

**INFORME TÉCNICO DE ACTUALIZACIÓN DEL TRAZADO EN PLANTA DE LA RED DE CARRILES BICI DEL PLAN DIRECTOR DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.**

**1. ANTECEDENTES DE HECHO**

El Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria aprobó el 28 de mayo de 2012 el Plan General de Ordenación del municipio, denominado como Plan General de Ordenación 2011, por la fecha de su aprobación provisional (23 de marzo de 2011). Dicho documento incluye el ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD requerido por la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carreteras de Canarias, la cual establece además en su artículo 35 que el mencionado estudio *“propondrá medios de ordenación, planificación del territorio y del transporte y normativa municipal con el objeto de propiciar una movilidad sostenible en el municipio e integrada en el sistema de transporte insular”*.

La transformación del espacio público que genera un Plan Director de la Bicicleta y determinados proyectos de vías ciclistas resultantes del mismo, introduciendo novedades en la distribución de los modos mayoritarios de traslado y una redistribución del espacio urbano dedicado al transporte de mercancías y personas, y siempre dentro de un escenario cambiante, requiere que esta Sección de Movilidad y Educación Vial proponga la emisión del presente informe técnico en donde se exponen las motivaciones y modificaciones resultantes del trazado en planta de la red de carriles bici establecidos en el PDB, actualizado en el año 2016. (PDB16)

En el caso de Las Palmas de Gran Canaria la intención expresada por el Ayuntamiento de acometer una política integral de fomento para la bicicleta desde el Plan Director de la Bicicleta de Las Palmas de Gran Canaria del año 2013, de ahora en adelante (PDBici2013), estaba ya presente desde entonces en los medios de comunicación, y tal y como se argumenta en la página 11 del PDBici13 ; “[...] la falta de tradición ciclista urbana sólida hace más necesaria una labor argumentativa sobre las perspectivas de la bicicleta”.

Durante el año 2016 se actualiza el Plan Director de la Bicicleta de Las Palmas de Gran Canaria, respetando los criterios de tamaño poblacional, carácter metropolitano y turístico, topografía, clima y motorización. Adaptando el anterior PDB a la realidad de la ciudad y de las políticas internacionales, europeas, nacionales y regionales.

Junto al Plan de Movilidad Urbana de Las Palmas de Gran Canaria (en adelante PMUS) se conforman el instrumento de planificación donde se establecieron las grandes líneas de actuación de la ciudad, así como los grandes ejes ciclables (PDB), con el fin de mejorar la movilidad hacia un horizonte más saludable y eficiente y así alcanzar una verdadera alternativa en los desplazamientos que realizamos con los vehículos a motor de combustión y con baja ocupación en recorridos de menos de 5 km, como es el vehículo privado.

**2. OBJETO**

El objeto del presente informe no es otro que el de informar y justificar las modificaciones de trazado de los itinerarios descritos en la documentación gráfica del Plan Director de la Bicicleta de Las Palmas de Gran Canaria de 2016 (en adelante PDB16.)

Estas modificaciones están referidas únicamente al trazado en planta, remitiendo la mayor definición de la infraestructura ciclista a los proyectos que sirvan de base para su ejecución.

FIRMADO POR	Fernando Jesus Hidalgo Castro (Jefe de Servicio de Tráfico y Movilidad- FJHC)	FECHA	30/09/2020
	Patricia Conde Martin (Jefe de Sección de Tráfico y Transportes)		
ID. FIRMA	afirma.redsara.es	X14SjXa70UMi1+0qeDNPRg==	PÁGINA 1/8
 X14SjXa70UMi1+0qeDNPRg==			

En cualquier caso, se mantiene la **filosofía conceptual del PDB16** sobre la cual se diseña una red ciclista eficiente, homogénea y segura. Recordar que este documento se concibe desde el inicio como un **documento vivo** que se debe ir adaptando a las realidades ciudadanas, máxime en la situación sanitaria que actualmente vivimos.

### 3. MOTIVACIÓN DE ACTUALIZACIÓN

Las modificaciones incluidas en el presente informe se sustentan en la nueva realidad de la movilidad de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en la cual la implantación del sistema **MetroGuagua** y la irrupción de los **vehículos de movilidad personal (VMP)** obligan a que se deba replantear los trazados de ciertos itinerarios de PDBici2016 y/o adecuar algunos otros preexistentes.

