

COORDINADOR MUNICIPAL

José Manuel Setién Tamés

ARQUITECTO

EQUIPO REDACTOR

REDACCIÓN

Ruth Navarro Delgado

ARQUITECTA

Mario Suárez Naranjo

GEÓGRAFO

Luis Pérez Cañón

TÉCNICO JURÍDICO

Edme Paillard

ESTUDIANTE DE LA ECOLE NATIONAL
SUPERIEURE DES MINES DE SAINT-ETIENNE

EDICIÓN

Jacobo González Jorge

ARQUITECTO

María Zoraida López León

ADMINISTRATIVA

María del Pino Jansson Mayor

EDICIÓN CARTOGRÁFICA. SIG

SOPORTE INFORMÁTICO

Argelia Esther Martín Martín

INGENIERA INFORMÁTICA

Jorge Cortadellas Izquierdo

TÉCNICO INFORMÁTICO

ÍNDICE

1.- ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	1
2.- MARCO DE REFERENCIA	2
3.- OBJETIVOS DEL PLAN DIRECTOR	3
4.- LOCALIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO	4
5.- DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL	5
5.1.- POBLACIÓN	5
5.2.- ITINERARIOS PEATONALES	5
5.3.- CENTROS ATRACTORES	6
6.- CRITERIOS DE ELECCIÓN	7
7.- PONDERACIÓN	13
8.- CRITERIOS DE ACTUACIÓN	16
9.- DEFINICIÓN DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS	17
10.- ANÁLISIS AMBIENTAL	19
10.1.- SITUACIÓN Y CONSIDERACIONES AMBIENTALES	19
10.2.- ASPECTOS GEOLÓGICOS, GEOMORFOLÓGICOS Y TOPOGRÁFICOS	19
10.3.- RASGOS CLIMÁTICOS E HIDROLÓGICOS	20
10.4.- ELEMENTOS NATURALES. VEGETACIÓN Y FAUNA	20
10.5.- ELEMENTOS NATURALES PROTEGIDOS	22
10.6.- ELEMENTOS CULTURALES DE INTERÉS	23
10.7.- RIESGOS NATURALES	23
10.8.- ANÁLISIS DEL PAISAJE. ESTRUCTURA Y CARACTERÍSTICAS EXPOSITIVAS	23
10.9.- DIAGNOSIS AMBIENTAL. PROBLEMÁTICA, DEBILIDADES Y OPORTUNIDADES	26
10.9.1.- Geología y relieve	26
10.9.2.- Vegetación y fauna	26
10.9.3.- Paisaje	26
10.9.4.- Impactos	27
10.9.5.- Conclusiones	28
11.- ANEXO FICHAS DE CONEXIONES PREVISTAS	30

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD VERTICAL CIUDAD ALTA – CIUDAD BAJA

1.- ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

El documento de Avance del Plan General de la ciudad del año 2000, dedicaba un capítulo a la Movilidad y Espacio Vial, basando principalmente las propuestas en los preceptos emanados de la Declaración de Granada (julio 1993) y la Carta de Aalborg (mayo 1994), que apostaban por un racionalización de los medios de transporte y por la “recuperación del espacio público de superficie para la vida cotidiana de residentes, comerciantes y ciudadanos” en base, a su vez, a las recomendaciones realizadas desde el Libro Verde sobre el impacto del transporte en el Medio Ambiente (Bruselas, abril 1992).

Desde el PGM, se indicaba desde aquel entonces que el futuro de la movilidad urbana quedaba fijado en la definición de un sistema de uso racional del automóvil dentro de un marco de desarrollo sustentable, que abarcaba los siguientes aspectos:

- 1.- Reducción del papel del automóvil a unos umbrales razonables, reformulando la relación del vehículo privado con los demás modos de transporte, especialmente el transporte colectivo y la movilidad peatonal y ciclista.
- 2.- Reducción, dentro de la ciudad, de los tráficos de paso, canalizándolos por vías alternativas y/o circunvalaciones.
- 3.- Recuperación del espacio viario, mediante la creación de aparcamientos alternativos.
- 4.- Redistribución del espacio viario, con asignación de carriles de transporte público, vías ciclistas e incremento del espacio destinado al peatón.

Por último, con respecto al transporte colectivo, se propugna, para el transporte público, el sistema de guaguas con plataforma reservada (carriles bus) en los ejes principales, en forma de vehículos ecológicos de plataforma baja (bajo ruido y contaminación).

En el año 2011 el Ayuntamiento promueve una estrategia de gobierno con respecto a la movilidad conocida como Pacto por la Movilidad Urbana Sostenible suscrito por organizaciones políticas, sociales empresariales y por instituciones, el Cabildo de Gran Canaria entre ellas. La propia existencia de este pacto referido a la movilidad fue un claro síntoma de que las condiciones sociales y culturales que enmarcan a estas políticas empezaban a cambiar favoreciendo un repensar de los criterios de reparto del espacio viario entre los diferentes modos de transporte.

En el año 2013 se actualiza el *Estudio Municipal de Movilidad* del Plan General de Ordenación Urbana (requerido por la Ley 13/2007 de Ordenación del Transporte Terrestre de Canarias, el cual en su artículo 35 establece que el mencionado Estudio Municipal “*propondrá medidas de ordenación, planificación de 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*”) desde el que se justifica la necesidad de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

Ese Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2014 es el documento donde se pormenoriza la estrategia y el modelo de movilidad sostenible establecido en el anterior *Pacto por la Movilidad Urbana Sostenible* y en el que se integran de manera interconectada los siguientes planes y estrategias:

A.- Un sistema de BRT (*Bus Rapid Transit*) de carril exclusivo como pieza estructurante en la configuración del sistema de movilidad para la ciudad, unido indisolublemente a una reconfiguración del sistema de transporte público en conjunto basada en el *transbordo*, optimizando los recursos del servicio de Guaguas Municipales.

B.- Un Plan Director de la Bicicleta que, como antecedente, en el año 2009, cuenta con el Proyecto de Rehabilitación y Ampliación de Carriles Bici en el término municipal, el cual marcaba la primera fase de otras posteriores que traerían consigo la conexión ciclada de toda la plataforma de la ciudad baja.

Al año siguiente, **2010**, se licitaron las obras del Proyecto de Nuevos Carriles Bici el cual continuaba el carril hasta la playa de La Laja y conectaba algunos tramos que habían quedado aislados en intervenciones anteriores. Este proyecto sirvió para impulsar el concepto de “vías recomendadas para ciclistas” (señalizando las primeras calles, pero sin intervenciones aún de calmado de tráfico y otras acciones en materia de seguridad vial ciclista).

La redacción del Plan Director de la Bicicleta es prácticamente coetánea a la del PMUS, lo que dio pie a que ambos se retroalimentaron dando una coherencia entre ellos a la hora de establecer criterios de reparto del espacio viario entre los diferentes modos de transporte y entre las diferentes funciones urbanas del espacio público. El citado Plan, establece unos recorridos concretos jerarquizados que los combina con un doble conjunto de medidas; unas dirigidas al calmado del tráfico, favoreciendo la integración de los ciclistas en condiciones de seguridad aceptables entre los vehículos motorizados; y otras de segregación de los ciclistas

respecto a los automóviles, allí donde, debido a la intensidad o a la velocidad, no sea posible combinar ambos tráfico.

Aunque el Plan Director de la Bicicleta expone desde sus inicios una filosofía acertada, en 2016 se encarga la actualización del mencionado Plan Director básicamente por cuatro motivos: Por una parte, por la existencia de algunos trazados propuestos por el Plan que resultaban sinuosos y denotaban una supeditación de los recorridos ciclistas a la circulación rodada; de otra, por la necesidad de homogeneizar los diseños propuestos de ejecución de las vías ciclistas pues coexistían diversos formatos (coexistencia, unidireccionales, bidireccionales...); tercero, por la ejecución de la red completa (abandonando el concepto de eje prioritario) pues las experiencias de otras ciudades nos indican que una política de fomento de la bicicleta como método de transporte tiene que basarse en la ejecución de una red completa, cómoda y plenamente conectada desde el inicio; y por último, enlazando con la naturaleza y los objetivos de este Plan Director, **para reforzar las conexiones de la Ciudad Alta con la Ciudad Baja a través de tramos de menor pendiente complementados con dispositivos de transporte vertical (ascensores o escaleras mecánicas).**

C.- Un Plan Director de accesibilidad Vertical basado fundamentalmente en el beneficio social que generarán sus acciones, y sin estar condicionadas exclusivamente al coste económico que supondrán las mismas. Ese beneficio social último se mide principalmente en parámetros relacionados con la mejora del sistema de movilidad de la ciudad, por lo que el mencionado Plan será una herramienta útil en la toma de decisiones que mejoren y fomenten los flujos peatonales y ciclistas en el interior de cada barrio o entre distintas zonas urbanas.

Sus primeros esbozos se trazaron en 2009, cuando se realiza lo que se llamó un *Estudio de Accesibilidad Vertical de la Cornisa Histórica (margen sur) de Las Palmas de Gran Canaria* con el objetivo principal -amén de la mejora de la conectividad funcional- de introducir una nueva transversalidad entre sectores urbanos adyacentes, pero prácticamente inconexos a causa de su diferencial topográfico, y que generarían recorridos novedosos haciendo más eficiente la comunicación peatonal.

