





## OBJETIVO 5

FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA  
MOVILIDAD SOSTENIBLE

### DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Prioridad 1 (2022-2026)

El **objetivo principal** que tratará la actualización del PMUS será el establecimiento de un **equilibrio territorial** en el sistema de transporte basado en criterios de **mejora energética ambiental** y de **calidad social**.

#### OBJETIVOS GENERALES Y OBJETIVOS CONCRETOS

##### 1) 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

##### 2) USO COORDINADO Y EFICIENTE DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE:

transporte público (colectivo / taxis) y modos no motorizados (bicicleta, desplazamiento peatonal).

- 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 parasitario en zonas atractivas para usos urbanos.

##### 3) 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.

#### MEDIDAS APPLICABLES



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

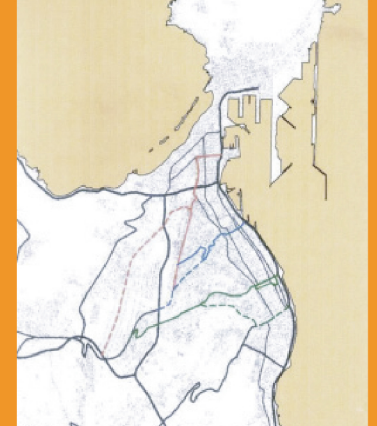
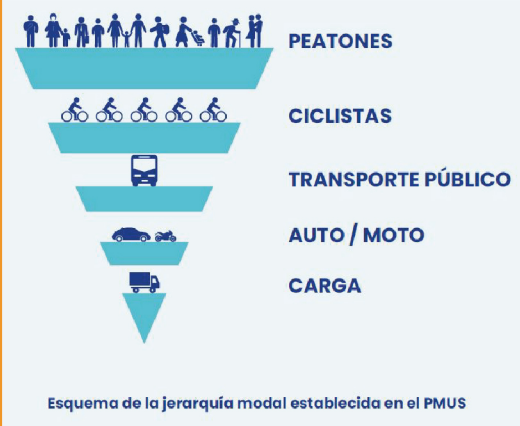
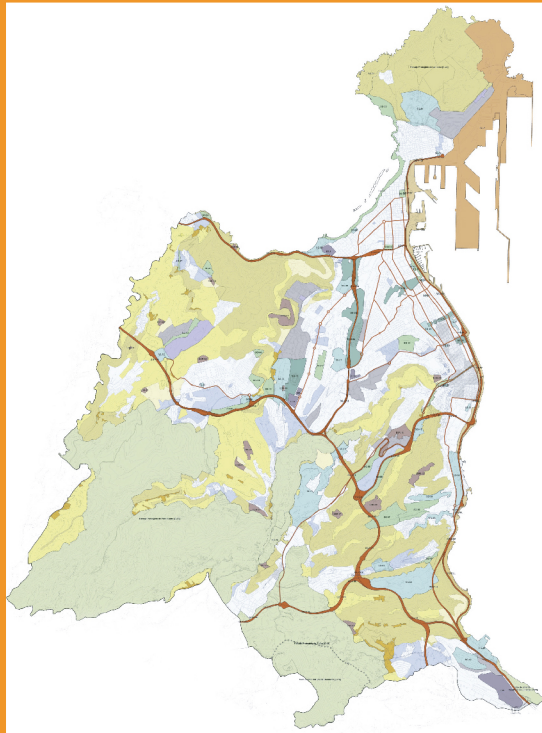


Potenciación de otros modos: motocicleta y ciclomotor



Apoyo al transporte público en taxi

### DOCUMENTACIÓN GRÁFICA



Esquema de jerarquía modal propuesta por el PMUS

Ejes conexión Ciudad Alta-Ciudad Baja

### OBJETIVO ESTRATÉGICO 5 FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

#### OBJETIVOS ESPECÍFICOS A ALCANZAR

- 5.1. Favorecer la ciudad de proximidad
- 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles.

PRESUPUESTO ESTIMADO..... 300.000 €

#### AGENTES IMPLICADOS

Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, DGT, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular y Ayto. LPGC.

#### OBSERVATORIO DE INDICADORES

EU-04	EA-07	ES-02	-	-	-
EU-05	EA-19	ES-03	-	-	-
EU-07a	-	ES-04a	-	-	-
EU-07b	-	ES-04b	-	-	-
EU-10	-	ES-07	-	-	-
EU-15	-	-	-	-	-
EU-16	-	-	-	-	-
EU-17	-	-	-	-	-
EU-18	-	-	-	-	-
EU-19	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-

### INDICADORES DE DIAGNÓSTICO

- IN.06-Suelo urbano discontinuo
- IN.07-Densidad de población
- IN.09-Compacidad urbana
- IN.12-Espacio público
- IN.18-Población expuesta a ruidos
- IN.19-Superficies de infraestructuras de transporte y movilidad
- IN.20-Índice de motorización del municipio
- IN.21-Densidad de líneas de guaguas
- IN.22-Accesibilidad a los servicios de transporte público
- IN.23-Dotación de ciclistas
- IN.54-Emissiones de gases efecto invernadero por habitante

### DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Prioridad 1 (2022-2026)

En un nuevo contexto económico, político y social, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria decide actualizar las líneas generales del plan director de la Bicicleta 2012 para adaptarlo a un primer nivel jerárquico dentro de la movilidad municipal. Desde el año 2012 hasta el impulso de la actualización en 2015 apenas se desarrolló la red propuesta, no llegando a actuar tampoco en los problemas que en el Plan se identificaban sobre la red actual.

A estos efectos, la actualización del plan hace suyos muchos de los criterios descritos en su predecesor, aunque con grandes matices:

- 1) Impulso urgente para la implantación de una red ciclista en la ciudad baja de Las Palmas de Gran Canaria (Fase I) dejando abiertos los ejes de conexión con la ciudad alta.
- 2) Trazados que se alejen de la sinuosidad y que permitan al usuario de la bicicleta un tránsito favorable, rápido, seguro y confortable.
- 3) Homogeneizar el diseño de la infraestructura.

