

**ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y VIABILIDAD DE LAS  
CONEXIONES DE TRANSPORTE TERRESTRE PARA LA  
AMPLIACIÓN DE LA DÁRSENA NÁUTICO-DEPORTIVA  
DEL PUERTO DE LAS PALMAS**



**Puertos de Las Palmas**



Autoridad Portuaria de Las Palmas

## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>ANTECEDENTES .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>OBJETO DEL ESTUDIO .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS.....</b>	<b>6</b>
3.1	<i>Trabajo de campo .....</i>	6
3.2	<i>Análisis de la situación actual. ....</i>	6
3.3	<i>Alternativas analizadas .....</i>	7
3.3.1	Alternativa 0. Situación Actual .....	7
3.3.2	Alternativa 1. Entrada por ramal GC-1 Juan XXIII y salida por Parque Romano. 7	
3.3.3	Alternativa 2. Entrada y Salida por ramal GC-1 a Juan XXIII .....	8
3.3.4	Alternativa 3. Nuevo Acceso por punto actual y Reorganización Interna.9	
3.3.5	Alternativa 4. Nuevo Acceso por Alcaravaneras y Salidas por punto actual y por Juan XXIII. ....	9
3.3.6	Alternativa 5. Entrada y Salida por ramal GC-1 a Juan XXIII, comunicación entre Dársenas y Nuevo Acceso por Parque Romano con Reorganización Interna.10	
3.3.7	Alternativa 6. Entrada por Alcaravaneras y Salida por punto Actual y Reorganización Interna.....	11
3.3.8	Alternativa 7. Nuevo acceso por punto actual y reserva de espacio para futuros accesos desde la Avda. Marítima .....	12
3.4	<i>Análisis Geométrico de Alternativas. ....</i>	14
3.5	<i>Valoración estimada de las obras más significativas.....</i>	14
3.5.1	Valoración de los accesos a la nueva Dársena desde la GC-1 - Juan XXIII. 14	
3.5.2	Valoración de un nuevo marco de acceso.....	15
3.5.3	Valoración del acceso por las Alcaravaneras. ....	15
<b>4</b>	<b>PROPUESTA DE ACCESOS.....</b>	<b>15</b>

## **1 ANTECEDENTES**

Con motivo de la redacción del Plan Especial de la Dársena de Embarcaciones Menores, la Autoridad Portuaria de Las Palmas encargó la asistencia técnica a Canarias Ingeniería Civil el “Estudio de alternativas y viabilidad de las conexiones de transporte terrestre para la Ampliación de la Dársena Náutico-Deportiva del Puerto de Las Palmas”. El estudio encargado se incluiría dentro de los trabajos de justificación de dicha ordenación urbanística. Tomando de partida el estado actual de la dársena y sus accesos terrestres, contemplaría distintas soluciones y alternativas a considerar respecto los accesos viarios teniendo en cuenta las obras de ampliación de la Dársena Náutico-Deportiva proyectadas.

El Plan Especial del Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral (SG-DEL), fue formulado inicialmente por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de fecha 19 de octubre de 2012. En dicho acto se acordaba solicitar los informes sectoriales previos a la Aprobación Inicial del Plan en virtud de la normativa sectorial.

De esta forma, se recibieron sendos informes desfavorables desde la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias y la Consejería de Obras Públicas e Infraestructuras del Cabildo de Gran Canaria basados, en ambos casos, en carencias relacionadas con la propuesta de nuevo acceso viario que se daba por válida en el Plan formulado en aquella ocasión y que se corresponde con la “Alternativa 5” del mencionado “Estudio de Alternativas y Viabilidad de las Conexiones de Transporte Terrestre”.

En general, las observaciones que se realizaban a la alternativa seleccionada en aquel momento se referían a que no se habían tenido en cuenta suficientemente las afectaciones que la solución aportada podría suponer a la GC-1, los problemas que la ordenación de la parcela que limita con la GC-1 podrían ocasionar a las labores de mantenimiento o explotación de la misma o el

desempeño de actividades administrativas de diferentes administraciones en régimen de autonomía.