En relación a ello y atendiendo a criterios de accesibilidad universal, las escaleras mecánicas no forman parte de los itinerarios peatonales accesibles, pero se consideran elementos complementarios a ellos pues facilitan su uso por parte del mayor número de personas.

El Plan que estamos redactando en estos momentos se basa en unos *criterios técnicos* amparados en la demanda de necesidades existentes. Estas aparecen referidas a las Zonas Tractoras y la Población (que son los factores que generan desplazamientos, atendiendo especialmente a la población mayor de 70 años y menor de 18), la Accesibilidad (ancho de acera accesible, pendientes, longitud del itinerario, barreras arquitectónicas...) y el Transporte Público (cercanía de paradas para fomentar la continuidad y el trasbordo entre el sistema motorizado y el no motorizado).

Por otro lado, hay que señalar, que el Plan abarca al conjunto de la ciudad, pero a la hora de abordar la accesibilidad en los barrios más pendientes, denominados popularmente como

“Riscos” tiene muy presente la actual redacción de los Planes Especiales de Ordenación de los mismos (San Nicolás, San Roque, San Juan y San José) los cuales, aparte de conservar los valores tradiciones culturales, urbanísticos y arquitectónicos, de dar respuesta a la calidad ambiental y paisajística y de incluir medidas de regeneración y desarrollo que mejoren las condiciones de vida de la población residente, inciden sobremano en las conexiones transversales y verticales con actuaciones que permitan la llegada al interior de los barrios de los medios de transporte alternativo y de los servicios de emergencia.

4.- Un Plan Director de movilidad Peatonal que atienda a la movilidad peatonal urbana y en el que como preámbulo la oficina de urbanismo del ayuntamiento de las Palmas de Gran Canaria inició en 2017 la redacción de un *Plan Director de Reacondicionamiento de vías internúcleos del municipio* a partir de la municipalización de diversos tramos de carreteras, antes de titularidad del Cabildo de Gran canaria, a través de un convenio suscrito entre ambas instituciones en marzo de 2003.

Estas antiguas carreteras conectan y relacionan paisajes, zonas y barrios generando una nueva movilidad periurbana en sintonía con modelos de transporte sostenibles y saludables, ofertas alternativas de ocio y esparcimiento, percepción-identificación positiva con el entorno, incentivos a la rehabilitación ambiental o dinamización de la economía local.

En estas vías de transición entre la urbanización consolidada y el entorno rural adquiere múltiples potencialidades el esfuerzo del ayuntamiento de optimizar el atractivo del territorio y de armonizar la oferta de la infraestructura de accesibilidad con una demanda en constante evolución de las formas de desplazamiento. En esta nueva visión, la accesibilidad sigue siendo definitoria como parte del sistema viario del municipio, pero con ella se potencia la relación del desplazamiento local o entre barrios en un entorno que revaloriza el atractivo de la estancia, el ocio, las relaciones sociales y el uso público, favoreciendo la multiplicación de espacios acondicionados al tránsito ciclista y los recorridos peatonales como vías de conexión y escenarios para el ejercicio físico.

2.- MARCO DE REFERENCIA

Un Plan Director de carácter urbanístico se podría definir como un documento de planificación que detalla el marco técnico y ambiental, en su caso, en el que han de desarrollarse una o varias actuaciones o intervenciones concretas y futuras en un ámbito urbano determinado, y que deberá realizarse a corto o medio plazo.

En nuestra legislación, el Plan Director no constituye un instrumento de planeamiento de desarrollo propiamente dicho, no estando contemplado como tal por el Reglamento de Planeamiento de Canarias, *Decreto 181/2018, de 26 de diciembre*. Más bien, se trata de un documento técnico que actúa, fundamentalmente, definiendo las necesidades de ejecución para el adecuado desarrollo de un objetivo. En este sentido, los Planes Directores pretenden

ser el origen de actuaciones urbanísticas en áreas o espacios concretos, y suelen servir también como antecedente previo para la obtención de fondos de origen local, provincial, estatal, e incluso a nivel europeo, en calidad de subvenciones a esos proyectos.

Este Plan Director de Movilidad y Accesibilidad vertical se formula por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria 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 que está tan de actualidad.

En cuanto a los antecedentes del marco de referencia aplicable a este Plan Director son los siguientes:

- EN EL MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA

El primer documento que marcó un hito para abordar la planificación de una movilidad sostenible fue la **Carta Europea de los Derechos de los Peatones (1988)**, que planteaba la prioridad de los peatones a vivir en un ambiente sano y seguro, en unas condiciones adecuadas para la salud física y psicológica.

Posteriormente, el **Libro Verde sobre medio ambiente urbano (1990)**, proponía la restricción del uso del vehículo y marcó el comienzo en que se empezó a hablar de la emisión de los gases de efecto invernadero y su influencia en el clima.

La **Carta de Aalborg (Dinamarca-1994)**, promovió las llamadas Agendas Locales 21, que suponían un intento de reconducir la movilidad urbana y transformarla en sostenible.

En **1997**, la Unión Europea ratificó el **Protocolo de Kioto**, lo cual suponía el compromiso de la reducción en un 8% de las emisiones de efecto invernadero.

El **Libro Blanco del Transporte: La hora de la verdad (2001)**, definía la política europea de transportes hasta 2010, con la finalidad última de la mejora de la movilidad en un sentido amplio, la calidad del transporte público, la conciencia del cambio climático y su adaptación a las personas con discapacidad.

En **2009** se redacta el **Plan de Acción de Movilidad Urbana**, que aconsejaba que se abordaran inmediatamente los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) como integrados en la planificación de las ciudades.

En el año **2013** la Comisión Europea publica el denominado **Paquete de Movilidad Urbana**, en el que se incluían instrumentos de apoyo y asesoramiento a las Entidades locales para la redacción de estos Planes de movilidad.

- EN ESPAÑA

El origen lo encontramos en la denominada “Declaración de Granada”, consecuencia de la celebración en esa ciudad del primer “**Congreso sobre movilidad y calidad ambiental en las ciudades**” en el año **1993**.

- EN EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL MUNICIPIO

El documento de **Avance del Plan General de ordenación del municipio del año 2000**, elaborado en el año **1997**, ya se pronunciaba sobre la **Movilidad y el Espacio Vial**, tomando como referencia la Carta de Aalborg y la Declaración de Granada ya mencionadas.

En este documento ya se apostaba por una reducción racional del automóvil en un marco de desarrollo sostenible, por la recuperación del espacio viario, la asignación de carriles exclusivos para el transporte público y vías ciclistas, así como el incremento del espacio dedicado al peatón. Incluso aparece alguna referencia aislada a la entonces futura metروguagua o BRT (Bus Rapid Transit), cuyo proyecto está en ejecución actualmente y cuya inclusión en la ciudad supondrá una mejora notable en la movilidad ciudadana.

En el año **2011** el Ayuntamiento promueve el denominado **Pacto por la Movilidad Urbana Sostenible**, que fue suscrito por organizaciones de variada índole, incluido el Cabildo de Gran Canaria.

En el año **2013** se actualiza el **Estudio Municipal de Movilidad del Plan General**, en consonancia con lo requerido por la Ley 13/2007, de Ordenación del Transporte Terrestre.

Pero el documento que pormenoriza y determina la relevancia de la movilidad sostenible en el ámbito municipal es el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible**, del año **2014**. Este documento clasifica o divide cuatro sistemas para abordar la movilidad. Son los siguientes:

- A. Un sistema de BRT (Bus Rapid Transit), conocido ahora como la Metروguagua.
- B. Un Plan Director de la Bicicleta.
- C. Un Plan Director de Accesibilidad Vertical. Cuya redacción es la que trata este documento.
- D. Un Plan Director de movilidad peatonal.

3.- OBJETIVOS DEL PLAN DIRECTOR

Como objetivo general y consustancial a cualquier ejercicio planificador en materia de movilidad urbana, el Plan Director de Movilidad y Accesibilidad Vertical de Las Palmas de Gran Canaria tiene como prioridad 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. Para ello es preciso transformar de una manera u otra el medio urbano existente convirtiéndolo en un entorno integrado que contemple como objetivos específicos en el contexto territorial señalado los siguientes aspectos:

- Garantizar el cumplimiento de la legislación, mediante la aplicación de la normativa vigente en materia de sostenibilidad ambiental, movilidad y accesibilidad.
- Servir de herramienta en la toma de decisiones que mejoren la movilidad sostenible urbana.
- Potenciar la movilidad sostenible y saludable a través de la peatonalización y el uso de la bicicleta como medios de accesibilidad principal entre la ciudad alta y baja.
- Priorizar las actuaciones que afecten a los grupos de población más vulnerable o con problemas de movilidad.
- Favorecer la igualdad de oportunidades, eliminando las diferencias urbanas existentes en materia de accesibilidad y promoviendo la utilización en igualdad de condiciones de edificios, espacios y servicios públicos.
- Identificar los sectores o espacios generadores de movilidad asociados a los servicios sanitarios, educativos, administrativos, comerciales o de esparcimiento y a su vez al colectivo de usuarios asociado a los mismos y su grado de vulnerabilidad.
- Identificar y potenciar los flujos peatonales y ciclistas que se generan en los bordes de contacto entre los dos niveles urbanos fomentando su conexión vertical.
- Identificar e interconectar verticalmente las principales paradas, apeaderos y estaciones del transporte público del sector de Ciudad Baja y la cornisa superior.
- Adecuar las actuaciones al contexto paisajístico circundante, integrándolas en la estética urbana general al mismo tiempo que se potencia la creación de zonas verdes mediante revegetación de laderas, taludes o intersticios no edificados.
- Poner en valor como corredores verdes verticales los jardines de Rubió – Parque de Doramas y el Parque Barranquillo Viera mediante trabajos de rehabilitación integral que tengan la accesibilidad vertical como uno de los objetivos prioritarios.