Durante la fase de redacción del PDB16, el trazado en planta del modelo de transporte colectivo MetroGuagua se encontraba definido, sin embargo, no existía mayor definición de secciones transversales y de compatibilidad con otros servicios en el espacio público disponible. A partir de entonces, algunos de los trazados coexistentes en PDBici2016 entre la bicicleta y la MetroGuagua no permiten esta dualidad por lo que se presentan en este informe trazados alternativos.

En el mismo sentido, en los últimos años, ha irrumpido con fuerza los vehículos de movilidad personal VMP (patinetas, segway,...) convirtiéndose en una alternativa real en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria para los desplazamientos en el día a día. Por esta razón, algunas de las secciones del PDB16 se reconocen como estrechas, por lo que se **adquieren como generales las geometrías de sección transversal del Capítulo 7. Criterios de diseño de la red-** del Plan Director de la Bicicleta de Las Palmas de Gran Canaria de 2013 siguiente:

Estos anchos, mucho más generosos que los planteados en PDB16, permitirán una mejor habitabilidad y coexistencia en la infraestructura entre los VMP, las bicicletas y los usuarios de movilidad reducida.

FIRMADO POR	Fernando Jesus Hidalgo Castro (Jefe de Servicio de Tráfico y Movilidad- FJHC)	FECHA	30/09/2020
	Patricia Conde Martin (Jefe de Sección de Tráfico y Transportes)		
ID. FIRMA	afirma.redsara.es	X14SJXa70UMi1+0qeDNPRg==	PÁGINA 2/8



### 7.3 ANCHURAS RECOMENDABLES

A las anchuras recomendables o mínimas, que hace falta considerar para la implantación de las distintas modalidades de vías ciclistas, se han de añadir los resguardos necesarios para la comodidad y la seguridad del pedaleo.

Tabla 2. Anchuras recomendables en vías ciclistas

Modalidad Unidireccional	Ancho recomendado (m)	Ancho mínimo (m)
Pista-bici	1,60 – 2,00	1,20
Acera-bici	1,60 – 2,00	1,20
Carril-bici	1,80	1,50
Banda de protección	-	1,25 - 1,50
Carril compartido (calzada) con adelantamiento	4,25	3,75
- sin adelantamiento	2,75	2,25
Calles de sentido único con circulación a contracorriente	3,50 - 4,00	3,00 (1)

Modalidad Bidireccional	Ancho recomendado	Ancho mínimo
Senda-bici - sin uso peatonal - compartido con el peatón	3,00 4,00	2,20 3,00
Pista-bici	2,50	2,20
Acera-bici	2,50	2,20
Carril-bici protegido	2,50 + 0,80	2,20 + 0,50

(1) sólo recomendable si hay zonas de cruce en las que se amplía puntualmente la sección

A las anchuras recomendables o mínimas, que hace falta considerar para la implantación de las distintas modalidades de vías ciclistas, se han de añadir los resguardos necesarios para la comodidad y la seguridad del pedaleo.

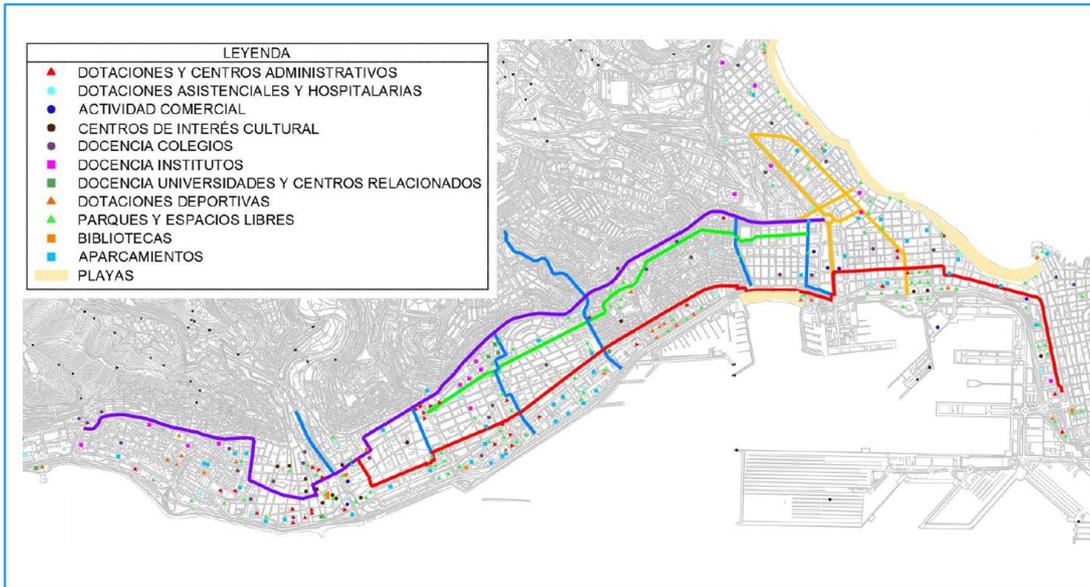
#### 4. DESCRIPCIÓN DE LAS MODIFICACIONES