4) Coordinación con el desarrollo del macroproyecto de MetroGuagua, el cual ejerce un papel estructurante a su paso con una transformación integral del espacio público urbano.

Una vez que la red ciclista de la ciudad baja ya está consolidada, se plantea el diseño de la red de la ciudad alta así como de la periferia: ESTUDIO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA BICICLETA EN CIUDAD ALTA – TAMARACEITE, Plan Director de la Bicicleta de Las Palmas de Gran Canaria, Fase II.

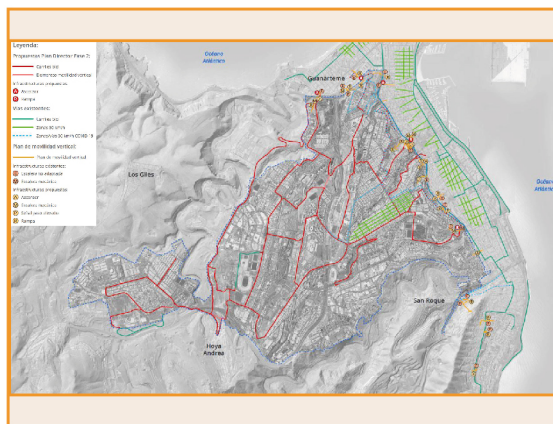
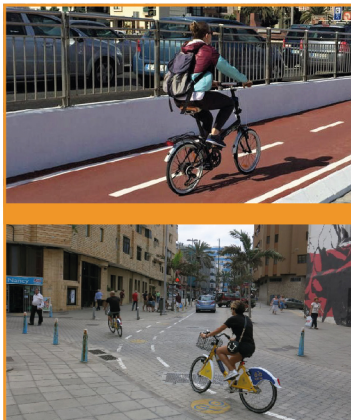
La forma más eficaz de promover la movilidad en bicicleta es proporcionar seguridad al usuario para que los desplazamientos se realicen en las mejores condiciones. En el caso de la conexión con la Ciudad Alta, el estudio básico de los corredores no corresponde tanto a las condiciones urbanas, sino más bien a las topográficas, intentando aprovechar al máximo aquellos corredores que siguen la curva de nivel, dando cobertura a las diferentes terrazas topográficas que constituyen y dan soporte a la ciudad construida. Entre los objetivos del Estudio de Movilidad Municipal, se encuentra el de "Ampliar la red de recorridos peatonales y de carril bici estructurantes"

AGENDA URBANA ESPAÑOLA



PLAN DE ACCIÓN  
Las Palmas de Gran Canaria

### DOCUMENTACIÓN GRÁFICA



### OBJETIVO ESTRATÉGICO 5

FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

#### OBJETIVOS ESPECÍFICOS A ALCANZAR

- 5.1. Favorecer la ciudad de proximidad
- 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles



PRESUPUESTO ESTIMADO ..... 300.000 €

#### AGENTES IMPLICADOS

Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, DGT,

### INDICADORES DE DIAGNÓSTICO

- IN.18-Población expuesta a ruido IN.19-Superficie de infraestructura de transporte y movilidad IN.20-Índice de motorización del municipio  
IN.22-Accesibilidad a los servicios de transporte público IN.23-Dotación de vías ciclistas IN.57-Población expuesta a alta contaminación

OBSERVATORIO DE INDICADORES	INDICADORES				
	EU-15	EA-07	ES-07	-	-
	EU-16	EA-22	-	-	-
	EU-18	-	-	-	-
	EU-19	-	-	-	-
	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-

### DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Prioridad 1 - 2 (2022-2030)

Ante la visible desconexión de la periferia, muchos barrios, por sus circunstancias orográficas son recintos aislados con relaciones débiles con respecto a la trama municipal, donde la movilidad se reduce al vehículo privado dependiente de una trama viaria que en la mayoría de los casos son vías desprovistas de encintados de aceras. En este sentido, este Plan Director tiene un desarrollo eminentemente lineal, entorno a las diferentes vías de carácter municipal que conectan los pequeños núcleos de la periferia de la ciudad.

#### OBJETIVOS

- 1) **MEJORAR LA EFICIENCIA DEL SISTEMA VIARIO, GANANDO ESPACIO PARA EL PEATÓN.**  
Reequilibrio del uso de las vías que han reducido su tráfico debido a la circunvalación propiciar recorridos prolongados de tránsito peatonal o en bici en condiciones de confort y seguridad.
- 2) **GARANTIZAR LA CONEXIÓN VIARIA ESTRUCTURANTE**  
Los recorridos no mecanizados y el reacondicionamiento de las vías no deben

contradecirse con la fluidez del tráfico rodado y su papel en el dinamismo entre la ciudad consolidada y los núcleos periurbanos.

#### 3) REDUCIR EL USO INEFICAZ DEL VEHÍCULO PRIVADO

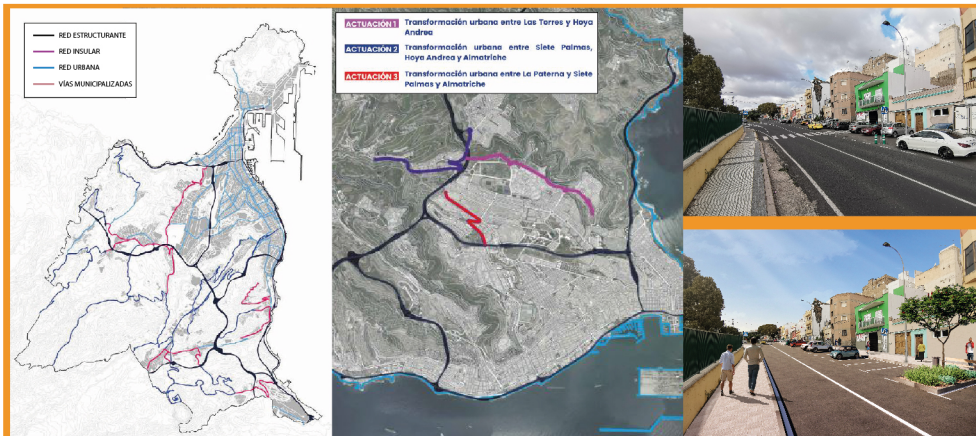
No se discute la necesidad del vehículo privado pero se asume la necesidad de un viario proporcionado y equilibrado con una demanda de desplazamientos múltiples.