4.- LOCALIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO

La porción de territorio municipal que se ve afectada por el Plan Director de Movilidad y Accesibilidad Vertical, se extiende de manera lineal y a lo largo de más de 8 km, en varios tramos, a través de la fachada oriental del municipio desde Hoya de La Plata hasta la Carretera de Chile.



Ámbito del Plan Director

Conforma su fisiografía el desnivel topográfico existente entre la ciudad alta y baja, representado por frentes de ladera, perfiles de interfluvio y depresiones originadas por los procesos erosivos de excavación acontecidos a lo largo del pasado geológico más reciente.



Plano hipsométrico de la fachada oriental del municipio

En la actualidad, ese escalón fisiográfico se muestra como un compendio de situaciones urbanísticas diversas resultantes de un relieve accidentado y de un intenso desarrollo del poblamiento. La urbanización, la actividad comercial y los lugares de esparcimiento, se manifiestan en una densa ocupación del espacio, un gran dinamismo en la distribución residencial interna y una constante traslación de personas y vehículos por motivaciones domésticas, laborales, de ocio o de acceso a servicios.

A nivel de organización y división administrativa municipal, el espacio que engloba el Plan Director, afecta a cuatro distritos (Isleta-Puerto Canteras, Ciudad Alta, Centro y Vegueta-Cono Sur-Tafira) y diecinueve barrios (Guanarteme, Las Torres, La Minilla, Escaleritas, Alcaravaneras, Ciudad Jardín, Altavista, Don Zoilo, Fincas Unidas, San Antonio, Canalejas, Triana, San Francisco-San Nicolás, San Juan-San José, Vega de San José, Zárata, San Cristóbal, Casablanca I y Hoya de La Plata), inmersos en la plena urbanización de la ciudad consolidada tradicional.

En lo que respecta a la movilidad y accesibilidad, el escalón de contacto que conforma el espacio del Plan Director, se ve estructurado en base a una serie de vías que en sentido nortesur recorren la franja de contacto; Carretera de Chile, La Minilla, Paseo de Chil, Avenida Primero de Mayo, Paseo de San José, Paseo Blas Cabrera Felipe "Físico", y varias vías de conexión vertical que aprovechan la topografía y la red hidrográfica (barrancos y barranquillos) para unir los dos niveles urbanos; Barranquillo de Don Zoilo, Subida de Mata o Avenida de Escaleritas.

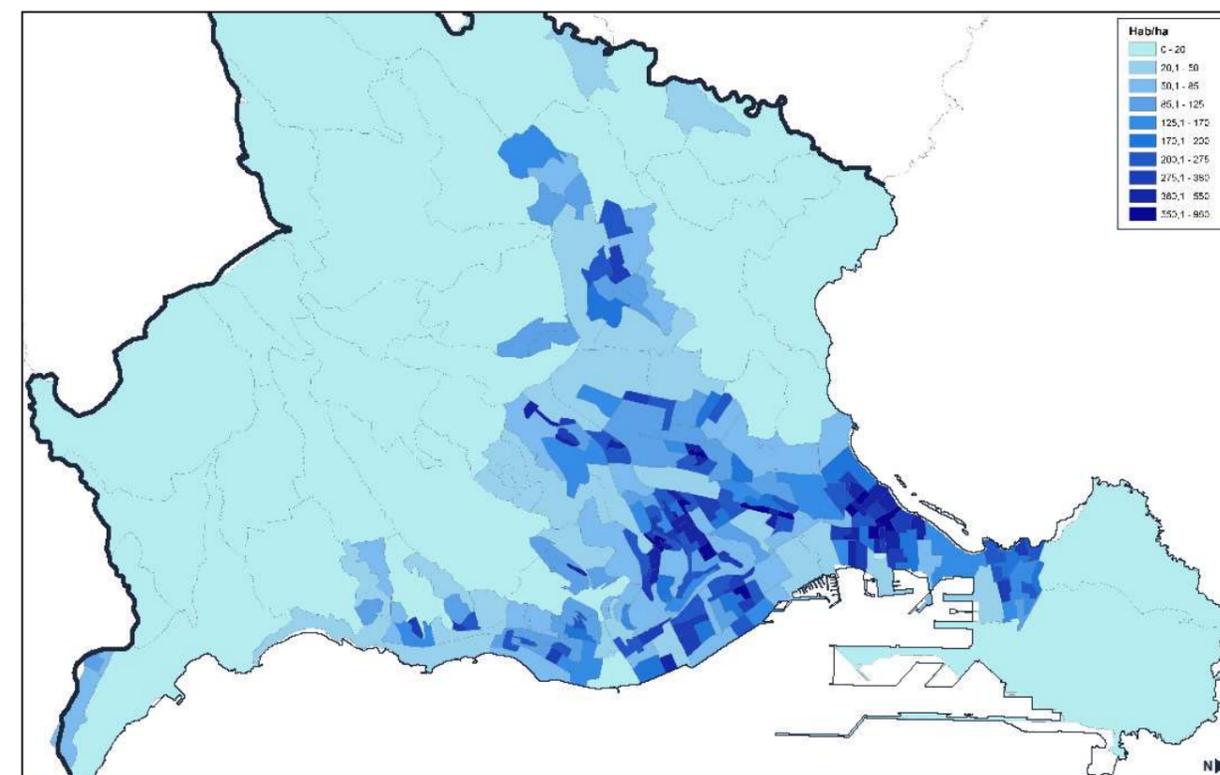
Al margen de estas vías de circulación principales, que tienen al vehículo a motor como usuario principal, el sistema de movilidad y accesibilidad se ve completado por una red de escaleras, rampas y senderos que de manera dispersa y en algunos casos espontánea, resuelven la conectividad peatonal de corto recorrido en distintos sectores.

5.- DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

5.1 POBLACIÓN

El municipio de Las Palmas de Gran Canaria tiene una población de 379.925 habitantes (a enero de 2020) concentrando el 50% de la misma en los distritos de Ciudad Alta y Centro.

El distrito de Ciudad Alta con 104.202 habitantes es el distrito más poblado del municipio, seguido por el distrito Centro con 87.190 habitantes. Y es en la unión de estos dos distritos donde se localiza el mayor salto topográfico, aspecto que caracteriza este Plan como de accesibilidad vertical entre la Ciudad Alta y la Ciudad Baja. En este salto son representativos los 68 metros de desnivel desde Schamann (calle Mariucha) hasta Fincas Unidas (calle Obispo Vela), a lo largo del barranquillo Viera, los 69 metros desde la calle Cuatro Cañones a la calle Pérez del Toro o los 64 metros desde la calle Juan Ramón Jiménez en Altavista hasta la calle Emilio Ley junto al Parque Doramas.



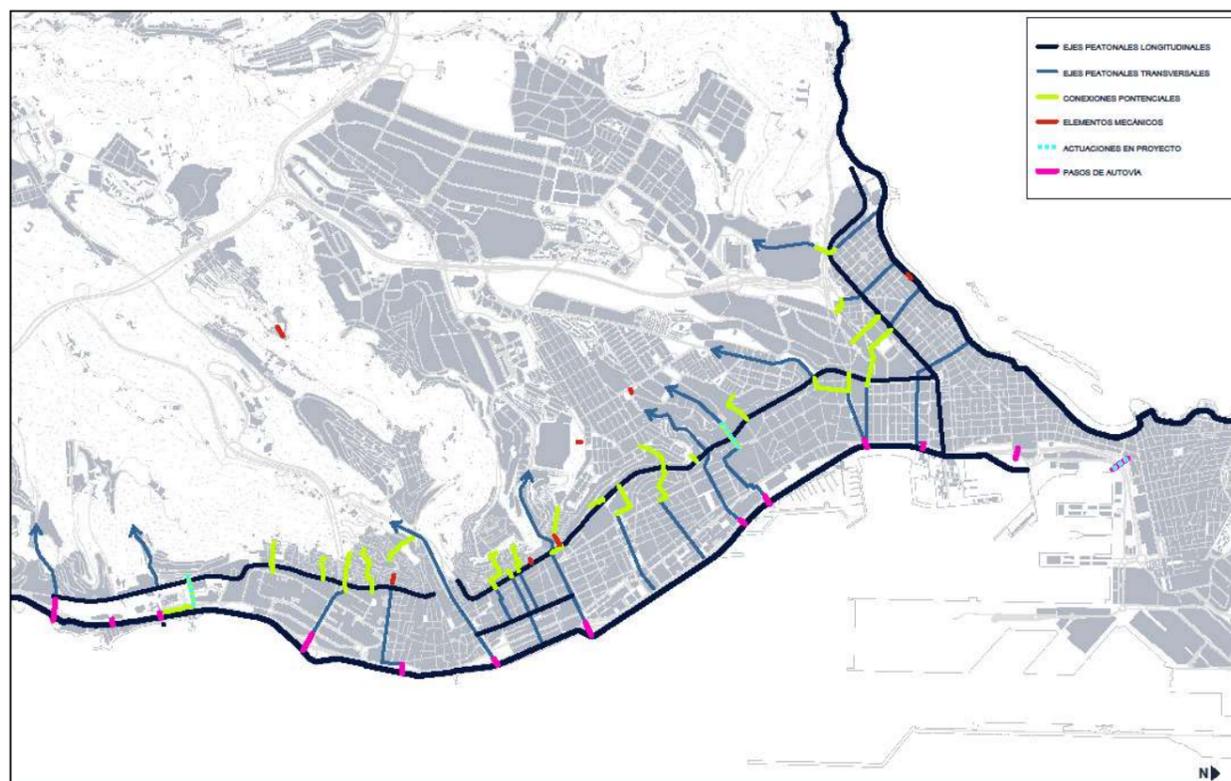
Densidad de población por secciones censales y límite entre los distritos de Ciudad Alta y Centro.