Se echaba en falta un estudio de tráfico, señalización y desvíos sobre la afección que supondría el nuevo acceso a la DEM desde la GC-1, así como, un mayor grado de detalle de estos y otros aspectos relacionados con el acceso en los planos de ordenación. Se ponía en cuestión también que la creación de nuevas zonas accesibles en contigüidad con los paseos y los uso en ellas podría tener repercusión sobre la carretera o precisar de un estudio de los cruces peatonales asociados.

Se cuestionaba, además, la propia necesidad de un nuevo acceso sin que esa circunstancia hubiera sido objeto de análisis.

Y, efectivamente, el estudio de “Alternativas y Viabilidad de las Conexiones de Transporte” se había realizado dando por cierto que el futuro desarrollo de la infraestructura portuaria precisaría de un nuevo acceso que, principalmente, diera servicio a las nuevas infraestructuras.

Sin embargo, la Autoridad de Portuaria de Las Palmas, desde que se instalaron las vallas de control de acceso a la Dársena Deportiva, cuenta con el aforo de vehículos asociado al servicio de aparcamientos. Este aforo se adjunta como anexo.

El estudio de aforos demuestra que, salvo en momentos puntuales asociados a la celebración de eventos, la mayor afluencia de tráfico se produce en días laborables encontrándose los picos en las horas en torno al mediodía. Estos picos de afluencia no producen, en la actualidad, retenciones de tráfico que afecten a la circulación interior de la Dársena de Embarcaciones Menores o a las vías urbanas de acceso y salida a estas instalaciones. Esto, sin duda se debe, por una parte a que el número de vehículos por hora no es excesivo y, por otra, al efecto regulador que producen las propias barreras de control de acceso a los aparcamientos.

Por otra parte, el aumento de número de atraques previsto, en el caso que se desarrollase la marina en su totalidad, no tiene una correlación directa con el número de vehículos que accederían al puerto.

Se comprueba que la mayoría de las rotaciones de vehículos en la Dársena de Embarcaciones Menores se produce para vehículos abonados o ligados a los establecimientos de ocio y restauración que se encuentran en el puerto en la actualidad. Entre los abonados, un alto número de vehículos no pertenecen a propietarios de barcos o trabajadores portuarios sino que, más bien, se corresponden con personas ajenas al puerto que, o bien, trabajan en los alrededores, o bien, se dirigen a las administraciones o comercios y empresas que se sitúan en el entorno más cercano. No es de esperar que aumenten las actividades administrativas o comerciales en los alrededores de la Dársena Deportiva, un entorno ya colmado.

Por su parte, la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios prevé que la ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores se destine exclusivamente, como viene exigido por la propia Ley de Puertos, a usos portuarios, en concreto náutico deportivos, distintos de los denominados de interacción Puerto Ciudad. Estos usos ya se llevan a cabo en la parte del muelle deportivo más cercana a la Avenida Marítima. Se pretende que, sin ampliar el ya existente, se destine un espacio a la efectiva ocupación por locales y actividades destinadas a la atención no solo al usuario portuario sino al ciudadano que encuentra en la Dársena Deportiva un lugar de esparcimiento.

## **2 OBJETO DEL ESTUDIO**

El objeto del trabajo es, a partir del estudio realizado por Canarias Ingeniería Civil, estudiar nuevas alternativas de accesos viarios a la ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores que vengán a responder los requerimientos y demandas emanados de la información sectorial llevada a cabo a lo largo de 2012.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas está planificando una nueva dársena náutico-deportiva al sur de la actual que cubra la demanda de atraques existente en estos momentos, esta nueva obra supondrá la duplicación del número de atraques y de superficie, lo que conlleva un sensible aumento de tráfico que debe ser tenido en cuenta.

### **3 DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS**

Para realizar el estudio de accesos se han desarrollado los siguientes trabajos:

#### **3.1 Trabajo de campo**

Realización de levantamiento taquimétrico de puntos significativos del área de actuación. La zona de actuación está muy ajustada en cuanto altimetría se refiere, su proximidad al mar, su condicionante de visibilidad del paseo marítimo y la GC-1 como arteria fundamental de la ciudad, hacen que sea necesario comprobar la topografía de las posibles alternativas, de forma que las propuestas a desarrollar encajen desde el punto de vista técnico.

#### **3.2 Análisis de la situación actual.**

La Dársena de Embarcaciones Menores tiene un único punto de acceso de entrada y salida de vehículos, durante muchos años estuvo abierta al tráfico general sin restricciones, convirtiéndose en una zona gratuita de aparcamientos en esa área de la ciudad, creando verdaderos conflictos con los usuarios del Muelle Deportivo, sobre todo en los días laborables.