#### 4) FACILITAR LA IMPLANTACIÓN DE MEDIOS ALTERNATIVOS Y VIABLES AL VEHÍCULO PRIVADO

La mejora en el equilibrio y la diversificación de la oferta de movilidad se basa en multiplicar la superficie de suelo y recorridos para los medios alternativos al vehículo privado, en especial el transporte público, el tránsito peatonal y en bici itinerarios que mejoren la oferta territorial para las actividades de ocio, deporte y disfrute del paisaje municipal.

“...Mejorar la calidad de vida haciendo más cómodo el tránsito de vehículos, peatones y ciclistas, ofreciendo condiciones de accesibilidad y seguridad, garantizando su utilización para todo tipo de usuarios...”

### DOCUMENTACIÓN GRÁFICA



### OBJETIVO ESTRATÉGICO 5

#### FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

#### OBJETIVOS ESPECÍFICOS A ALCANZAR

- 5.1. Favorecer la ciudad de proximidad
- 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles.

PRESUPUESTO ESTIMADO..... 200.000.000 €

#### AGENTES IMPLICADOS

Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular y Ayto. LPGC.

### INDICADORES DE DIAGNÓSTICO

IN.06-Suelo urbano discontinuo IN.09-Compacidad urbana IN.19-Superficies de infraestructuras de transporte y movilidad IN.20-Índice de motorización del municipio IN.21-Densidad de líneas de guaguas IN.22-Accesibilidad a los servicios de transporte público IN.23-Dotación de ciclistas IN.54-Emissiones de gases efecto invernadero por habitante

#### OBSERVATORIO DE INDICADORES

EU-04	EA-19	ES-02	-	-	-
EU-07a	-	ES-04a	-	-	-
EU-07b	-	ES-04b	-	-	-
EU-15	-	ES-07	-	-	-
EU-16	-	-	-	-	-
EU-17	-	-	-	-	-
EU-18	-	-	-	-	-
EU-19	-	-	-	-	-

### DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Prioridad 1 (2022-2026)

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Las Palmas de Gran Canaria, planteado desde el año 2013, ya contempla entre sus acciones un Plan Director exclusivo de Accesibilidad Vertical, en conjunción con otras actuaciones de movilidad, como son:

- Sistema de BRT (Bus Rapid Transit) de carril exclusivo
- Plan Director de la Bicicleta;
- Plan Director de movilidad Peatonal que atienda a la movilidad peatonal urbana.

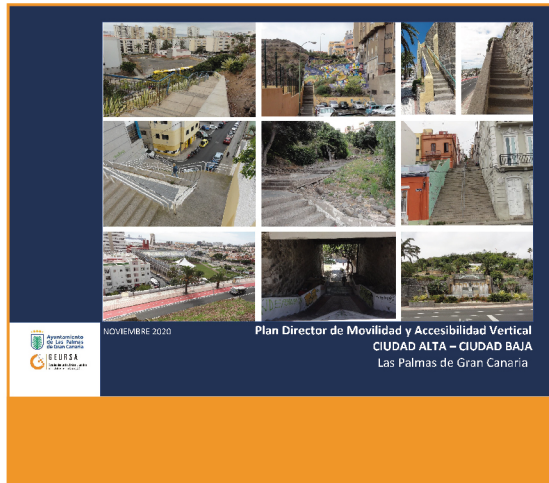
Este Plan Director de Movilidad y Accesibilidad Vertical se plantea como una necesidad y una mejora sustancial en el desarrollo urbano, con un componente de beneficio social, físico y económico, tanto para los residentes como para los ciudadanos y turistas en general, que vincula su estudio y ejecución a la necesaria conexión de las partes altas de la ciudad con las más bajas, imprescindible en el concepto de movilidad universal.

Así mismo, supone la mejora de la calidad de vida ciudadana mediante la eliminación de las barreras y obstáculos, naturales o artificiales que dificultan o impiden el libre tránsito y comunicación de las personas.

Como resultado global se proponen 20 puntos de conexión cuya selección se elabora en base a los siguientes **criterios técnicos**:

- 1) Zonas de flujo peatonal histórico de movilidad vertical.
- 2) Zonas atractoras que generan movilidad (Centros administrativos, educativos, sanitarios, sociales, comerciales, ocio y esparcimiento).
- 3) Existencia de grupos de población que puedan presentar por razón de la edad problemas de movilidad o necesidades especiales en materia de accesibilidad.
- 4) Necesidad de establecer continuidad vertical entre puntos concretos de la red de transporte público urbano superior e inferior y del trazado del carril bici.

### DOCUMENTACIÓN GRÁFICA



### OBJETIVO ESTRATÉGICO 5

FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

#### OBJETIVOS ESPECÍFICOS A ALCANZAR

5.1. Favorecer la ciudad de proximidad



PRESUPUESTO ESTIMADO..... 15.000.000 €

#### AGENTES IMPLICADOS

Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular y Ayto. LPGC.