Teniendo en cuenta que el objetivo principal de este Plan es potenciar los itinerarios peatonales y ciclistas, así como el uso del transporte público se analiza la situación actual de los mismos.

5.2 ITINERARIOS PEATONALES

La topografía municipal marca claramente una ciudad baja (terrazza litoral) donde se producen itinerarios o ejes peatonales longitudinales de largo recorrido y con escasa pendiente. En esta terraza se producen, básicamente, dos recorridos peatonales que dicurriendo a distinta cota; una, a lo largo de la costa en una franja menor a diez metros de altitud y, otra, en torno a los 30 metros de altitud en los paseos al pie del cantil costero o salto topográfico.

Estos recorridos longitudinales conectan toda la ciudad baja, por un lado, la playa de La Laja con el muelle Santa Catalina y la playa del Confital con la salida del Rincón y, por otro, los barrios existentes desde Casablanca I hasta el barranco Guinguada, a lo largo del Paseo Blas Cabrera Felipe y Paseo de San José, y los barrios desde San Nicolás hasta Guanarteme, conectados por la Avenida Primero de Mayo, Paseo de Chil y Avenida José Mesa y López.



Red peatonal existente. Potenciales conexiones peatonales.

5.3 CENTROS ATRACTORES

La mayoría de los servicios administrativos, educativos, culturales, deportivos, comerciales y lúdico-recreativos se localizan en la plataforma litoral generando centros atractores con una alta demanda de usuarios.

Si bien en la ciudad baja la red de guaguas municipales, la red de carriles bici y la próxima implantación de la metrogua reducen la necesidad de desplazamientos en vehículo privado, no sucede lo mismo respecto a la ciudad alta donde los largos recorridos de las guaguas municipales, la topografía que juega en contra de una amplia red ciclista y la inexistencia de una red de conexiones verticales a lo largo del cantil, hacen inevitable el uso del vehículo privado como recurso más práctico a la hora de desplazarse.



Centros atractores de la plataforma litoral.

Frente a esta ciudad baja nos encontramos a una ciudad alta donde los recorridos longitudinales son casi inexistentes cobrando protagonismo los distintos barrancos y barranquillos que dificultan la conexión entre barrios. Barrios edificadas en las laderas de estos barrancos o en las mesetas existentes entre ellos, con grandes pendientes.

Esta topografía limita la relación de los barrios con la ciudad baja, a través de ejes transversales, a lo largo de estos barrancos o barranquillos; barranco Guinguada, calzada lateral del Norte (Cuesta de Mata), barranquillo de Don Zoilo, barranquillo Viera, Avenida de Escaleritas y carretera de Chile-Fernando Guanarteme.

Esta estructura de itinerarios peatonales basada en los ejes longitudinales y transversales habrá que reforzarla en el salto topográfico que, sin duda, es el elemento limitador de la movilidad peatonal y ciclada de la ciudad.

6.- CRITERIOS DE ELECCIÓN

La elección de los lugares sobre los que el Plan Director plantea actuaciones de conexión vertical, parte de un análisis objetivo basado en criterios técnicos y demandas vecinales de accesibilidad y conectividad.

Los criterios técnicos principales se estructuran en torno a cuatro grandes aspectos:

- 1- Existencia de un flujo peatonal histórico de movilidad vertical.
- 2- Existencia de zonas atractoras que generen movilidad. Cercanía a centros administrativos, educativos, sanitarios, sociales, comerciales o de 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; fundamentalmente personas mayores de 70 años, así como, menores de 18 (niños y adolescentes) cuya movilidad se basa en el transporte público y peatonal.
- 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.

La fisiografía del terreno y la pendiente son factores que determinarán y condicionarán el tipo de actuación a acometer.

En tal sentido, aquellos sectores que presenten pendientes abruptas de más del 75%, en la mayoría de los casos escarpes verticales y cantiles, presentan las condiciones ideales para la implantación de elementos de conexión mecánica como ascensores o pasarelas elevadas. Aquellos ámbitos en los que la pendiente se suaviza, son más favorables a la ejecución de escaleras, rampas o plataformas.

Además, se han tenido en cuenta a la hora de elaborar este Plan Director las demandas vecinales referidas a la puesta en funcionamiento o mejora de la conexión vertical en determinados lugares y zonas, incluyéndose estas localizaciones dentro de los sectores objeto de actuación.

A su vez, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) ya preveía zonas de preferente aptitud para albergar puntos de accesibilidad vertical o pasarelas peatonales. En el ámbito abarcado por el presente Plan Director se distinguen las siguientes: Hoya de la Plata, San Juan-San José, San Francisco-San Nicolás, Canalejas-San Antonio-Schamann, Canalejas-San Antonio, Fincas Unidas-San Antonio-Schamann, Ciudad Jardín-Altavista y Alcaravaneras- La Minilla.

En función de lo señalado con anterioridad, el Plan Director plantea sus actuaciones sobre las siguientes 20 conexiones en base a los criterios específicos que se detallan en la tabla posterior. Estas conexiones abarcan los puntos propuestos por el PMUS y añaden otros que se consideran necesarios en función de los criterios comentados.

- 1 - Hoya de la Plata
- 2 - Casablanca I
- 3 - Hospital Insular- Paseo Blas Cabrera Felipe “Físico”
- 4 - Paseo de San José I
- 5 - Paseo de San José II
- 6 - Paseo de San José III
- 7 - Real de San Juan
- 8 - Avenida Primero de Mayo – San Nicolás
- 9 - Paseo de Chil – San Antonio – Agustina de Aragón
- 10 - Paseo de Chil – Paseo de San Antonio
- 11 - Campus de Humanidades – Paseo de Chil
- 12 - Fincas Unidas – Schamann (Parque Barranquillo Viera)
- 13 - Cuatro Cañones – Pérez del Toro
- 14 - Parque Doramas – Jardines Rubió - Altavista
- 15 - Paseo de Chil – Avenida de Escaleritas – Ciudad Jardín
- 16 - Doctor José Ponce Arias – Paseo de Chil
- 17 - Alcaravaneras - Paseo de Chil (Estadio Insular) – La Minilla
- 18 - La Minilla – Avenida José Mesa y López
- 19 - La Minilla - Guanarteme
- 20 - Prolongación Avenida Mesa y López – Carretera de Chile

CONEXIÓN	CRITERIOS
1. Hoya de la Plata	- Zonas atractoras: Comercial y social. - Conectividad con transporte público. BRT. - Población vulnerable: 420 personas.
2. Casablanca I	- Zonas atractoras: sanitarias, educativas y deportivas. - Conectividad con transporte público. BRT y carril bici. - Población vulnerable: 734 personas.
3. Hospital Insular – Paseo Blas Cabrera Felipe “Físico”	- Zonas atractoras: sanitarias, educativas, de ocio y esparcimiento. - Conectividad con transporte público. BRT y carril bici. - Población vulnerable: 757 personas.
4. Paseo de San José I	- Existencia de conexión vertical histórica. - Zonas atractoras: comercial y social. - Conectividad con transporte público convencional y carril bici. - Población vulnerable: 275 personas.
5. Paseo de San José II	- Existencia de conexión vertical histórica. - Zonas atractoras: comercial, deportiva y social. - Conectividad con transporte público convencional y carril bici. - Población vulnerable: 211 personas.

