravaneras, lo que se subsanaría con su regeneración, mediante la aportación de arena apoyada en el dique del puerto deportivo, de modo que el resultado será una playa con mayor superficie que la actual.



### Viario de accesibilidad intermedia

Bajo esta denominación se incluyen dos tipos de vías de segundo nivel con funciones diferentes, pero que tienen una importancia similar para la ordenación del territorio. Su uso fundamental, al igual que en las Vías Arteriales, sigue siendo el de canalizar el tráfico rodado.

La estrategia de movilidad de Las Palmas de Gran Canaria combina una nueva gestión de las calles con una intensidad de tráfico baja (menos de 500 vehículos / hora), donde las actuaciones de reequilibrio modal y fomento del tránsito peatonal y ciclista son decididas, con el respeto hacia aquellas vías de carácter estructu-

rante en la ciudad, donde se no recogen medidas de convivencia entre modos, sino que mantiene la prioridad para el automóvil. Se trata de estas vías de accesibilidad intermedia, que se engloban en distintos grupos.

El primer grupo lo componen los Ejes Transversales que enlazan los corredores costeros, Autovía Marítima del Sur y Autovía del Norte, con el corredor interior, Circunvalación Tangencial, formando una gran malla secundaria en el sistema viario del municipio. En los tres ejes existentes en la actualidad ha descansado tradicionalmente la relación entre la Ciudad Alta y la Ciudad Baja:

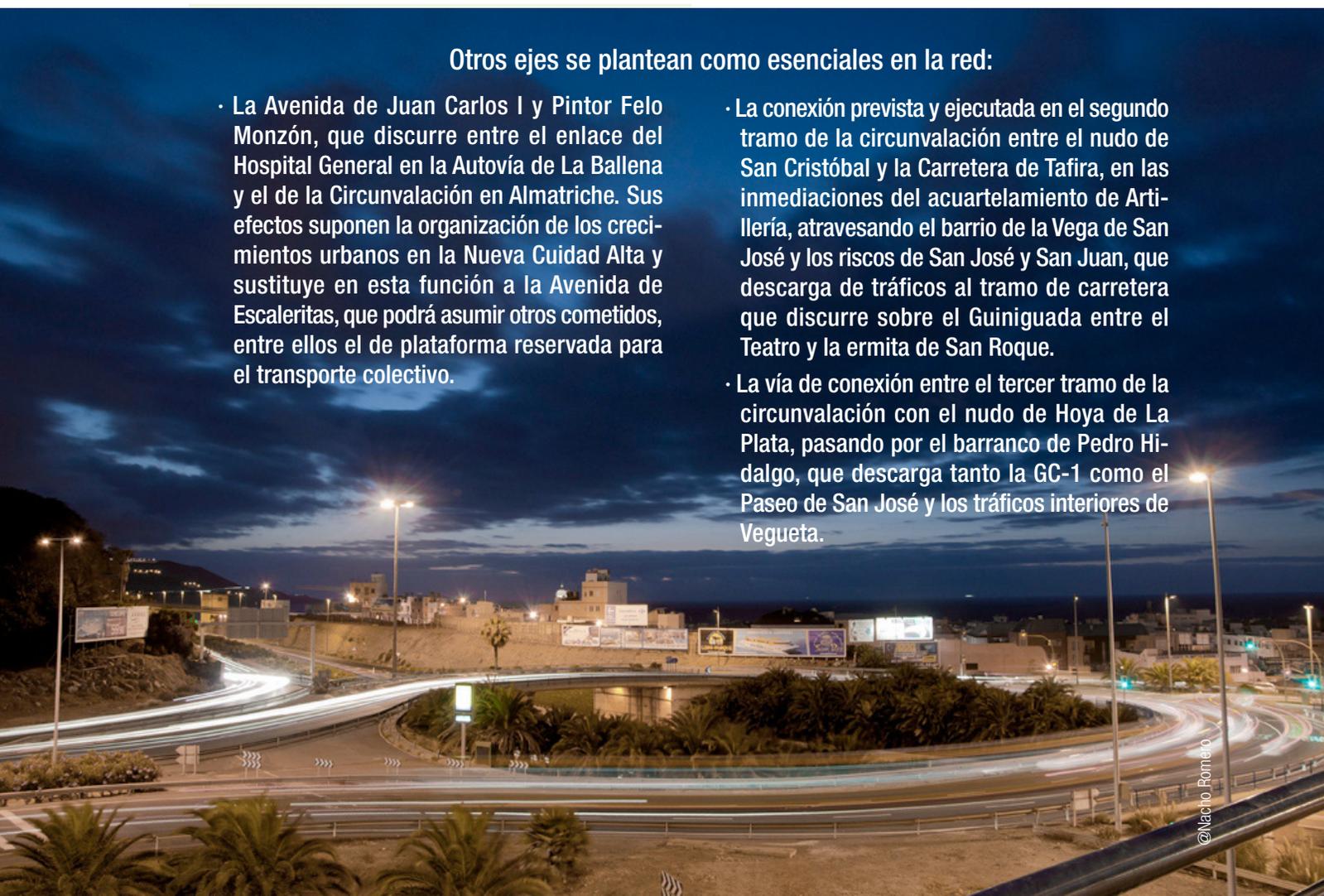
- Bravo Murillo-Carretera de Mata
- Avenida Mesa y López (sentido norte-sur) -Paseo de Chil-Avenida de Escaleritas
- Juan XXIII-Barranquillo de Don Zoilo