Los trazados en planta propuestos en el PDBici2013 y su actualización de diciembre de 2016 sentaron las bases de la planificación ciclista de la ciudad baja de Las Palmas de Gran Canaria previendo la implantación de **28,22 kms** de vías ciclistas en la modalidad de carril bici bidireccional. Además de las fases sucesivas la conexión con las cotas más altas de la ciudad.

ITINERARIO 1.- Hospital Insular- Plaza de España	8,13 km
ITINERARIO 2.- Bravo Murillo- Más de Gaminde	3,35 km
ITINERARIO 3.- Calvo Sotelo - Juan Rodríguez Doreste	6,77 km
ITINERARIO 4.- Zona de Guanarteme y Mesa y López	4,63 km
ITINERARIO 5.- Tramos transversales (conexión para baja parte alta de la ciudad)	5,34 km

TOTAL KM 28,22 km

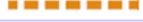




Con las modificaciones descritas a continuación, la extensión de la red ciclista Fase I de la ciudad alcanza los 29.931,65ml, casi 30 km de vías para los modos blandos de desplazamiento urbano.

EJES – ITINERARIOS – PLAN BICI - antes de 2017		
ITINERARIOS EXISTENTES	10.182,87 m	
A REHABILITAR	4.287,86 m	
Secretario Padilla	1.750,23 m	
Avda. Marítima	2.537,63 m	

EJES – ITINERARIOS – PLAN BICI - EJECUTADOS 2018-2019		
ITINERARIOS EJECUTADOS	9.051,38 m	
Eufemiano Jurado-Plaza España	5.654,46 m	
Malteses-Torre Las Palmas	3.396,62 m	
ITINERARIOS EN EJECUCIÓN CON METROGUAGUA	1.820,15 m	
Blas Cabrera Felipe	1.322,46 m	
Mesa y Lopez	497,69 m	

EJES – ITINERARIOS – PLAN BICI - 2019 - 2022		
ITINERARIO ALCARAVANERAS Torre Las Palmas-Base Naval	652,49 m	
ITINERARIO SAN JOSÉ Villa de Zaraus-EufemianoJurado	1.285,40 m	
ITINERARIOS-TRANSVERSALES	2.504,88 m	
ITINERARIO CIUDAD ALTA Barranquillo D.Zolilo-Canodromo	1.245,82 m	
ITINERARIOS A EJECUTAR CON METROGUAGUA	3.173,15 m	
Parque Blanco-Itmo	1.937,44 m	
Lady Harimaguada-Guinguada	1.235,71 m	
ITINERARIO 4 Mesa y Lopez-Guanarteme	2.496,79 m	

Los criterios de base son;

- Carriles bici bidireccionales, homogéneos y reconocibles.
- Redistribución en tramos donde el itinerario ciclista coincida con el trazado de la metroguagua y no se disponga de espacio vial.
- Aumento de zonas 30 para ampliar el uso de los VMP por el municipio.
- Calmado en accesos a zonas escolares para facilitar el acceso a pie o en bicicleta.
- “Minimanzanas” en Alcaravaneras y La Isleta, zonas en donde se gestionará la coexistencia entre modos blandos y peatones, salvo en la “Gran Vía Peatonal de LPGC” en estudio, que, salvo excepciones circunstanciales y adecuadamente justificadas por Técnicos competentes, será de uso exclusivo del peatón.