### INDICADORES DE DIAGNÓSTICO

- IN.09-Compacidad urbana
- IN.10-Complejidad urbana
- IN.12-Espacio Público
- IN.19-Superficies de infraestructuras de transporte y movilidad
- IN.22-Accesibilidad a los servicios de transporte público
- IN.24-Envejecimiento de la población
- IN.27-Población con acceso a los servicios sociales
- IN.28-Población en activo

OBSERVATORIO DE INDICADORES	INDICADORES		
	EU-07a	ES-04a	-
	EU-07b	ES-04b	-
	EU-08	ES-07	-
	EU-10	ES-08	-
	EU-15	ES-11	-
	EU-18	ES-12	-

### DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Prioridad 1 (2022-2026)

La movilidad sostenible implica una planificación y un diseño de ciudad centrado en la conectividad y la accesibilidad, creando urbes que valoren la accesibilidad, a través de la adopción de modos de transporte que no generen un impacto negativo en el medio ambiente: peatonalización, bicicleta, tranvía, entre otros, e infraestructuras como carriles bici o corredores peatonales, con el objetivo de ayudar a mitigar el cambio climático y mejorar la calidad del aire. Esto teniendo en cuenta que el transporte proporciona un entorno crítico que permite apoyar el desarrollo económico y social necesario para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible y tiene el potencial de mejorar la vida y los medios de subsistencia de miles de millones de personas – **SU SALUD, SU AMBIENTE SU CALIDAD DE VIDA**–.

Esta acción se enmarca en la estrategia municipal de fomentar la intermodalidad de transporte alternativo en sintonía con la naturaleza, aprovechando antiguas servidumbres de paso y vías agropecuarias distribuidas en torno a la periferia rural de la ciudad de Las Palmas.

Conceptos como los de:

**OCIO ACTIVO / SALUDABLE/ ACCESIBILIDAD UNIVERSAL / MOVILIDAD SOSTENIBLE**

se asocian de forma directa con la filosofía con la que nace esta acción, que evita fagocitar nuevos terrenos, reduciendo impactos sobre el medio natural a la vez que permite la interconexión de espacios naturales con equipamientos, servicios

dotacionales y núcleos de población.

Una **red de sendas verdes** constituye también una oportunidad para promover el desarrollo de los enclaves rurales del municipio y dinamizar las pequeñas economías de barrio mediante la activación de un comercio específico relacionado con el turismo, el senderismo, el ciclismo y la atención a visitantes.

Para lograr el objetivo y dar sentido a la red, será preciso canalizar los principales recorridos no motorizados entre las distintas unidades territoriales del municipio, hitos naturales y subsistemas urbanos del conjunto municipal, otorgándole un carácter complementario del sistema general de espacios libres públicos y de algunos sistemas locales de zonas verdes, así como de la red de transporte público de viajeros, de los itinerarios peatonales más significativos dentro de cascos urbanos y de la red de carriles bici.

En cualquier caso, en el contexto territorial de Las Palmas y teniendo en cuenta el potencial turístico que la articulación de una red peatonal o ciclista plantea, se debe tener en consideración las posibilidades de habilitar los recorridos observando las posibilidades de cada entorno para vertebrar un senderismo temático orientado a la observación paisajística o natural, al desarrollo de la pedagogía ambiental o a la práctica de deportes en la naturaleza, en este último aspecto, hay que señalar las posibilidades que el relieve y la geomorfología brindan a la espeleología, la escalada o los recorridos a caballo.

### DOCUMENTACIÓN GRÁFICA



### OBJETIVO ESTRATÉGICO 5

FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

OBJETIVOS ESPECÍFICOS A ALCANZAR

- 5.1. Favorecer la ciudad de proximidad
- 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles



PRESUPUESTO ESTIMADO ..... 5.000.000 €

AGENTES IMPLICADOS

Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico, Cabildo Insular, Consejo Insular de Aguas y Ayto. LPGC.

### INDICADORES DE DIAGNÓSTICO

IN.19-Superficie de infraestructura de transporte y movilidad IN.45-Regeneración paisajística

### OBSERVATORIO DE INDICADORES

	EU-15	EA-10			
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-



### DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Prioridad 1 (2022-2026)

Uno de los aspectos de mayor relevancia dentro de las estrategias que rigen la movilidad sostenible futura consiste en la creación dentro de la Ciudad urbana consolidada de Las Palmas de las denominadas "Zona de Bajas Emisiones (ZBE)" con la que se pretende otorgar una misma protección a vecinos y a visitantes así como dar cumplimiento a los valores límites de dióxido de nitrógeno establecidos por la normativa comunitaria y estatal de carácter básico en materia de calidad del aire: La Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

#### ZONA DE BAJAS EMISIONES Y CALMADO DE TRÁFICO DEL ITSMO DE GUANARTEME

Esta acción responde en términos generales a la necesidad de ordenar el tráfico de vehículos, que se establece de manera permanente en un ámbito delimitado por las calles Juan Rejón, Avenida José Mesa y López, Fernando Guanarteme y la Avenida José Sánchez Peñate. Dentro de esta delimitación quedará restringido el acceso y la circulación de todos los vehículos que figuran con clasificación ambiental A en el Registro de Vehículos que establece la Dirección General de Tráfico. Hay que recordar que La Ley de Cambio Climático y Transición Energética obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares a establecer zonas de bajas emisiones antes de 2023. En relación a ello, se obligará a que los

vehículos luzcan las etiquetas ambientales que otorga la Dirección General de Tráfico. Los coches que lleven los distintivos 'Eco', reservado para los híbridos, y 'Cero', para eléctricos e híbridos con una autonomía de más de 40 kilómetros, podrán acceder sin problemas a las nuevas zonas de bajas emisiones. En cambio, los más contaminantes lo tendrán prohibido.

Con esta acción, la intención del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria es contribuir en los próximos años a transformar los barrios de Santa Catalina y Guanarteme en un entorno mucho más amable para los peatones, con una mejor calidad ambiental gracias a la reducción del tráfico y la contaminación, y conseguir la declaración de La Playa de Las Canteras y su entorno como una zona de bajas emisiones.

Para poder llevarlo a cabo, como medidas complementarias, se contempla el proyecto urbanístico de prolongación de la Avenida Mesa y López, que reducirá el tráfico de vehículos en la zona y la ampliación de aceras en la calle Fernando Guanarteme, con plantación de arbolado y creación de nuevas zonas verdes. En definitiva, mejoras ambientales que se suman a las acciones desarrolladas en el entorno de la Cícer de peatonalización de ocho calles y a la peatonalización ya realizada en un tramo de la calle Fernando Guanarteme situado cerca del entorno de la Plaza de los Betancores.

