

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

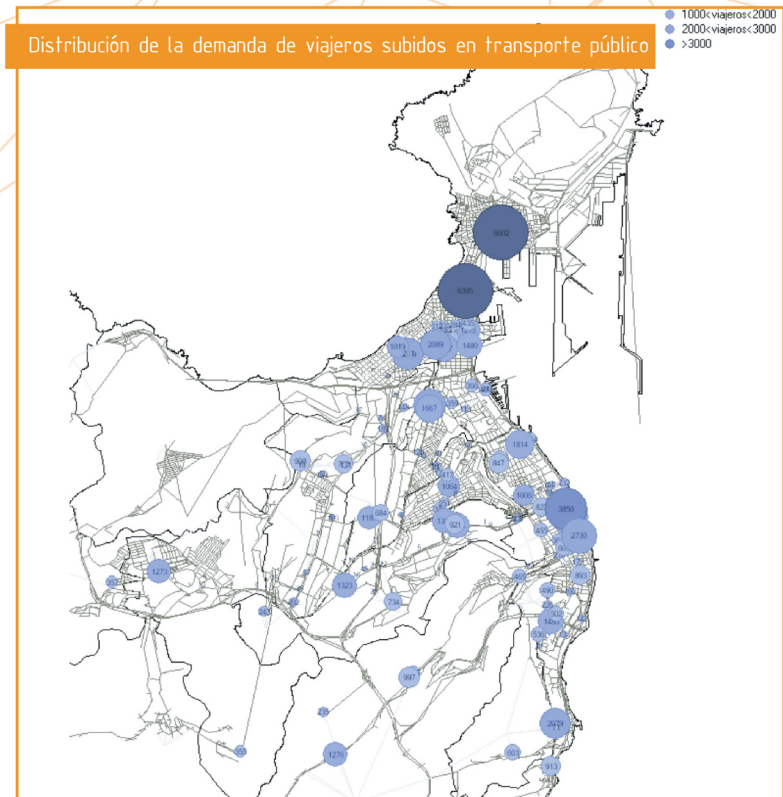
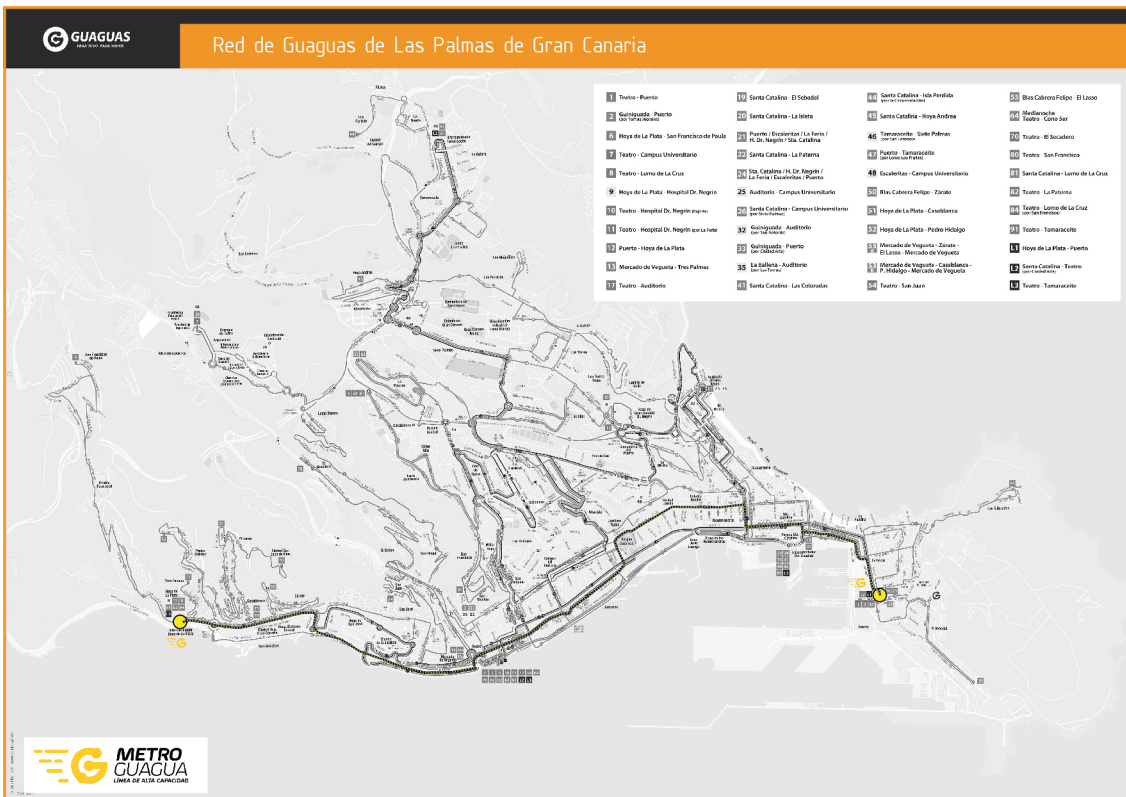
Con las mejoras urbanísticas que se están llevando a cabo en la ciudad, tanto las ya realizadas como las previstas, en las que hay una mejora de las infraestructuras de soporte a la guagua (carriles bus, paradas dobles, priorización semafórica, etc.) los tiempos de recorrido entre origen y destino se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