En los últimos años también se ha potenciado la actividad de ocio y restauración, generando un nuevo tipo de tráfico ajeno inicialmente a la actividad náutica – deportiva.

Con la puesta en marcha del control de acceso (barrera justo a la entrada de la DEM) en octubre de 2011, y la posterior reorganización de las barreras en el interior de cada una de las zonas de afluencia se ha producido una modificación de la demanda de aparcamientos, mejorando notablemente la cadencia de entrada y salida de vehículos y, en consecuencia, evitando la

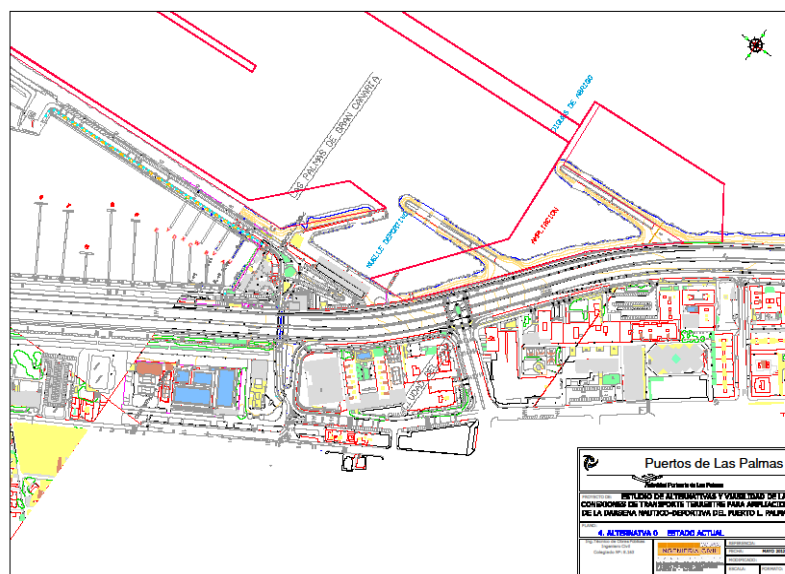
cogestión en los accesos, incluso en las horas punta o durante la jornada laboral.

### 3.3 Alternativas analizadas

Hemos analizados 8 alternativas, incluida la denominada “Alternativa 0”:

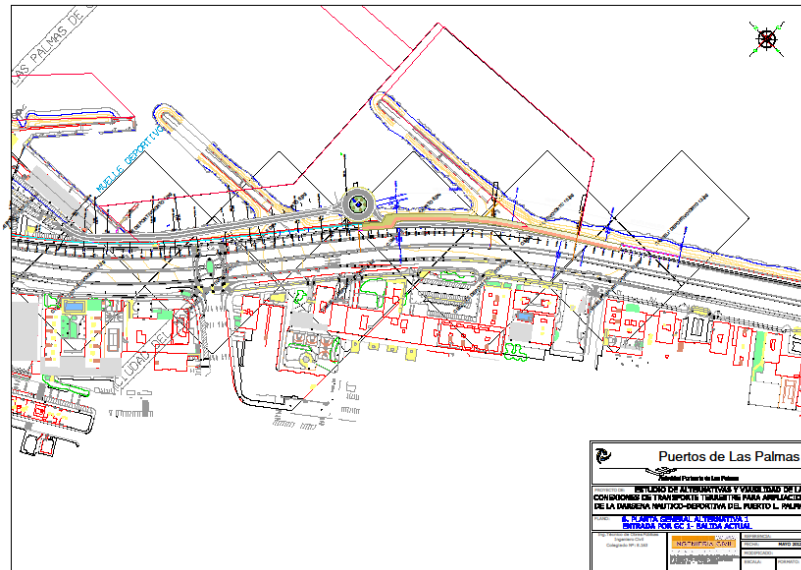
#### 3.3.1 Alternativa 0. Situación Actual

Situación actual sin intervención alguna. En ella podemos observar como los accesos de la ampliación prevista serían los mismos que actualmente tiene la D.E.M. Esta alternativa colapsaría frecuentemente cuando la ampliación estuviera operativa.