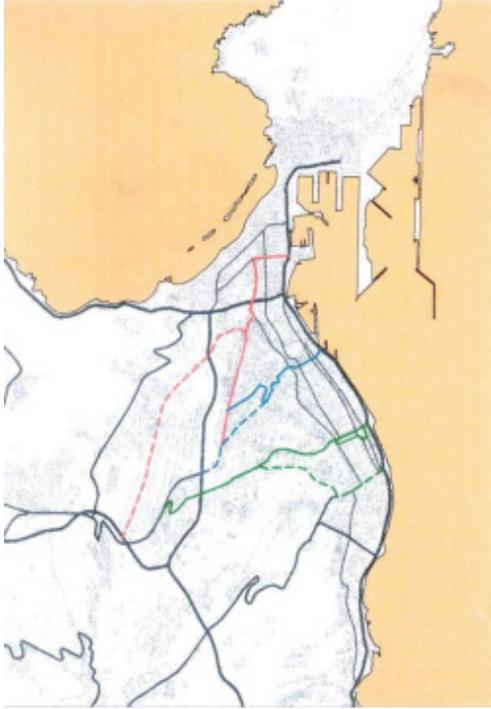
Los tres soportan tráfico muy superiores a los que sus condiciones técnicas aconsejan, si bien las prognosis de tráfico coinciden en señalar que con la conclusión

de la red viaria prevista en su totalidad perderán, en todos los casos, entre un 30% y un 40% de los que soportan en la actualidad.

### Otros ejes se plantean como esenciales en la red:

- La Avenida de Juan Carlos I y Pintor Felo Monzón, que discurre entre el enlace del Hospital General en la Autovía de La Ballena y el de la Circunvalación en Almatriche. Sus efectos suponen la organización de los crecimientos urbanos en la Nueva Ciudad Alta y sustituye en esta función a la Avenida de Escaleritas, que podrá asumir otros cometidos, entre ellos el de plataforma reservada para el transporte colectivo.
- La conexión prevista y ejecutada en el segundo tramo de la circunvalación entre el nudo de San Cristóbal y la Carretera de Tafira, en las inmediaciones del acuartelamiento de Artillería, atravesando el barrio de la Vega de San José y los riscos de San José y San Juan, que descarga de tráfico al tramo de carretera que discurre sobre el Guinguada entre el Teatro y la ermita de San Roque.
- La vía de conexión entre el tercer tramo de la circunvalación con el nudo de Hoya de La Plata, pasando por el barranco de Pedro Hidalgo, que descarga tanto la GC-1 como el Paseo de San José y los tráfico interiores de Vegueta.





Alternativas a los ejes de conexión ciudad alta-ciudad baja

### Viario de ronda al barrio de La Isleta

El barrio de La Isleta, con gran inercia frente a la transformación a pesar de las tensiones que le llegan por su situación colindante con Las Canteras y con el Puerto de La Luz y de Las Palmas, observa un cada vez mayor desequilibrio ente su estructura viaria, su volumen poblacional y las edificaciones que soporta. La previsión futura es la ejecución de un viario superior que, partiendo de la plaza Belén María -donde conecta con la Autovía Marítima-, opere a modo de vía de circunvalación. A través de él pueden reconducirse los tráficos locales, lo que redundará en la mejora de la calidad de vida en el interior de La Isleta, y concede a la operación del Parque Marítimo la suficiente accesibilidad rodada.