AGENDA URBANA ESPAÑOLA



PLAN DE ACCIÓN  
Las Palmas de Gran Canaria

### DOCUMENTACIÓN GRÁFICA



### OBJETIVO ESTRATÉGICO 5

FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

OBJETIVOS ESPECÍFICOS A ALCANZAR

- 5.1. Favorecer la ciudad de proximidad
- 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles



PRESUPUESTO ESTIMADO..... 20.000.000 €

#### AGENTES IMPLICADOS

Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico, DGT, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular y Ayto. LPGC.

### INDICADORES DE DIAGNÓSTICO

IN.19-Superficie de infraestructura de transporte y movilidad IN.20-Índice de motorización del municipio IN.45-Regeneración paisajística IN.54-Emissiones de gases de efecto invernadero por habitante IN.57-Población urbana expuesta a alta polución

OBSERVATORIO DE INDICADORES	EU-15	EA-10			
	EU-16	EA-19	-	-	-
		EA-22	-	-	-
	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-

## DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Prioridad 2 (2027-2030)

La incorporación del sistema BRT a la red de transporte público de Las Palmas de Gran Canaria como eje vertebrador de la propia red obliga a reordenar la red de guaguas existente en la ciudad para ofrecer una red integrada, eficaz y eficiente.

Partiendo de las bondades y fortalezas de la red actual de guaguas e incorporando el proyecto del BRT, se generan una serie de cambios en las líneas para adaptarse al nuevo sistema de transporte y, a su vez, adaptarse mejor a las necesidades de la demanda en todos los puntos de la ciudad. Es decir, la reordenación de la red de guaguas no solo se adapta al BRT sino que lo hace para el conjunto de la ciudad.

La nueva estructura de la red mantiene la cobertura territorial y el volumen de oferta actual, pero con una mejora cualitativa y cuantitativa respecto a la actualidad, ya que las mejoras no solo se producen por la llegada del nuevo sistema BRT, sino que las líneas convencionales pasaran a tener unos recorridos y horarios (frecuencias) más atractivos. Líneas más cortas y frecuentes, recorridos menos solapados, refuerzo en los principales puntos generadores de demanda, etc. Cambios que garantizarán la movilidad de los ciudadanos de Las Palmas de Gran Canaria de una manera óptima.

Las **directrices generales** que se han tenido en cuenta a la hora de definir una nueva red de transporte público urbano en Las Palmas de Gran Canaria son las siguientes:

**1) Líneas con vocación propia.**

Las líneas tendrán, en su mayoría, un objetivo propio. Es decir unirán puntos atractores con puntos generadores y tendrán, por lo tanto, clientes propios.

**2) Complementariedad con el BRT**

Las líneas de la red convencional de transporte urbano se han de complementar con la línea BRT, sirviendo de aportación a este nuevo sistema y evitar solapamientos prolongados. Especialmente aquellas líneas que actualmente cubren el futuro trazado del BRT quedaran absorbidas por éste o parte del recorrido será modificado para cubrir nuevas zonas de la ciudad evitando un solapamiento entre sistemas de transporte.

**3) Puntos de conexión con el BRT**

Los puntos de conexión (correspondencias) entre el BRT y la red de guaguas de la ciudad se producen en los puntos idóneos para completar los itinerarios origen-destino para minimizar los trastornos que el efecto del trasbordo pueda producir a los viajeros.

**4) Reforzar los polos generadores de demanda**

Se reforzarán aquellos puntos de la ciudad en que se detecta un crecimiento sostenido de la demanda, mejorando las frecuencias, la cobertura de servicio o la prolongación de algunas líneas.

**5) Evitar solapamientos de las líneas convencionales**

Se evitarán algunos solapamientos prolongados entre líneas, para evitar ineficiencias de la red.

**6) Mejora de las frecuencias de paso**

La nueva estructura de la red, con líneas más cortas y priorizando las conexiones con el BRT, permite que estas sean más frecuentes. Una buena frecuencia de servicio es esencial para mejorar la calidad del transporte público.

**7) Mantenimiento de la cobertura del servicio**

Los cambios que se produzcan en la red no afectará a la cobertura de servicio, es decir, Guaguas Municipales continuará llegando a los mismos barrios y distritos donde ahora llega y mantendrá sin prácticamente cambios el número y localización de las paradas existentes.