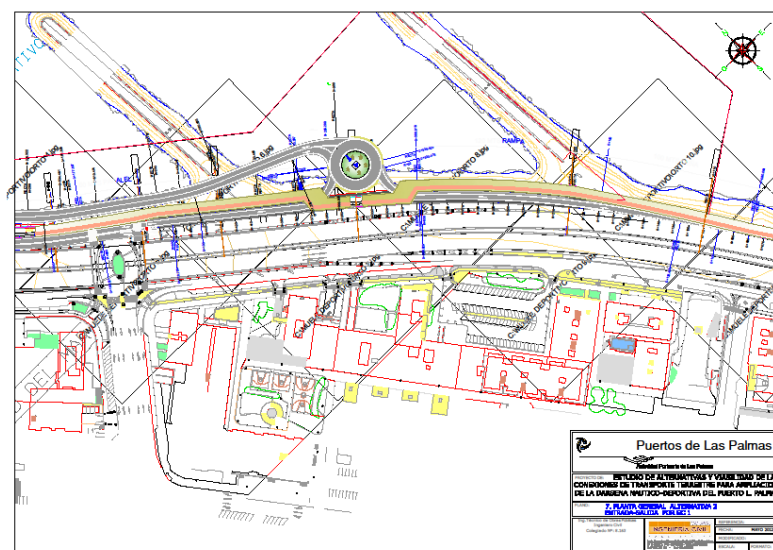
#### 3.3.2 Alternativa 1. Entrada por ramal GC-1 Juan XXIII y salida por Parque Romano.

En esta alternativa se plantea la entrada aprovechando la desviación de Juan XXIII y la salida por el punto actual. Tiene como ventajas que incorpora un nuevo acceso a la ampliación de la Dársena sin necesidad de atravesar la ciudad y además sólo afecta al paseo marítimo en un punto. Como inconveniente tiene que la salida actual se vería colapsada con mucha frecuencia.



### 3.3.3 Alternativa 2. Entrada y Salida por ramal GC-1 a Juan XXIII

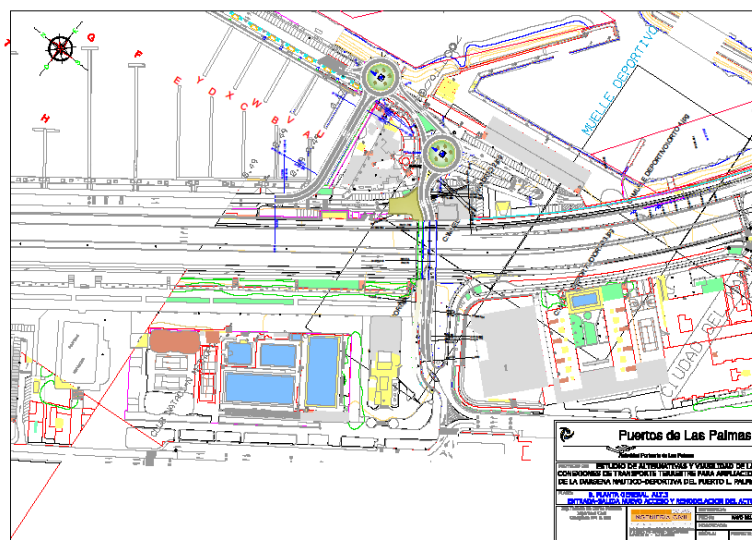
En esta alternativa se plantea la entrada y la salida a la ampliación del Muelle Deportivo por el ramal paralelo a la GC-1 que da acceso a Juan XXIII. Tiene como ventajas la incorporación independiente a la ampliación de la Dársena, no se mezcla con la D.E.M. actual y no recibe el tráfico rodado de esta. Posibilitando que funcione de manera autónoma, pudiendo otorgarse una concesión de explotación del conjunto.