### La confluencia del Puerto, el parque empresarial de El Sebadal y el Istmo.

Probablemente se trata de uno de los problemas de mayor complejidad en su solución. Además de la ya mencionada actuación en la GC-1 mediante el soterramiento de algunos de sus tramos que sirva para segregar los tráficos locales de los insulares, otras medidas se hacen necesarias. La propuesta es una nueva vía entre el Puerto y El Sebadal, en el extremo norte de la urbanización industrial, que descargaría de tráfico al acceso portuario desde Belén María a costa de agre-

gárselo al vial principal de dicha urbanización. El funcionamiento, ya defectuoso en horas puntas, unido a los nuevos tráficos derivados de la zona portuaria y a los que se canalicen por la ejecución de la vía de ronda de La Isleta, aconsejan que se proporcione continuidad longitudinal entre la Autovía y el vial principal de la urbanización El Sebadal, denominado Dr. Juan Domínguez Pérez, mediante la ejecución de un paso inferior en la citada dirección.



# 9. El futuro de la Movilidad Urbana en Las Palmas de Gran Canaria



## Sistema de Transporte Público de Alta Capacidad: el “Bus Rapid Transit” (BRT)

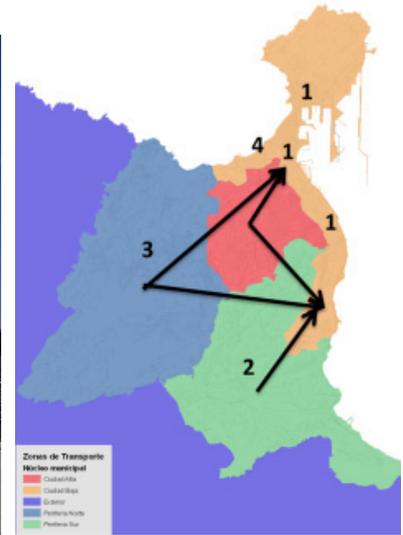
El futuro de la movilidad en Las Palmas de Gran Canaria estará protagonizado por la implantación de un sistema de **transporte colectivo de alta capacidad** en la zona de mayor demanda de movilidad, la más densamente poblada y con mayor número de centros atractores: **la plataforma baja de Las Palmas de Gran Canaria, donde se generan el 75% de todos los desplazamientos diarios dentro de la capital.**

Un sistema tipo **BRT (Bus Rapid Transit)** es un sistema de transporte análogo al ferroviario pero cubierto por guaguas, cuyo funcionamiento se asemeja al de un tranvía o metro en superficie, a efectos de uso de plataforma exclusiva y vía reservada, prioridad semafórica, acceso a vehículos, frecuencias de paso, e incluso capacidad, pero con la diferencia de acarrear unos costes, tanto de inversión como de explotación, notablemente inferiores.

Se trata un esquema de funcionamiento con vehículos biarticulados, con capacidad total para 170 - 190 viajeros, prioridad semafórica sobre el resto del tráfico, incluso sobre el resto de vehículos de transporte público colectivo.

El objetivo de este innovador sistema de transporte público colectivo, primero en Canarias de estas características y uno de los primeros del panorama nacional, es **asumir la gran demanda de movilidad existente en el eje de la Ciudad Baja**, y dar una solución de “carácter ferroviario” al resto de los desplazamientos, para lo que la correspondencia deberá ser un elemento esencial de diseño para la nueva red. El nuevo sistema de transporte público, en el que ya se trabaja, deberá ser un punto de inflexión en las pautas de movilidad de los ciudadanos de Las Palmas de Gran Canaria hacia un modelo más eficaz y sostenible.