CONEXIÓN	CRITERIOS
6. Paseo de San José III	- Existencia de conexión vertical histórica. - Zonas atractoras: comercial, social y educativa. - Conectividad con transporte público convencional y carril bici. - Población vulnerable: 352 personas.
7. Real de San Juan	- Existencia de conexión vertical histórica. - Zonas atractoras: deportivas, educativas y sociales. - Población vulnerable: 793 personas.
8. Avenida Primero de Mayo – San Nicolás	- Existencia de conexión vertical histórica. - Zonas atractoras: administrativas, educativas y comerciales. - Conectividad con transporte público convencional y carril bici. - Población vulnerable: 286 personas.
9. Paseo de Chil – San Antonio – Agustina de Aragón	- Existencia de conexión vertical histórica. - Zonas atractoras: administrativas, educativas y comerciales. - Conectividad con transporte público convencional y carril bici. - Población vulnerable: 258 personas.
10. Paseo de Chil – Paseo de San Antonio	- Existencia de conexión vertical histórica. - Zonas atractoras: Educativas, sociales y administrativas. - Carril bici. - Población vulnerable: 129 personas.
11. Campus de Humanidades – Paseo de Chil	- Existencia de conexión vertical histórica. - Zonas atractoras: Educativas, sociales y administrativas. - Carril bici. - Población vulnerable: 266 personas.
12. Fincas Unidas – Schamann (Parque Barranquillo Viera)	- Existencia de conexión vertical histórica. - Zonas atractoras: Educativas, sociales, administrativas y de ocio. - Carril bici. - Población vulnerable: 1264 personas.
13. Cuatro Cañones – Pérez del Toro	- Zonas atractoras: administrativas. - Conectividad con transporte público convencional. - Población vulnerable: 173 personas.
14. Parque Doramas – Jardines Rubió - Altavista	- Conectividad con transporte público. BRT y carril bici. - Zonas atractoras: ocio y deportivas. - Población vulnerable: 1.021 personas.
15. Paseo de Chil – Avenida de Escaleritas – Ciudad Jardín	- Conectividad con transporte público convencional y carril bici. - Población vulnerable: 901 personas.
16. Doctor José Ponce Arias – Paseo de Chil	- Zonas atractoras: ocio, deportivas. - Conectividad con transporte público convencional y carril bici. - Población vulnerable: 889 personas.
17. Alcaravaneras - Paseo de Chil (Estadio Insular) – La Minilla	- Existencia de conexión vertical histórica. - Conectividad con transporte público convencional y carril bici. - Zonas atractoras: ocio, deportivas. - Población vulnerable: 206 personas.
18. La Minilla – Avenida José Mesa y López	- Existencia de conexión vertical histórica. - Conectividad con transporte público convencional. - Zonas atractoras: educativas, comerciales. - Población vulnerable: 2.009 personas.
19. La Minilla - Guanarteme	- Existencia de conexión vertical histórica. - Conectividad con transporte público convencional. - Zonas atractoras: sanitarias, comerciales. - Población vulnerable: 2.009 personas.
20. Prolongación Avenida Mesa y López – Carretera de Chile	- Existencia de conexión vertical histórica. - Conectividad con transporte público convencional. - Zonas atractoras: sanitaria, comercial y de ocio. - Población vulnerable: 1994 personas.

En cuanto al estado actual de cada una de las conexiones propuestas se analizan gráficamente los elementos por los que discurren (aceras, espacios libres, viarios, elementos mecánicos - escaleras o ascensores-, accesos/recorridos no existentes en la actualidad, rampas/escaleras, pasadizos elevados o subterráneos).

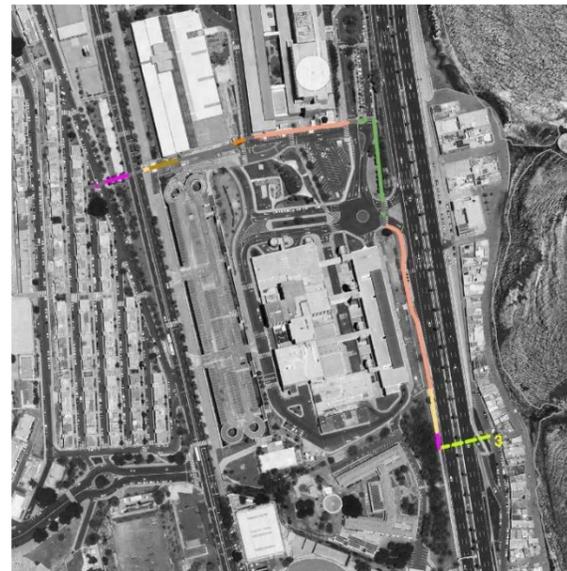
CONEXIÓN PROPUESTA	ESTADO ACTUAL
<p> — Acera <2 m — Viario — Pasadizo elevado — Acera 2-4 m — Elementos mecánicos - - - Pasadizo subterráneo — Acera >4 m — Acceso no existente — Espacio Libre — Rampa / Escalera </p>	
<p>1. Hoya de la Plata</p> <p>Recorrido no existente en la actualidad pero previsto en el PGO, dentro del estudio de detalle DET-20, como un espacio dotacional con recorridos peatonales y conexiones verticales para unir la calle Candelaria de León con la calle Hoya de la Plata.</p>	
<p>2. Casablanca I</p> <p>Recorrido no existente como urbanizado pero sí espontáneo, a través de la ladera, para conectar Casablanca I con la urbanización de Las Filipinas y con el Paseo Blas Cabrera Felipe que es donde se producen las conexiones principales con el resto de la ciudad.</p>	

3. Hospital Insular – Paseo Blas Cabrera Felipe “Físico”

Esta conexión atiende tanto a la población que accede desde el Paseo Blas Cabrera como a la población de San Cristóbal que también hará uso de la misma.

Actualmente se accede peatonalmente al barrio de San Cristóbal desde un túnel (pasadizo subterráneo), sin embargo, desde el PGO se prevé la instalación de una pasarela dentro de la ordenación del sistema general dotacional SG-34 “Área Universitaria y sanitaria de la Vega de San José” para conectar esta área con el barrio marítimo cuyo atractivo hace que esta conexión atienda no solo a lo sanitario o educativo sino también al ocio y esparcimiento.

Actualmente esta conexión se puede realizar a través del edificio de aparcamientos del Hospital Materno Insular pero carece de un recorrido peatonal público y directo puesto que el usuario de este espacio es el vehículo privado convirtiéndose en una conexión defectuosa que puede afectar a la seguridad del peatón.



4. Paseo de San José I

Actualmente esta conexión se realiza a través de escaleras ubicadas en un espacio libre ajardinado.

La ejecución del carril bici a lo largo del Paseo de San José, la actual ubicación de las paradas de guaguas a la misma altura (tanto en el Paseo como en la calle Córdoba) y la edificación de un supermercado en el solar de la Iglesia Virgen de la Vega, hacen que esta conexión cobre importancia en cuanto a la movilidad y accesibilidad se refiere.

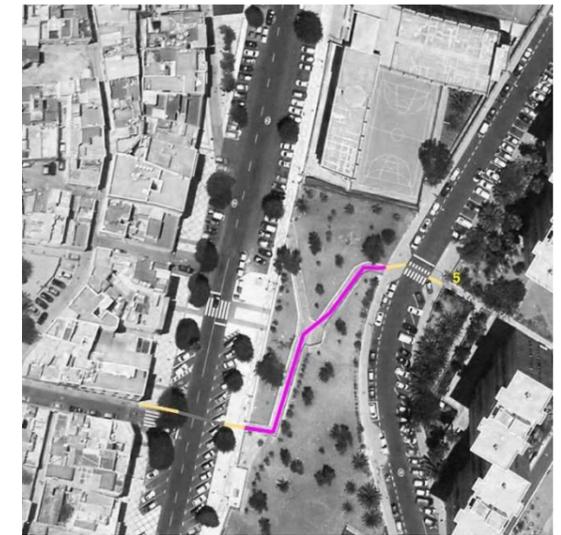
La ubicación en una zona ajardinada posibilita invadir la misma con las rampas necesarias para garantizar la accesibilidad universal.



5. Paseo de San José II

Actualmente esta conexión se realiza a través de escaleras ubicadas en un espacio libre ajardinado.

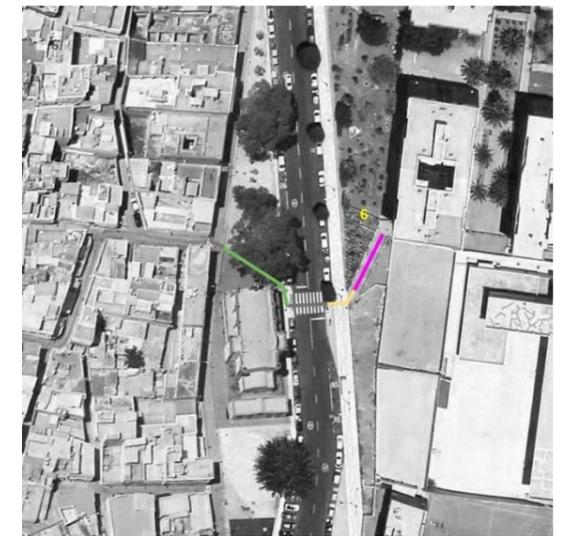
La ubicación de la misma favorece la ocupación del espacio libre con rampas accesibles.



6. Paseo de San José III

Actualmente esta conexión se realiza a través de escaleras ubicadas en un espacio libre ajardinado.

La parcela educativa colindante linda con el Paseo de San José y, en esa parte trasera actualmente sin uso, se pueden ejecutar rampas que ayuden a lograr una conexión accesible.