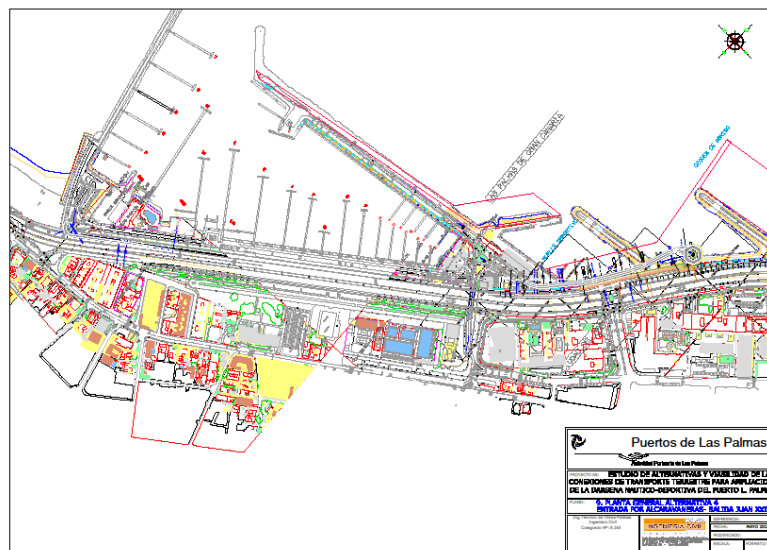
### 3.3.4 Alternativa 3. Nuevo Acceso por punto actual y Reorganización Interna.

En esta alternativa se plantea ampliar el marco actual de entrada y salida con un nuevo marco, paralelo hacia el Sur, de entrada de vehículos, dejando el marco de salida para uso exclusivo peatonal que comunicaría directamente con el Parque Romano. Se reordena el viario interior con dos rotondas de distribución de tráfico, de manera que el tramo entre la avenida marítima y el centro comercial sea peatonal, quedando restringido el uso de vehículos a seguridad y/o emergencias. Esta alternativa beneficia directamente a la circulación peatonal entre la Ciudad y el Puerto Deportivo, que en estos momentos se realiza muy en precario por una acera que no llega al metro de ancho, al utilizar el marco de salida actual para uso exclusivo peatonal. Indirectamente y como medida excepcional en caso de emergencia, podría utilizarse nuevamente como salida de vehículos. Para ello se debe realizar un nuevo marco estructural que facilite una nueva entrada.



### 3.3.5 Alternativa 4. Nuevo Acceso por Alcaravaneras y Salidas por punto actual y por Juan XXIII.

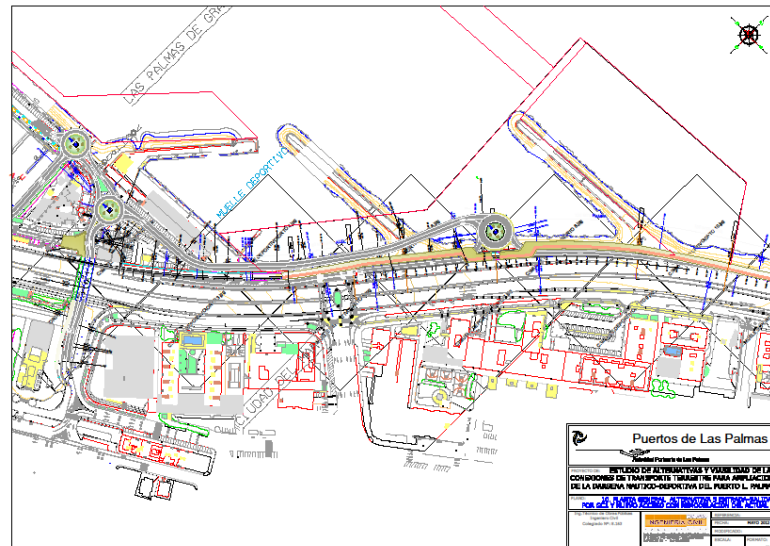
En esta alternativa se plantea, de acuerdo con el estudio que está realizando el Cabildo para remodelar el enlace de Torre Las Palmas, un nuevo acceso por la explanada anexa a la playa de las Alcaravaneras aprovechando la depresión del vial paralelo a la GC-1 que da acceso a los túneles de Julio Luengo, con esto conseguimos un punto de acceso directo desde la GC-1 sin atravesar la ciudad, pero no beneficiamos a la nueva ampliación de la D.E.M. puesto que el tráfico tendría que atravesar toda la Dársena para poder acceder a la misma. En cuanto a la nueva salida por Juan XXIII, tiene como ventaja la incorporación directa al ramal de la GC-1 en la zona, pero como organización interna de la Nueva Dársena se vería perjudicada por generar un cuello de botella en la comunicación entre Dársenas por el tráfico de acceso a la misma.