Estos criterios deben ser alcanzados, aunque por las circunstancias de la pandemia que conocemos y la urgencia para tomar medidas de carácter sanitario, se han ejecutado ciertas actuaciones que se han implementado en base al Plan de Movilidad por COVID-19 y que buscan cubrir la necesidad de espacio seguro para la movilidad ciudadana que ha requerido esta situación sanitaria. Dichas actuaciones deben ser redirigidas a cumplir con estos criterios, transformando en la medida que sea posible la ciudad para que cumpla con los requisitos de espacio público y moderación del tráfico privado que son necesarias y exigen las leyes, centrándonos en el fomento de los modos de transporte menos dañinos en nuestro municipio.

A continuación, se enuncian las modificaciones incluidas en el presente informe son las líneas generales las siguientes:

**ITINERARIO 1.- Hospital Insular- Plaza de España**

Las principales modificaciones de este itinerario son las siguientes:

- Se incluye el comienzo desde Hoya de la Plata añadiendo las conexiones hacia la nueva estación intermodal y hacia el barrio marinero de San Cristóbal.
- Se excluye el paso por la calle Villa de Zarauz y Alicante por incompatibilidad de espacio con el servicio MetroGuagua.
- Conexión desde el Paseo de San José con Polígono de San Cristóbal al objeto de garantizar la accesibilidad en bici desde la infraestructura a/desde Hospital Insular.
- Por cuestiones de pendiente y de resolución de intersección, se sustituye la calle San Nicolás por la calle Maninidra.
- Se incluye el acondicionamiento de la calle Primero de Mayo para adaptar y mejorar la sección actual de ancho insuficiente.
- Se incluye el acondicionamiento del tramo unidireccional de Paseo de Chil, al objeto de mejorar su seguridad

**ITINERARIO 2.- Bravo Murillo- Más de Gamínez**

Las principales modificaciones de este itinerario son las siguientes:

- Su comienzo se traslada hasta la calle Buenos Aires, por lo que aumenta su longitud para mejorar la conectividad transversal de la red planificada.

**ITINERARIO 3.- Triana-Belén María**

Las principales modificaciones de este itinerario son las siguientes:

- Por el trazado de Metroguagua se modifica el trazado inicial de este itinerario, pasando de la Avenida Rafael Cabrera a la calle Francisco Gourié. Esta modificación va desde la calle Rafael Cabrera hasta León y Castillo a la altura de Plaza de la Feria.
- Al comienzo del itinerario se añade la continuación hasta Lentini con el objetivo de realizar conexión con carretera del centro y crear un enlace con la infraestructura existente del lado mar (este sector se modifica completo con Metroguagua).
- Se elimina la continuación por León y Castillo a la altura de Julio Luengo, pasando la vía ciclista desde el lado tierra al lado mar en la zona de Alcaravanas. Esto contaría con el apoyo de las zonas 30 y la posibilidad de continuar, al menos, hasta el paso de peatones de Julio Luengo. Esta eliminación va desde León y Castillo a la altura de Julio Luengo hasta Salvador Cuyas.
- Por tanto, también se elimina el trazado por las calles Presidente Alvear y General Vives.
- Se sustituyen las calles afectadas con acondicionamiento de lo existente. Especialmente importante, el paso por el entorno de Base Naval y c/Ruiz de Alda.

FIRMADO POR	Fernando Jesus Hidalgo Castro (Jefe de Servicio de Tráfico y Movilidad- FJHC)	FECHA	30/09/2020
	Patricia Conde Martin (Jefe de Sección de Tráfico y Transportes)		
ID. FIRMA	afirma.redsara.es	X14SjXa70UMi1+0qeDNPRg==	PÁGINA 5/8



Ref: PCM/FJHC

- Se incluye variante del parque de Santa Catalina.
- Se incluye el acondicionamiento de lo existente en tierra y mar en el entorno de Alcaraveneras
- Se incluyen las calles Albareda y Juan Rejón, aunque la definición de la red ciclista quedará a expensas de la definición del paso de MetroGuagua por la zona.