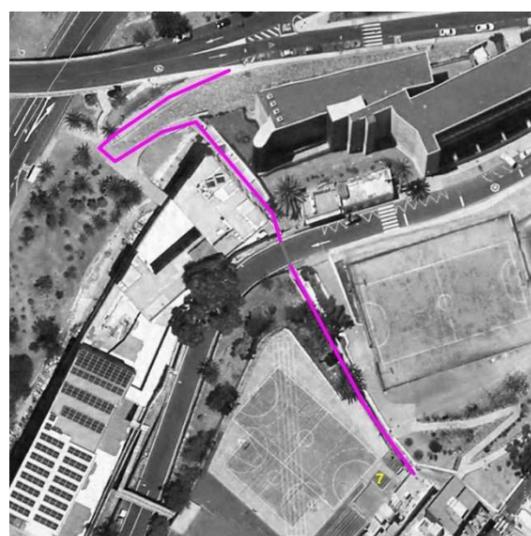


7. Real de San Juan

El primer tramo de esta conexión se realiza a través de rampas que conectan la calle Real de San Juan con la antigua Carretera del Centro a través del callejón del Árbol Bonito.

Es en el segundo tramo donde se requiere actuar para conectar la antigua carretera del Centro con el Real de San Roque y la carretera del Centro GC-110. Actualmente la conexión se efectúa mediante escaleras.

La conexión al Real de San Roque se podrá efectuar en dos puntos. El primero, a través de las escaleras existentes junto a un solar vacío, suelos que forman parte del viario público fruto de un cambio de alineación en el planeamiento. El segundo, a través de un peatonal con escaleras junto al colegio San Juan Bosco. Ambas conexiones están localizadas a ambos lados del edificio administrativo central de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

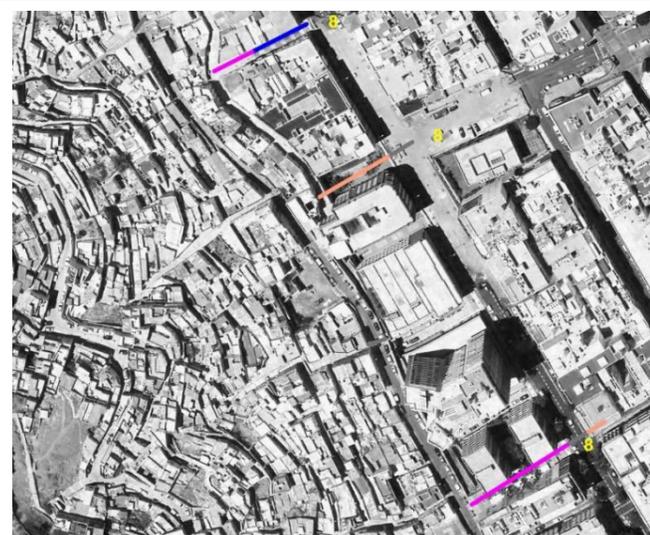


8. Avenida Primero de Mayo – San Nicolás

El barrio de San Nicolás se conecta con Triana a través de escalinatas existentes desde la calle Guerra del Río a la Avda. Primero de Mayo.

La escalinata del Pasaje Juan Salazar Herrera se mantiene en las condiciones actuales y la escalinata de la calle de Perdomo está recogida dentro de las actuaciones previstas en el Plan Especial de Ordenación de San Nicolás (API-03) donde se prevé la instalación de escaleras mecánicas.

A estas dos conexiones se le une la conexión prevista en este Plan Director a través del espacio libre existente, junto al edificio de Sindicatos, para conectar el eje de San Bernardo con la calle Minerva – calle Guerra del Río, a través de un ascensor que recualifique esta zona.



9. Paseo de Chil – San Antonio – Agustina de Aragón

El primer tramo de esta conexión une el Paseo de Chil con el Paseo San Antonio a través de una rampa mecánica, dos escaleras mecánicas y un salvaescaleras mecánico ya en el último tramo de peldaños. Actualmente están en desuso lo que obliga a repensar la organización de estos elementos proponiéndose la eliminación del salvaescaleras.

El Paseo San Antonio se conecta con el final de la calle Agustina de Aragón, a lo largo de la calle Conde Albrit, que cuenta con un ancho medio de 6 metros y salva una altura de 57 metros.

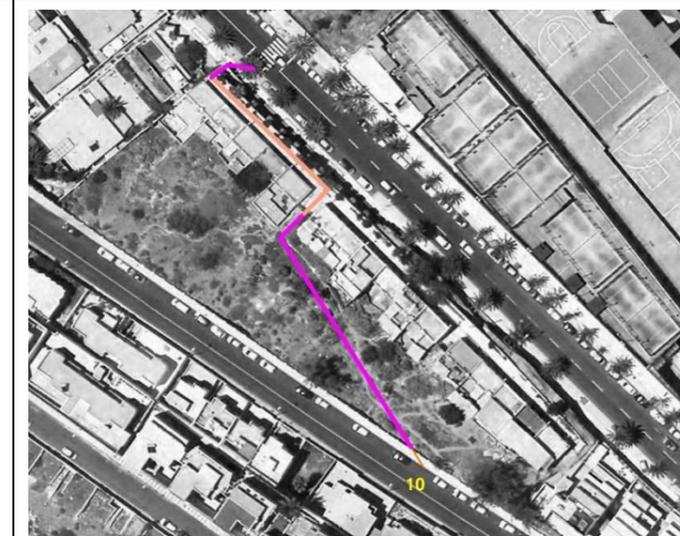
Se propone la inslación de escaleras mecánicas a lo largo de los diferentes tramos que conectan las distintas calles. Para los dos últimos tramos (calle Rosaura -Agustina de Aragón) donde en la actualidad no existen escaleras pero las aceras son muy estrechas se propone una plataforma única mixta (peatonal-rodonal).



10. Paseo de Chil – Paseo de San Antonio

Esta conexión entre el Paseo San Antonio y Paseo de Chil se realiza a través de un sendero espontáneo dentro del espacio libre y a través de unas escaleras angostas adosadas al muro de contención de las edificaciones existentes.

Dado el carácter dotacional de estas edificaciones, su cercanía al área universitaria y la necesidad de conectar estas dos vías se propone la instalación de un ascensor junto al muro de contención que habilite una comunicación accesible.

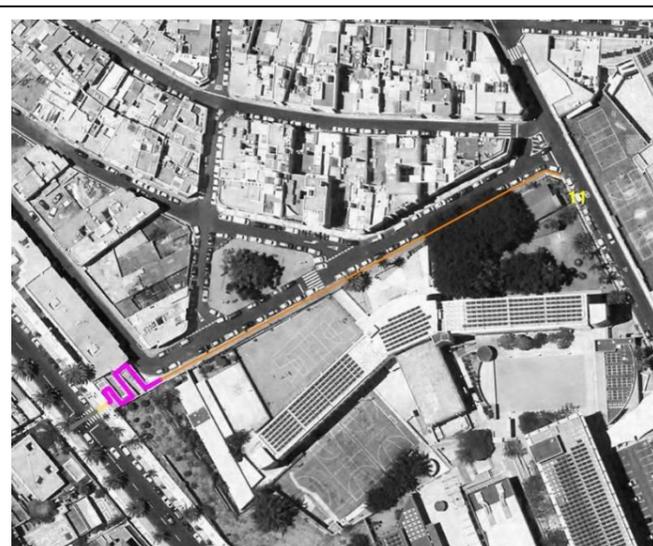


11. Campus de Humanidades – Paseo de Chil

Actualmente la conexión entre el Paseo de Chil y el Campus de Humanidades se realiza a través de unas escaleras que salvan una altura de 12 metros.

Se propone la instalación de un ascensor y el estudio de la calle Santa Juana de Arco hasta la calle Pérez del Toro para garantizar un itinerario peatonal accesible.

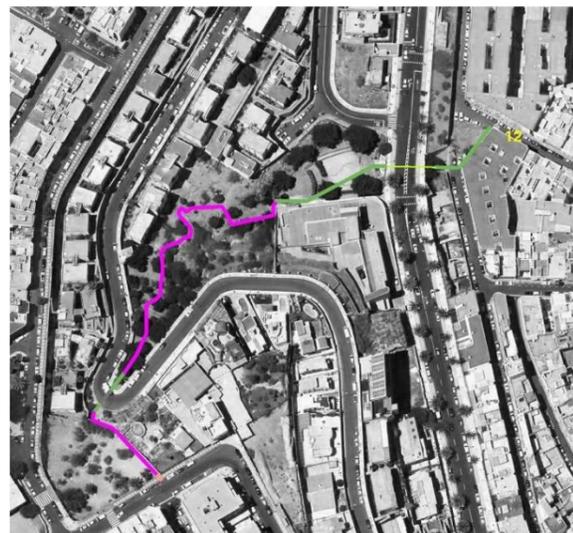
La existencia de jardines en la parte trasera del sistema general SG-26 "Complejo educativo Tomás Morales" junto al Paseo de Chil hace posible el estudio de la instalación de rampas que, con un largo desarrollo, lleguen a conectar las dos vías. La cabecera de estas rampas se situarían próximas a la conexión 10 prevista entre Paseo de San Antonio y Paseo de Chil, garantizando una comunicación continua desde San Antonio a Humanidades.