### **3.3.6 Alternativa 5. Entrada y Salida por ramal GC-1 a Juan XXIII, comunicación entre Dársenas y Nuevo Acceso por Parque Romano con Reorganización Interna.**

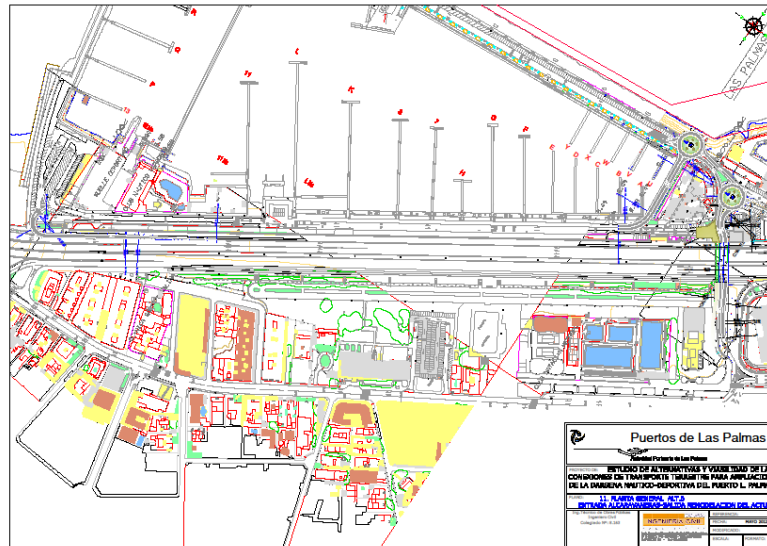
En esta alternativa se plantea una suma de algunas de las alternativas estudiadas, en ella podemos observar que satisface todas las demandas de tráfico rodado y de comunicación peatonal que necesita la actual Dársena de Embarcaciones Menores, así como de la ampliación prevista. Soluciona los problemas de comunicación

peatonal que tiene actualmente la D.E.M., ordena adecuadamente el tráfico interior de la misma y establece un nuevo punto de accesos rodado a la futura ampliación.



### **3.3.7 Alternativa 6. Entrada por Alcaravaneras y Salida por punto Actual y Reorganización Interna.**

En esta alternativa se plantea el acceso por las Alcaravaneras desde la GC-1, la creación de una nueva entrada por el acceso actual (Parque Romano), la utilización de la actual salida rodada como vía peatonal y la reordenación interna. Con ello conseguimos mejorar la actual situación de la D.E.M. de forma considerable, pero no favorecemos la demanda de tráfico que generará la futura ampliación.



### **3.3.8 Alternativa 7. Nuevo acceso por punto actual y reserva de espacio para futuros accesos desde la Avda. Marítima**

Esta alternativa es resultado del análisis de las alternativas anteriormente descritas y pretende dar respuesta a las demandas expresadas en los informes que la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias y la Consejería de Obras Públicas e Infraestructuras del Cabildo de Gran Canaria emitieron con motivo de la primera formulación del Plan Especial de Ordenación de la Dársena de Embarcaciones Menores.

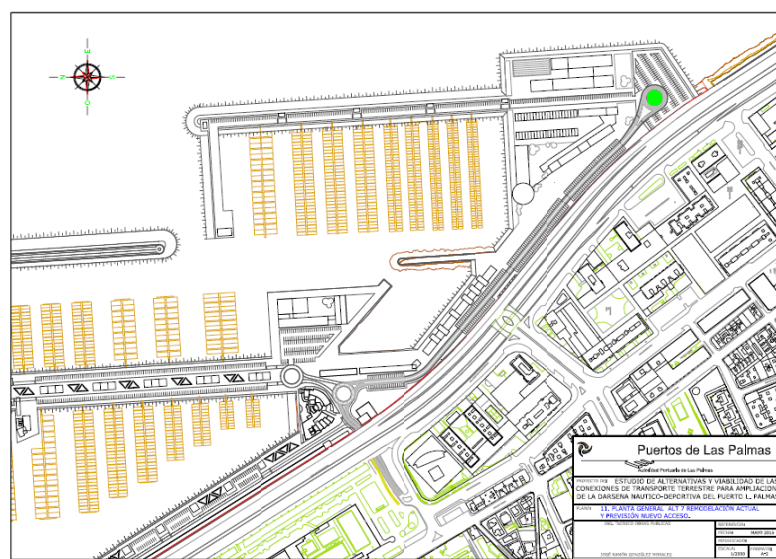
Se adjunta a este documento un “Estudio de aforos en la Dársena de Embarcaciones Menores” del año 2014 que se adjunta. Teniendo en cuenta sus conclusiones, que han sido expuestas en el apartado de antecedentes, se considera que los accesos (tanto entrada como salida) son suficientes para el tráfico existente y el esperado tras el desarrollo completo de las obras previstas. En efecto, la existencia de barreras de acceso a las distintas zonas del puerto deportivo se ha mostrado como un eficiente regulador del tráfico, espaciando las entradas y salidas de los vehículos y evitando aglomeraciones en las vías que acceden a estas instalaciones desde la C/. Luis Doreste Silva.