La existencia de dos núcleos atractores en la ciudad, producto del desarrollo histórico (Las Palmas y el Puerto), ha creado un transporte público doble respecto a ciudades de tamaño comparable

**Demanda actual de transporte público relacionada con la Ciudad Baja**



**Total: 13.955.163 viajeros/año**

- Las hipótesis de explotación que se han tomado son las siguientes:
- Frecuencia de paso: 5 minutos
  - Carril reservado a lo largo de todo el itinerario
  - Capacidad de los vehículos: 170-190 personas
  - Sistema con prioridad semafórica en todas las intersecciones
  - Operación con un sistema dinámico tipo S.A.E.

**A nivel de macro proyecto se plantean las siguientes alternativas:**

**ALTERNATIVA 1**



**ALTERNATIVA 2**



En la actualidad se están realizando los estudios oportunos para tomar la decisión del trazado definitivo:

- 1 Soluciones de trazado constructivas y coste de la inversión para alcanzar desde el Complejo Materno - Hospital Insular hasta La Isleta –Plaza Manuel Becerra, así como una variante hasta Guanarteme (Auditorio)
- 2 Impacto en la movilidad en vehículo privado entre La Isleta y el Cono Sur en el caso de la alternativa 1

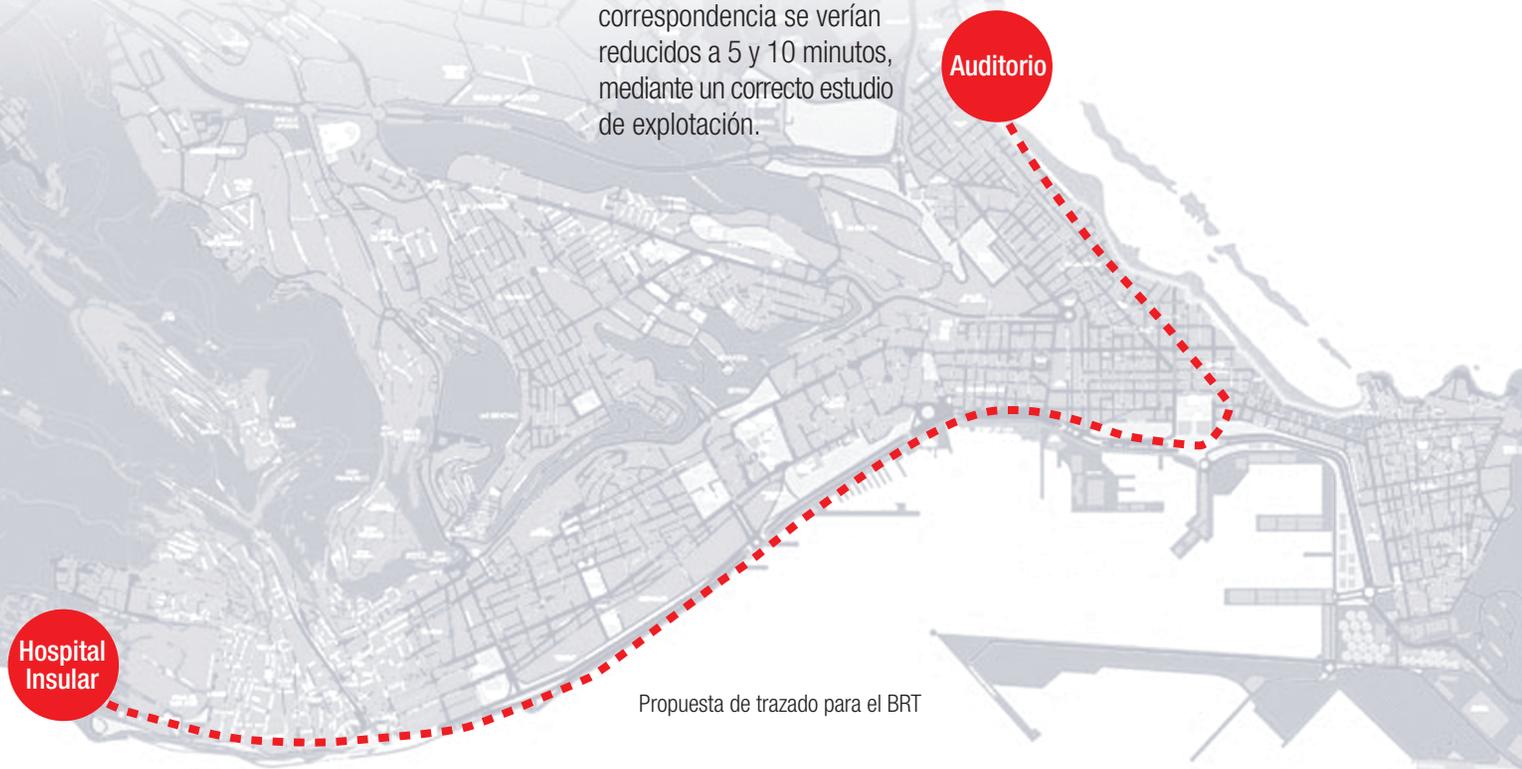
La puesta en funcionamiento de un BRT en la ciudad implicaría una completa adaptación de toda la movilidad al nuevo sistema, avanzando de forma definitiva en la intermodalidad.