12. Fincas Unidas – Schamann (Parque Barranquillo Viera)

Actualmente la conexión entre la calle Mariucha (Schamann) y las calles Obispo Vela y Juan Carló (Fincas Unidas) se realiza a través de escaleras a lo largo del barranquillo Viera donde su tramo final discurre bajo el puente del Paseo de Chil.

Este recorrido se encuentra bastante deteriorado, así como, falto de iluminación adecuada por lo que precisa una intervención integral para poder recuperar esta conexión con las garantías de seguridad suficientes.



13. Cuatro Cañones – Pérez del Toro

Actualmente no existe conexión entre estas dos zonas.

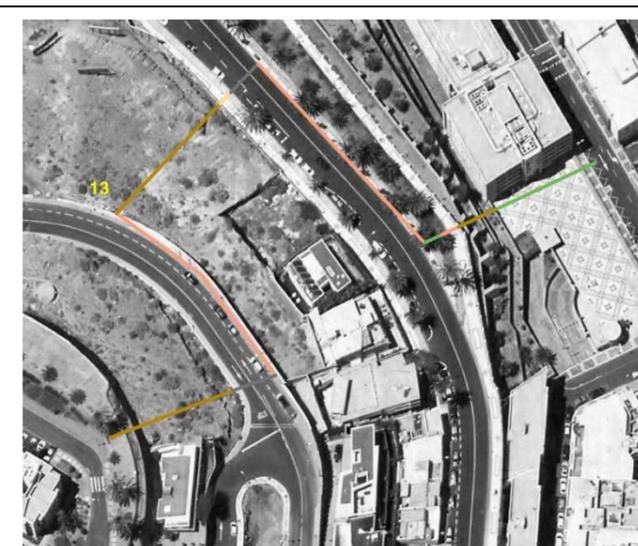
Se propone la conexión desde el mirador de Cuatro Cañones hasta la calle Pérez del Toro a través de las zonas ajardinadas de ladera existentes.

Esta conexión estaría dividida en 3 tramos.

El primero entre las calles Cuatro Cañones y Capitán Eliseo López Orduña con una altura de 25 metros. La existencia de restos militares (nido de ametralladoras) desaconsejan la ejecución de rampas de obra, por lo que propone la instalación de un ascensor.

El segundo, entre la calle Capitán Eliseo López Orduña y el Paseo de Chil, salva una altura de 25 metros. Para este tramo se propone la instalación de un ascensor que conecte el espacio libre previsto en la actuación de dotación (AD-10), en su margen sur, con el Paseo de Chil.

El tercer tramo, entre el Paseo de Chil y la calle Pérez del Toro, salva una altura de 19 metros. Se propone la instalación de un ascensor en el lado sur de la parcela administrativa sede de la Dirección Provincial de la Seguridad Social.

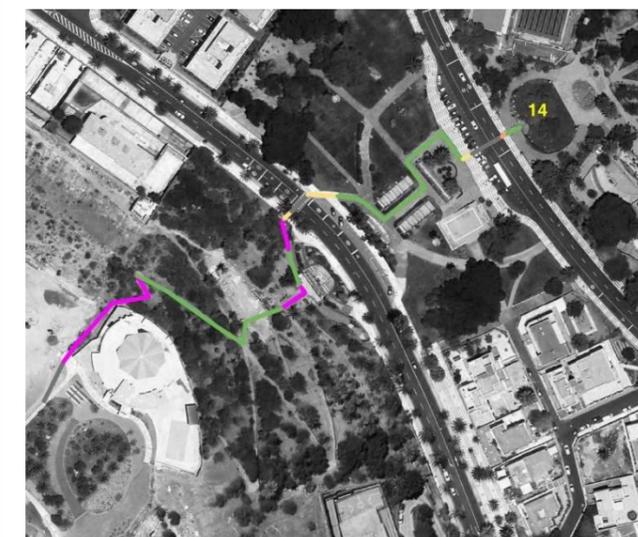


14. Parque Doramas – Jardines Rubiό - Altavista

Actualmente existe una conexión entre Altavista y la calle Emilio Ley a través de rampas y escaleras que no garantizan un recorrido peatonal accesible.

Se propone la instalación de un ascensor inclinado a lo largo de la pendiente entre Altavista y el Paseo de Chil, junto a la iglesia corenana, y la instalación de escaleras mecánicas entre este Paseo y la calle Emilio Ley. Este sistema mecanizado se instalará en los Jardines Rubiό. A su vez, a través del Parque Doramas se garantiza la conexión con la calle León y Castillo.

Como complemento a este recorrido se propone la instalación de una pasarela que conecte la calle Sedeño (Escaleritas) con Juan Ramón Jiménez y el mirador existente.



15. Paseo de Chil – Avenida de Escaleritas – Ciudad Jardín

Actualmente no existe conexión, en este punto, entre el Paseo de Chil en su encuentro con la Avda. Escaleritas y la calle Jovellanos.

La existencia de una gran acera en el margen norte de la calle Jovellanos (10-11 metros de ancho) a la vez que ésta no tiene salida (fondo de saco con el muro del Paseo de Chil) hace que sea posible el estudio de una comunicación vertical con escaleras en este punto que salve los 7 metros de altura existente.



16. Doctor José Ponce Arias – Paseo de Chil

Actualmente existen escaleras que comunican el Paseo de Chil con el espacio libre en el margen sur del antiguo Estadio Insular.

Se propone mejorar esta comunicación garantizando un recorrido seguro.

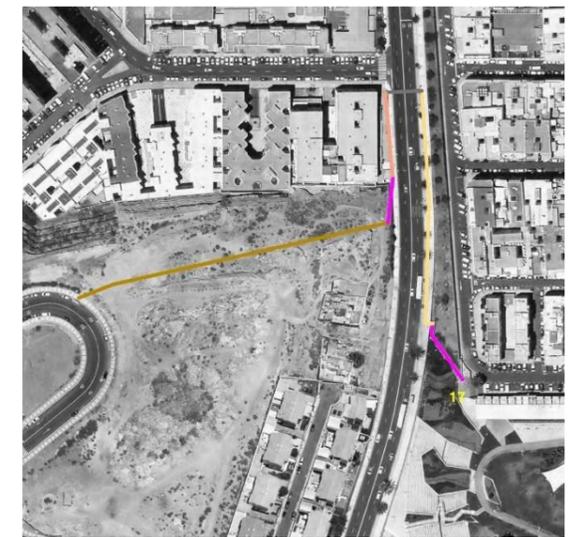


17. Alcaravaneras - Paseo de Chil (Estadio Insular) – La Minilla

Actualmente la conexión entre La Minilla y la zona del antiguo Estadio Insular se realiza a través de un recorrido espontáneo en la loma de arenales existente, una escalera angosta ubicada en el muro de contención de dicho arenal, para continuar con un recorrido hasta las escaleras existentes que conectan el Paseo de Chil con las calles Concepción Arenal y Manuel González Martín.

Se propone la instalación de una pasarela que, situada en el margen sur de la unidad de actuación existente (UA-10), comunique con un ascensor ubicado en el encuentro entre las calles Concepción Arenal y Manuel González Martín. El desembarco de este ascensor se propone la zona de almacén y vestuarios del Servicio de Parques y Jardines que se reconstruirán en torno a dicho elemento vertical.

Esta conexión también se verá acompañada de escaleras entre La Minilla y Paseo de Chil.



18. La Minilla – Avenida José Mesa y López

Actualmente esta conexión se realiza a través de la acera lateral suroeste del CEIP Mesa y López descendiendo una altura próxima a los 3 metros para volver a ascender por escaleras hasta la calle Habana.

Desde la calle Habana hasta La Minilla no existe conexión directa sino a través de la Avda. Federico García Lorca en su recorrido.

Se propone la instalación de una plataforma desde la calle Jesús Ferrer Jimeno que, con una ligera pendiente accesible, llega hasta media altura de la escalera existente. Para el resto del recorrido con rampas hasta la calle Habana se puede invadir parcialmente el espacio libre existente.

Posibilidad de instalar un ascensor dentro de una instalación deportiva, en la parcela deportiva existente, que facilite la conexión directa.

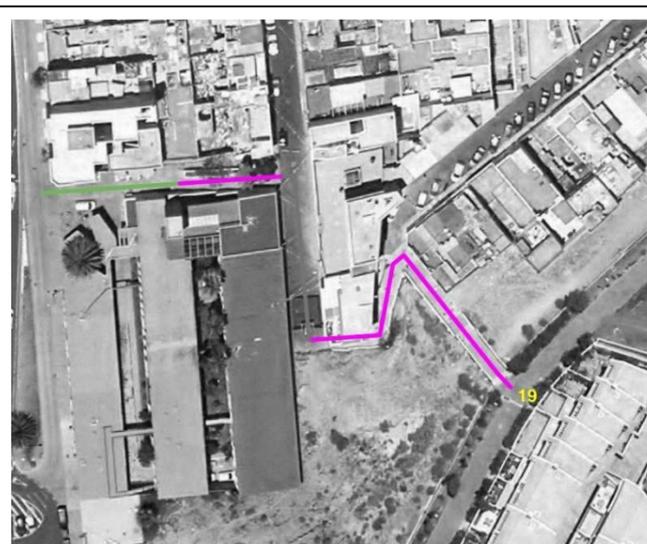


19. La Minilla - Guanarteme

Actualmente la conexión de La Minilla con la zona de Guanarteme se realiza a través de unas escaleras que conecta tres calles; La Minilla (en su cota superior), Bogotá y Paraguay (en su cota inferior) salvando una altura total de 20 metros.