**ITINERARIO 4.- Zona de Guanartermo y Mesa y López**

**Las principales modificaciones de este itinerario son las siguientes:**

- Se modifica el final del paso por Mesa y López, llegando a la Plaza de Las Américas, conectando Mesa y López con Fernando Guanartermo y bajando hacia la playa de Las Canteras por la calle Perú, lo que permite unir con el eje de Secretario Padilla (Playa) de manera muy directa. Además de conectar una zona escolar, evitando quiebros y más maniobras en los cambios de dirección y mejorando la continuidad peatonal en la zona.
- La implantación de la vía ciclista en la calle Fernando Guanartermo condenaría la ampliación de las aceras en un escenario inicial. Se elimina el eje Fernando Guanartermo y se sustituye por el acondicionamiento de Secretario Padilla que requiere de mejora de aceras e implantación de vía ciclista bidireccional. Se recomienda que la calle Fernando Guanartermo mejore su transversalidad, ya sea con actuaciones de cruce, urbanismo táctico, reducción de ancho de carriles motorizados o zona 30.
- El tramo desde Olof Palme hasta la Plaza de las América cuenta con demasiado tráfico para dejarlo en un solo carril por lo que la banda de aparcamientos que sería usada para la vía ciclista debería emplearse, al menos en este momento de pandemia, para ampliar las reducidas aceras de la vía.
- Se amplía este itinerario hasta la estación intermodal de El Rincón. Para ello será necesario implantar la acera bici en el entorno del Auditorio Alfredo Krauss, desplazando la marquesina de parada de guaguas de Global (mediante Autoridad Única del Transporte) y haciendo que las guaguas paren en calzada.
- Se recomienda incluir la bajada desde Secretario Padilla hacia la calle Lepanto y aparcar en Numancia, dejando el bucle con Secretario Padilla y Pavía (conexión con colegio y oportunidad de conexión futura con Hospital Doctor Negrin).
- Se incluye el acondicionamiento del cruce de Olof Palme con Fernando Guanartermo por cuestiones de seguridad y homogeneización de soluciones.
- A partir de la calle Olof Palme se recupera el trazado del Itinerario hasta el parque de Santa Catalina.
- Entre Fernando Guanartermo y Paseo de Chil, se elimina, sustituyendo por nuevo transversal de calle Churruca.
- Se sustituye la calle Tomás Miller por Bernardo de la Torre
- Se incluye acondicionamiento de Diderot y Nicolás Estévez.

**ITINERARIO 5.-Tramos Transversales (conexión para baja parte alta de la ciudad)**

**Las principales modificaciones de este itinerario son las siguientes:**

- Se elimina el transversal de la calle Juan de Quesada el cual pasará a la carretera del Centro una vez se acondicione la vía a una realidad más acorde a su uso. Hasta que llegue este momento, se plantea, dentro de las medidas COVID-19, el acondicionamiento del itinerario transversal que comunique la zona baja, mediante una vía 30 de conexión en donde se practicará la coexistencia entre los distintos modos de transporte, pero bajo una velocidad máxima de 30 km/h.
- Se sustituye la calle Bravo Murillo por Buenos Aires.

C/ Carlos M. Blandy, 51 (Gimnasio Municipal de Escaleritas)  
35011 Las Palmas de Gran Canaria  
Telf. 928 44 87 67  
www.movilidad.es

Código Seguro de verificación: X14SjXa70UMi1+0qeDNPRg==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://www.laspalmasgc.es/es/online/sede-electronica/codigo-seguro-de-verificacion>  
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	Fernando Jesus Hidalgo Castro (Jefe de Servicio de Tráfico y Movilidad- FJHC)	FECHA	30/09/2020
	Patricia Conde Martin (Jefe de Sección de Tráfico y Transportes)		
ID. FIRMA	afirma.redsara.es	X14SjXa70UMi1+0qeDNPRg==	PÁGINA 6/8