Otro factor de gran importancia es la transformación urbanística que implicaría la generación del BRT en Las Palmas de Gran Canaria. Paradas cada 500 metros de distancia que se convertirían en nuevos referentes del espacio público, recualificando trazos de la trama urbana

por los que llegar a las paradas de forma sencilla en otras líneas de transporte público, en bicicleta y, por supuesto, a pie.

Consecuentemente, será fundamental realizar una reordenación de la red de transporte público que discurre por el interior de la ciudad, tanto el urbano, como el interurbano. Alguna de las mejoras que acarrea la implantación del Sistema de Alta Capacidad para el transporte público general son:

- 1 Mejora de frecuencias en todas las líneas de transporte urbano (Guaguas Municipales), líneas de abatimiento a la plataforma de alta capacidad; frecuencias de las conexiones a los barrios de entre 5-12 minutos.
- 2 Mayor eficiencia en el uso de los recursos, con descenso notable de kilómetros recorridos, reducción de costes y desaparición de solapamientos de recorridos por parte de distintas líneas.
- 3 Generación de nuevas paradas – terminales como intercambiadores básicos entre el BRT y las redes de transporte colectivo.
- 4 Configuración de nuevas centralidades en cada uno de los puntos de correspondencia con el BRT.
- 5 Líneas de transporte interurbano en abatimiento al BRT, con horarios en las paradas. Los tiempos de espera por correspondencia se verían reducidos a 5 y 10 minutos, mediante un correcto estudio de explotación.
- 6 Imagen conjunta del BRT y las redes de transporte colectivo de ámbito municipal e insular.



Propuesta de trazado para el BRT

Estimación económica de la medida:

#### Estimación de impacto del BRT en la movilidad

	2010		2015		2020	
	Viajes/día	Reparto modal	Viajes/día	Reparto modal	Viajes/día	Reparto modal
Viajes/día en VEHÍCULO PRIVADO	401.353	83,1%	486.215	79,1%	509.065	76,7%
Viajes/día en TRANSPORTE PÚBLICO	81.575	16,9%	128.239	20,9%	154.759	23,3%
<b>TOTAL</b>	<b>482.928</b>	<b>-</b>	<b>614.454</b>	<b>-</b>	<b>663.824</b>	<b>-</b>

Este nuevo modo de transporte, asimilable a un metro en superficie, sin alcanzar los importantes costes de éste, produciría claro cambio de tendencia en la movilidad de la ciudad.

#### Evaluación medioambiental de la implantación del BRT

##### IMPACTO BRT

	2010			2015			2020		
	Totales	V. Privado	TTE. Público	Totales	V. Privado	TTE. Público	Totales	V. Privado	TTE. Público
CONSUMO ENERGÉTICO (Tep)	64.128	54.621	10.343	76.716	65.777	10.939	80.383	69.277	11.106
	Incremento y su procedencia			19,63%	88,62%	4,73%	25,35%	95,45%	4,55%
EMISIONES CO <sub>2</sub> (TN)	141.865	139.274	2.477	171.345	168.726	2.619	179.312	176.653	2.659
	Incremento y su procedencia			20,78%	99,91%	0,48%	26,40%	99,50%	0,50%



STOP

NORTHGATE  
Raising Pledges





Un regalo para ti  
Renovamos nuestra flota

 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

CASA DEL MAR

Piso

# LPA\_GC Movilidad en Transformación

Las Palmas de Gran Canaria



Ayuntamiento  
de Las Palmas  
de Gran Canaria