

## 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:

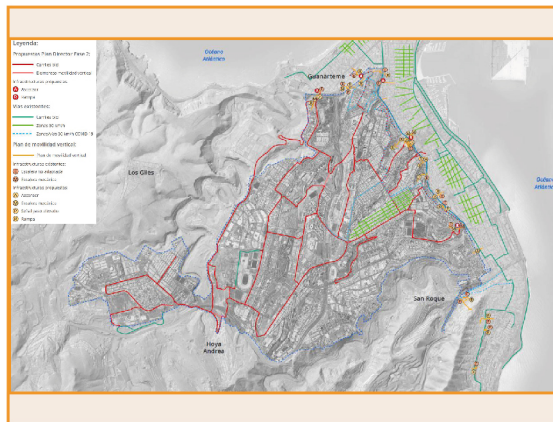
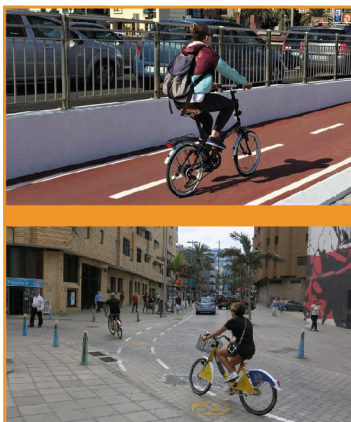
- 1) Impulso urgente para la implantación de una red ciclista en la ciudad baja de Las Palmas de Gran Canaria (Fase I) dejando abiertos los ejes de conexión con la ciudad alta.
- 2) Trazados que se alejen de la sinuosidad y que permitan al usuario de la bicicleta un tránsito favorable, rápido, seguro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

## 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	-	-	-	-
	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-