**8) Mejorar los tiempos de viaje**

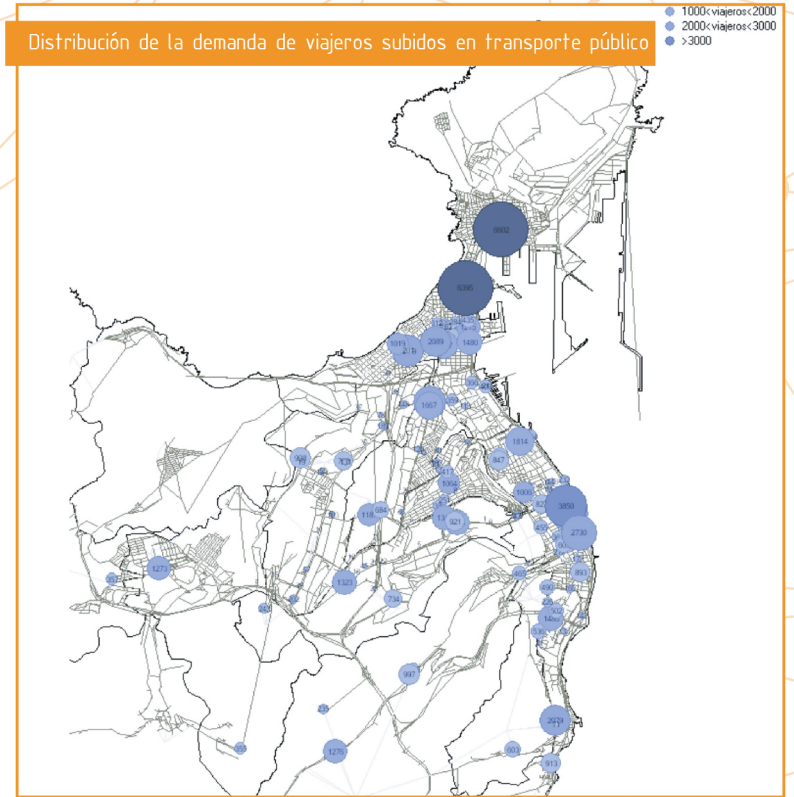
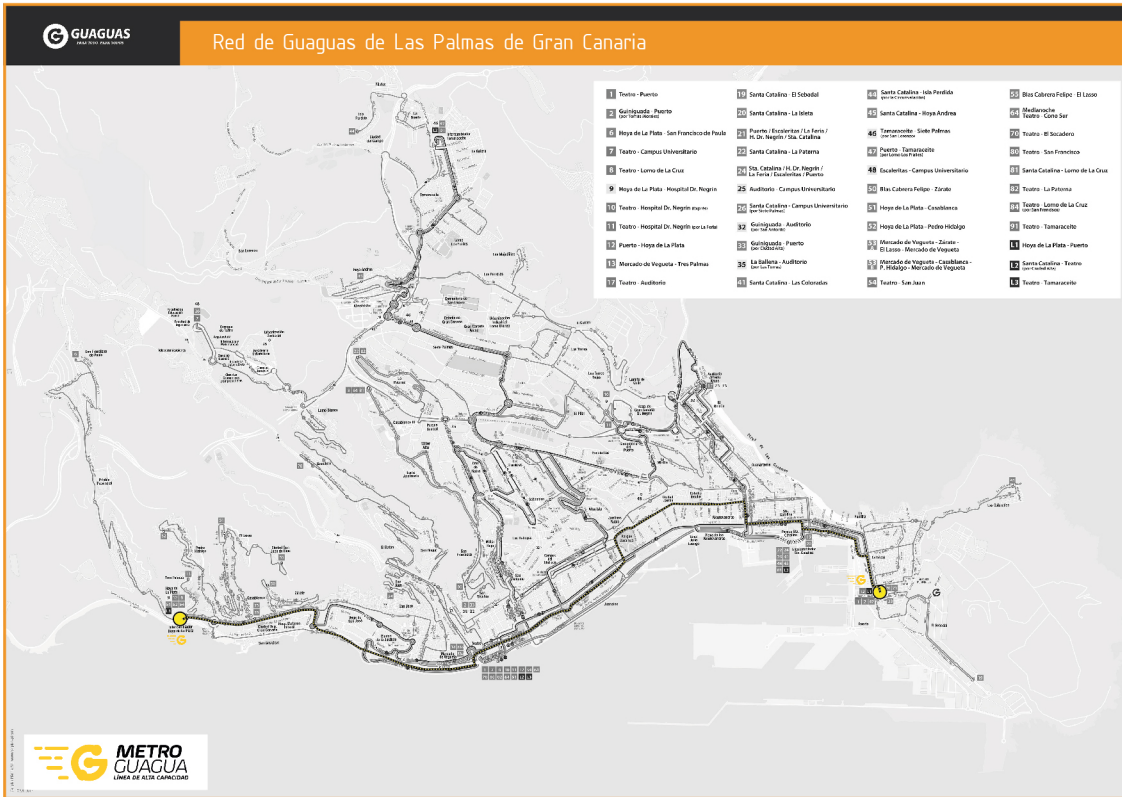
Con las mejoras urbanísticas que se están llevando a cabo en la ciudad, tanto las ya realizadas como las previstas, en las que hay una mejora de las infraestructuras de soporte a la guagua (carriles bus, paradas dobles, priorización semafórica, etc.) los tiempos de recorrido entre origen y destino se acorta, ofreciendo más rapidez y agilidad a los usuarios de guaguas.

**9) Mantenimiento del coste de explotación (km, horas y guaguas)**

El volumen de oferta de servicio de transporte público se mantendrá en los mismos niveles que la red actual. Es decir, los cambios que se proponen no representan un recorte de servicio (por lo tanto no existe un recorte de personal ni de flota) pero tampoco un incremento de los costes de explotación.



### DOCUMENTACIÓN GRÁFICA



**OBJETIVO ESTRATÉGICO 5**  
FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS A ALCANZAR**

5.1. Favorecer la ciudad de proximidad

PRESUPUESTO ESTIMADO.....150.000.000 €

**AGENTES IMPLICADOS**  
Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico, DGT, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular y Ayto. LPGC.

**INDICADORES DE DIAGNÓSTICO**

IN.06-Suelo urbano discontinuo IN.07-Densidad de población IN.09-Compacidad urbana IN.19-Superficies de infraestructuras de transporte y movilidad IN.20-Índice de motorización del municipio IN.21-Densidad de líneas de guaguas (Red de transporte público) IN.22-Accesibilidad a los servicios de transporte público IN.24-Envejecimiento de la población

**OBSERVATORIO DE INDICADORES**

EU-04	-	ES-02	-	-
EU-05	-	ES-03	-	-
EU-07a	-	ES-04a	-	-
EU-07b	-	ES-04b	-	-
EU-15	-	ES-08	-	-
EU-16	-	-	-	-
EU-17	-	-	-	-
EU-18	-	-	-	-

### DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Prioridad 1 (2022-2026)

Desde el barranco de Tinoca hasta la playa de Bocabarranco en Jinámar, se extiende el amplio frente litoral de Las Palmas de Gran Canaria, en el que destacan las playas de Las Canteras, Alcaravanas, La Laja, San Cristóbal y el Confital. Tradicionalmente, las playas y litorales, junto con nuestras costas, de la ciudad han sido las zonas de esparcimiento más utilizadas tanto por la población local como por nuestros visitantes.