Sin embargo, se comprueba que el acceso peatonal por los mismos viales de acceso rodado resulta angosto y, en ocasiones, poco seguro. Por ello se propone destinar uno de los marcos a un acceso amplio y exclusivo para peatones y bicicletas. Este marco, al que se accedería desde el Parque Romano, se realizaría aprovechando, para uso peatonal, el marco que actualmente es de salida de vehículos. La actual entrada de vehículos cambiaría su sentido y un nuevo marco, paralelo y al sur de los existentes, se utilizaría para tráfico rodado de entrada.

Para acceso peatonal desde la Avda. Marítima también se propone un acceso peatonal y para bicicletas a la altura de la Calle Juan XXIII como prolongación de los pasos de peatones que unen la propia avenida con el resto de la ciudad.

No obstante lo anterior, en el extremo norte del puerto deportivo, colindante con la Playa de Las Alcaravaneras, y en el extremo sur de las ampliaciones previstas se proponen dos áreas de normativa en donde las determinaciones urbanísticas no deben suponer interferencias a futuras soluciones de accesibilidad hacia y desde la autovía marítima. Así como, deben ir en concordancia con el potencial desarrollo del frente marítimo de levante de la ciudad.

El desarrollo de estas soluciones de accesibilidad se supedita a la ejecución definitiva y completa de la ampliación de las infraestructuras y siempre que la demanda de accesibilidad lo recomiende. Ya sea porque los accesos existentes sean insuficientes, o bien, porque el modelo de funcionamiento de la nueva dársena ampliada así lo requiera.



### 3.4 Análisis Geométrico de Alternativas.

Con objeto de analizar las características geométricas del trazado, se realizó -como ya se ha comentado- un levantamiento topográfico, de los datos obtenidos en el mismo y utilizando el programa de carreteras hemos obtenido el desarrollo en planta y en alzado de las alternativas, de manera que podamos evaluar desde el punto de vista técnico la viabilidad de las mismas.

Como podemos observar en lo planos que se adjuntan, los accesos estudiados encajan perfectamente en un trazado coherente, con pendientes, radios y anchos de vías adecuados a las propuestas.

### 3.5 Valoración estimada de las obras más significativas.

#### 3.5.1 Valoración de los accesos a la nueva Dársena desde la GC-1 - Juan XXIII.

La obra consiste en la realización de los carriles de entrada y salida en rampa, el desvío de la avenida marítima en cada punto y la rotonda de

distribución de tráfico. Esta inversión se estima en unos 4 millones de euros.

### **3.5.2 Valoración de un nuevo marco de acceso.**

La obra consiste en la realización de un nuevo marco estructural paralelo al existente en el actual acceso a la D.E.M., que discorra igualmente por debajo de la GC-1. Esta inversión se estima en unos 6 millones de euros.

### **3.5.3 Valoración del acceso por las Alcaravaneras.**

La obra consiste en la realización de un carril de entrada en rampa y el desvío de la avenida marítima. Esta inversión se estima en unos 2 millones de euros.

## **4 PROPUESTA DE ACCESOS.**

Analizadas todas las alternativas consideramos que la que se ajusta y cumple satisfactoriamente con las expectativas de futuro de ampliación de la Dársena de Embarcaciones Menores, es la ALTERNATIVA 7.

Las Palmas de Gran Canaria, 21 de mayo de 2015

El Ingeniero Técnico de Obras Públicas

D. José Ramón González Morales