X14SjXa70UMi1+0qeDNPRg==

- El transversal de Juan XXIII se sustituye parcialmente por disponibilidad de espacio con MetroGuagua y otras actuaciones municipales. El nuevo eje estará formado por las vías Avenida Juan XXIII, León y Castillo, Paseo de Lugo hasta Tomás Morales y Avda. Juan XXIII hasta ascensor de Obispo Romo. (Ascensor que deberá estar en pleno funcionamiento con el fin de no dar mensajes contradictorios a la ciudadanía que se plasman en conflictos durante la circulación en la vía pública.)
- Se incluye conexión entre Paseo de Chil y la Zona 30 de Ciudad Jardín por calle Velázquez.
- El transversal de Leopoldo Matos se sustituye por la calle Doctor José Ponce Arias y se crean conexiones con Zona 30 de Alcaravaneras. Se debe cambiar el sentido de la calle con lo que se mejora de manera notable la seguridad vial en el acceso de esta calle en donde actualmente existe una visibilidad nula de los vehículos que se aproximan saliendo de el túnel de Luengo.

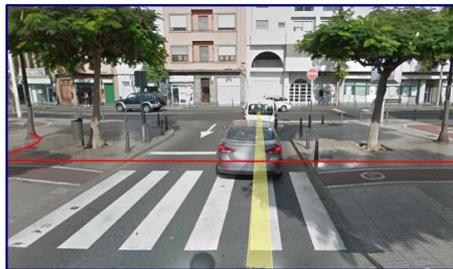


- Es necesario crear en este punto conexión vertical con Paseo de Chil, siempre que se tenga planificado la infraestructura de movilidad vertical necesaria. En caso contrario, se estudiará otra solución. Se mantiene el transversal para conectar la zona 30 de Alcaravaneras con la infraestructura existente del lado mar. Durante el periodo de confinamiento se dispuso de la calle García Morato como **RUTA CICLISTA limitada a 30 km/h** y asegurando con ello el acceso escolar que existe en esta vía.
- El transversal de la calle Barcelona se reduce a la conexión con Paseo de Chil.
- Se crea un nuevo transversal desde la calle Churruca y Salvador Manrique de Lara que conecta la infraestructura existente en calle Portugal con Mesa y López y Paseo de Chil; se recomienda cambio de ubicación de paso de peatones frente a edificio militar para mejorar el flujo peatonal y ciclista. (realizado en julio 2020)

#### INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

Las principales modificaciones de este itinerario son las siguientes:

- Acondicionamiento de acera-bici lado tierra de la Avenida Marítima.
- Revisión de todas las intersecciones pues, aunque muchas están pintadas como paso ciclista, muchas otras no lo están aun cuando existe vía ciclista en los márgenes de la calzada.
- Mejora de la acera-bici existente que discurre por la avenida Alcalde José Ramírez Bethencourt.
- Se proponen actuaciones de conexión entre lo existente y lo nuevo y otros acondicionamientos como en las vías de la Isleta para mejorar la seguridad vial de su sección y su trazado o bien eliminarlos si fruto de ello se empeora el tránsito peatonal.



## CONCLUSIONES

Es necesario la publicación en la página web municipal de estas modificaciones y su justificación técnica, con ello la ciudadanía podrá estar informada y cumplir con las exigencias de la Ley de Transparencia, teniendo en cuenta que es una planificación dentro de un documento vivo y que tal y como ha demostrado la crisis sanitaria COVID19, podrá verse sometido a adaptaciones que deberán estar argumentadas técnicamente.

Elevo este documento con el fin de que se proceda a la inclusión en la web del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, tanto el plano pdf adjunto, como el informe técnico si así se considera.



.-IMAGEN DEL PLANO QUE SE ADJUNTA AL PRESENTE INFORME DE ACTUALIACION DE PDB2016.-

Las Palmas de Gran Canaria a fecha de firma electrónica.

**La Jefa de Movilidad y Educación Vial**  
(Resolución nº 12034/2020, 23 de marzo)  
**Patricia Conde Martín**

**El Jefe del Servicio de Tráfico y Movilidad**  
(Resolución nº 18187/2019, de 11 de abril)  
**Fernando Jesús Hidalgo Castro**

FIRMADO POR	Fernando Jesus Hidalgo Castro (Jefe de Servicio de Tráfico y Movilidad- FJHC)	FECHA	30/09/2020
	Patricia Conde Martin (Jefe de Sección de Tráfico y Transportes)		
ID. FIRMA	afirma.redsara.es	X14SJXa70UMi1+0qeDNPRg==	PÁGINA 8/8