El programa de mejora y acondicionamientos de itinerarios en el perímetro del municipio conecta con los barrios de la plataforma baja de la ciudad. En la actualidad se apuesta de forma decidida por modos alternativos y/o complementarios al vehículo privado. En referencia a la mejora de la eficiencia del sistema viario, se pretende ganar espacio para el peatón ya que un alto porcentaje de su capacidad (80 %) está destinado al tráfico rodado. La planificación de estos recorridos de la franja costera está orientada a reducir el uso ineficaz del vehículo privado.

Se enmarca dentro del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Las Palmas con un objetivo claro; el establecimiento de un equilibrio territorial en el sistema de transportes basado en criterios de mejora energética, medioambiental y de calidad

social. Se propician los recorridos prolongados de tránsito peatonal o en bici en condiciones de confort y seguridad. Itinerarios que mejoran la oferta territorial para las actividades de ocio, deporte y disfrute del paisaje.

Están en proyecto en diferentes puntos de una ubicación estratégica, infraestructuras que permitan el tránsito de peatones y bicicletas con un desarrollo que respete las directrices de accesibilidad universal. Como intervención complementaria a estas conexiones, se crearán nuevos espacios libres de encuentro para los ciudadanos, con zonas de estancia, de ocio y de esparcimiento.

El norte de Gran Canaria tiene los paisajes más agrestes y escarpados de la isla. Su costa está serpenteada por impresionantes acantilados que ofrecen una extraordinaria visión de la fuerza del mar en este frente litoral, que se combina con pintorescos espacios naturales que se asientan en una abrupta orografía. La ampliación del Paseo de Las Canteras en la salida norte de la ciudad, en la zona de El Rincón, incluye el nuevo acceso al mar en la zona de El Lloret, que permite la conexión peatonal con el monumento de El Atlante y la Bahía del Confital. Se facilita de esta manera, el paseo y la práctica lúdica y deportiva en esta franja costera.

### DOCUMENTACIÓN GRÁFICA



### OBJETIVO ESTRATÉGICO 5

FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

#### OBJETIVOS ESPECÍFICOS A ALCANZAR

- 5.1. Favorecer la ciudad de proximidad
- 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles



PRESUPUESTO ESTIMADO..... 30.000.000 €

#### AGENTES IMPLICADOS

Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico, DGT, Gobierno de Canarias, Servicio de Costas, Cabildo Insular y Ayto. LPGC.

### INDICADORES DE DIAGNÓSTICO

- IN.18-Población expuesta a ruido
- IN.19-Superficie de infraestructura de transporte y movilidad
- IN.20-Índice de motorización del municipio
- IN.22-Accesibilidad a los servicios de transporte público
- IN.23-Dotación de vías ciclistas

### OBSERVATORIO DE INDICADORES

EU-15	EA-07	ES-08	-	-	-
EU-16	-	-	-	-	-
EU-18	-	-	-	-	-
EU-19	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-

### DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Prioridad 1 (2022-2026)

La orografía de nuestra ciudad, a la hora de buscar soluciones para potenciar la accesibilidad a los diferentes sectores y una movilidad sostenible hace que las decisiones a adoptar sean complejas, sobre todo en lo que se refiere al tránsito entre la Ciudad Baja y la Ciudad Alta, además del acceso a los barrios de los riscos o lomos, ya que, en todos los casos hay presentes pendientes muy pronunciadas.

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 considerablemente. ciudad alta.

Con el fin de solventar los problemas ocasionados se plantea redactar un segundo plan de movilidad que afectará principalmente a la parte alta de la ciudad, que potencie en gran medida el uso del transporte público y de la bicicleta en esta parte de la ciudad.

Por otro, en la ciudad existen 12 Zonas de preferente aptitud para albergar puntos

de accesibilidad vertical o pasarelas peatonales, que favorezcan la conexión entre la Ciudad Alta, la Ciudad Baja y los barrios de la periferia.

### PUNTOS DE ACCESIBILIDAD VERTICAL

1. Alcaravaneras-La Minilla.
2. Ciudad Jardín-Altavista.
3. Fincas Unidas-San Antonio-Schamann.
4. Canalejas-San Antonio.
5. Canalejas-San Antonio-Schamann.
6. San Francisco-San Nicolás.
7. San Juan-San José.
8. Hoya La Plata.
9. El Secadero-La Matula.
10. Lomo Blanco.
11. Lomo Verdejo.
12. Tenoya.



### DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

Plan Director de Movilidad y Accesibilidad Vertical  
CIUDAD ALTA - CIUDAD BAJA  
Las Palmas de Gran Canaria

### OBJETIVO ESTRATÉGICO 5

FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

OBJETIVOS ESPECÍFICOS A ALCANZAR

- 5.1. Favorecer la ciudad de proximidad
- 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles

PRESUPUESTO ESTIMADO..... 30.000.000 €

AGENTES IMPLICADOS

Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico, DGT, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular y Ayto. LPGC.

### INDICADORES DE DIAGNÓSTICO

IN.18-Población expuesta a ruido IN.19-Superficie de infraestructura de transporte y movilidad IN.20-Índice de motorización del municipio  
IN.22-Accesibilidad a los servicios de transporte público IN.23-Dotación de vías ciclistas

OBSERVATORIO INDICADORES DE						
	EU-15	EA-07	ES-08	-	-	
	EU-16	-	-	-	-	-
	EU-18	-	-	-	-	-
	EU-19	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	

### DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Prioridad 1 (2022-2026)

La regeneración urbana de la ciudad de Las Palmas se plantea desde la revitalización del espacio litoral. En este proceso de crecimiento, se proponen intervenciones que participen de la existencia de la ciudad.

#### ZONA DE CONTACTO CON EL MAR COMO UN ESPACIO LONGITUDINAL DE OPORTUNIDAD.

Se proponen, en diferentes puntos de la franja costera, infraestructuras por las que puedan transitar peatones y bicicletas que respeten todas las directrices de accesibilidad universal y permita salvar las autovías GC-1 y GC-2.

El barrio mariner de San Cristóbal, ubicado en la entrada sur de la ciudad, cuenta con grandes problemas de accesibilidad. Dado el atractivo turístico del barrio y sus características, que le otorgan una serie de peculiaridades que no se encuentran en otra área de la ciudad, se pretende mejorar dicha accesibilidad desarrollando una pasarela peatonal y ciclista que sobrevuele la autovía GC-1 y conecte la zona hospitalaria con el barrio mariner. Se debe de tener en cuenta que el sistema de

movilidad que se está incorporando en la ciudad, la Metroguagua, tendrá una parada en las inmediaciones de la calle Blas Cabrera Felipe, junto a la zona hospitalaria, donde se sitúa el Ascensor Blas Cabrera, operación presente en la **Estrategia DUSI** Cono Sur de Las Palmas de Gran Canaria, lo que permitirá tener una conexión vital con el resto de la ciudad.



### DOCUMENTACIÓN GRÁFICA



Onda Atlántica



### INDICADORES DE DIAGNÓSTICO

IN.18-Población expuesta a ruido IN.19-Superficie de infraestructura de transporte y movilidad IN.20-Índice de motorización del municipio  
IN.22-Accesibilidad a los servicios de transporte público IN.23-Dotación de vías ciclistas

### OBJETIVO ESTRATÉGICO 5 FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

#### OBJETIVOS ESPECÍFICOS A ALCANZAR

- 5.1. Favorecer la ciudad de proximidad
- 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles



PRESUPUESTO ESTIMADO..... 10.000.000 €

#### AGENTES IMPLICADOS

Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular y Ayto. LPGC.

OBSERVATORIO DE INDICADORES	INDICADORES				
	EU-15	EA-07	ES-08	-	-
EU-16	-	-	-	-	-
EU-18	-	-	-	-	-
EU-19	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-

### DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Prioridad 1 (2022-2026)

En las Palmas de Gran Canaria la movilidad sostenible implica una planificación y un diseño de ciudad centrado en la **CONECTIVIDAD** y la **ACCESIBILIDAD**, creando un espacio que valora la eficacia y calidad de los desplazamientos a través de la adopción de modos de transporte que no generen un impacto negativo en el medio ambiente: peatonalización, bicicleta, guagua eléctrica entre otros, e infraestructuras como carriles bici o corredores peatonales, con el objetivo de ayudar a mitigar el cambio climático y mejorar la calidad del aire.

#### CENTRO HISTÓRICO: Vegueta – Triana

Por su parte, el centro histórico de Vegueta – Triana constituye una zona funcional fundamental que debe preservarse como patrimonio y tiene que permanecer convenientemente habitado; en caso contrario, se convierte en un espacio temático subordinado a las actividades del turismo y del comercio.

Para evitar la despoblación es necesario, entre otras circunstancias, que las condiciones de vida sean equiparables a las que se dan en el resto de la ciudad. Unas apropiadas condiciones de accesibilidad y unos medios de transporte adecuados a las necesidades de movilidad de los ciudadanos son esenciales. Los efectos adversos del transporte tienen que ser controlados y minimizados, cumpliendo con aquellos requisitos que medioambientalmente sean aceptables. El fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta contribuye a disminuir la contaminación atmosférica, a reducir el nivel de ruido, a mejorar la salud pública y a conservar el patrimonio arquitectónico.

El casco histórico de Vegueta-Triana es incapaz de dar respuesta al progresivo crecimiento de las tasas de motorización, el viario resulta inadecuado para los actuales medios de transporte. Sus calles cuentan con trazados que surgieron en una época en la que los movimientos internos eran principalmente peatonales y actualmente son incapaces de dar cabida a una realidad donde el coche sea protagonista principal.

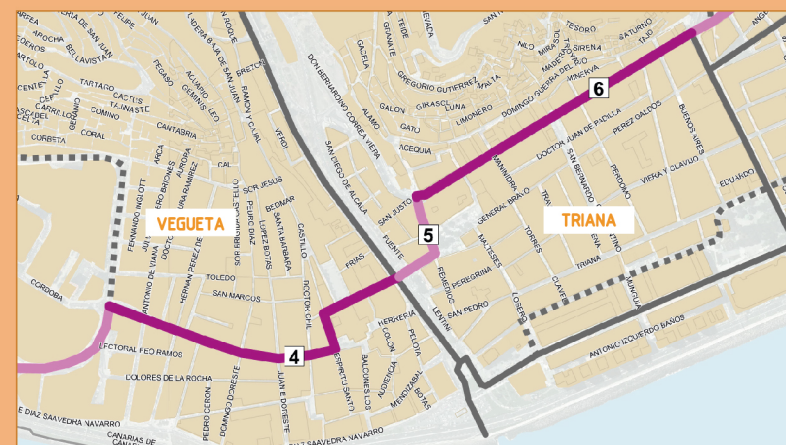
De ello se derivan consecuencias negativas como los problemas de congestión y los daños al medio ambiente ya mencionados anteriormente. Además, el uso dominante del vehículo motorizado influye drásticamente en el día a día del barrio, robando ese bien escaso y limitado que es el espacio público, contaminando el aire, creando ambientes ruidosos, ingratos e inseguros que condicionan negativamente tanto al residente y visitante habitual como al turista.

Por ello, debe reducirse en lo posible el uso y la presencia del automóvil privado, potenciando al mismo tiempo otras formas alternativas y teniendo claro que la movilidad interna en el casco histórico debe basarse fundamentalmente en

movimientos peatonales, que son más acordes con el carácter histórico del área. En esta línea, Las Palmas de Gran Canaria se suma a una tendencia generalizada en los países más avanzados, con un cambio de “cultura” de movilidad como reclamaba el Libro Verde de la Movilidad Urbana, lanzado como documento de debate por la Unión Europea en 2007.

Asimismo, estamos asistiendo a la proliferación de **NUevas INICIATIVAS DE MOVILIDAD**, que supone resolver los problemas de movilidad mediante una oferta flexible a nivel individual, disuadiendo en última instancia del recurso a la propiedad del vehículo. “**SHARED-ECONOMY**”

- car-sharing
- bike-sharing
- parking-sharing”



Tramo del Plan Director de la Bicicleta