Esta conexión continua hasta la calle Mario César a través de la calle Arapiles con unas escaleras que salvan una altura aproximada de 9 metros.

Posibilidad de ocupar la parcela calificada de deportivo para la ejecución de rampas que salven la altura hasta la calle Bogotá, mientras que para el tramo hasta la calle Habana debido a la altura y la proximidad a la entrada del túnel de la GC-2 se recomienda la instalación de escaleras mecánicas. Al igual que en el último tramo hasta la calle Mario César.



20. Prolongación Avenida Mesa y López – Carretera de Chile

Actualmente la Carretera de Chile se conecta con la calle Vergara (Guanarteme) a través de la calle Fernando Guanarteme y las escalinatas existentes como prolongación de la calle Pavía y el recorrido espontáneo en esa loma.

Posibilidad de instalar una pasarela (paso elevado) y un ascensor que conecte el espacio libre creado junto a la calle Sofía Navarro Bello (partera) hasta el espacio libre previsto en la confluencia de las calles Vergara y Pavía con la prolongación de la Avda. Mesa y López en su salida a la calle del Industrial José Sánchez Peñate. La instalación del ascensor se acompañará con escaleras. Esta conexión dará acceso al servicio sanitario del Centro de Salud Guanarteme.



ponderación que establece el nivel de prioridad de las conexiones, se establece en base a cuatro factores principales:

A. La población vulnerable afectada en cada conexión.

Factor puramente objetivo. Se parte del recuento censal del número de personas consideradas vulnerables frente a la movilidad y accesibilidad. Personas mayores de 70 años y menores de 18.

Los intervalos de ponderación se establecen de la siguiente manera:

- Menos de 275 personas por ámbito, valor 1.
- Entre 275 y 900 personas por ámbito, valor 2.
- Más de 900 personas por ámbito, valor 3.

En este apartado se ha tenido en cuenta la población más cercana a cada conexión propuesta según la siguiente imagen.



Ámbitos de población próximos a las conexiones verticales propuestas.

7.- PONDERACIÓN

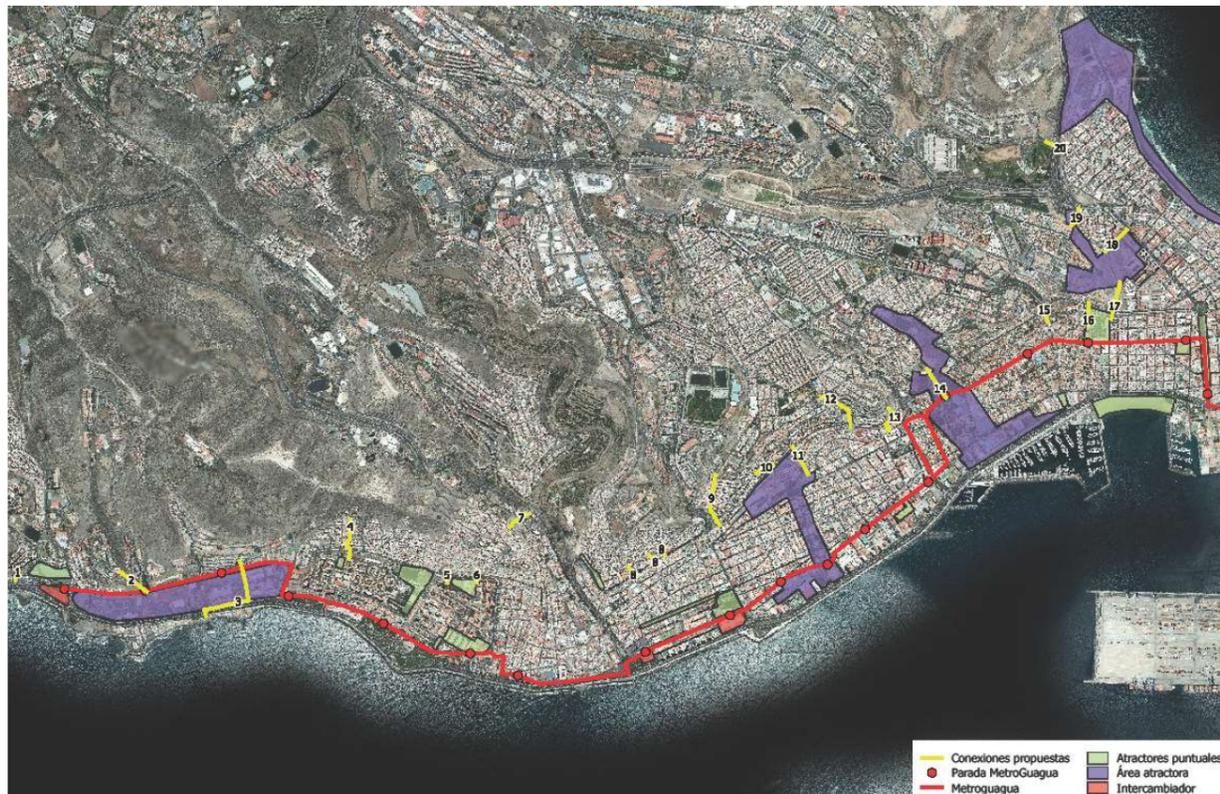
Establecidos los criterios generales que generan la necesidad de una conexión en un determinado ámbito urbano, se establece una ponderación de factores cuyo sumatorio establecen el nivel de prioridad de cada conexión. Los resultados se agrupan en tres intervalos que conforman una escala de prioridad de tres niveles estimados de menor a mayor. La

B. Los servicios a los que esa conexión da acceso (zona atractora).

Se pondera en base a dos niveles de valoración, otorgando mayor importancia a los servicios de naturaleza sanitaria, educativa o social. En un segundo escalón quedarían los servicios administrativos, comerciales y de ocio o esparcimiento.

- Zona atractora sanitaria, educativa o social, valor 3.
- Zona atractora administrativa, comercial, de ocio o esparcimiento, valor 2.

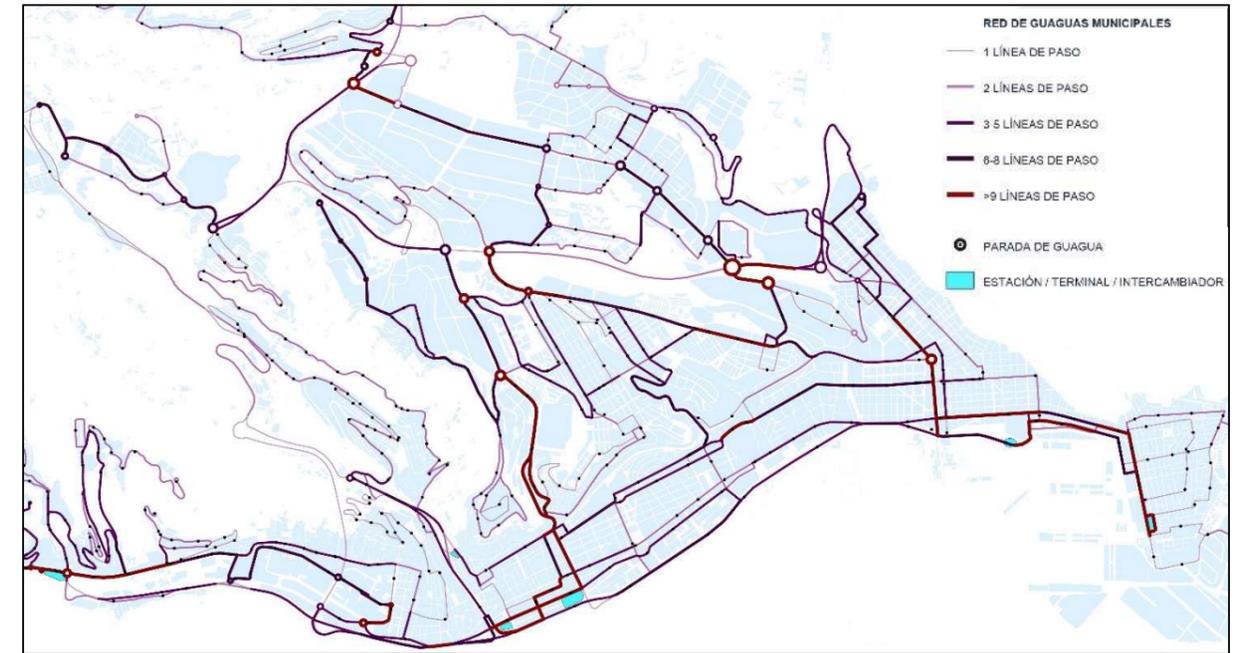
En la imagen siguiente se delimitan las zonas atractoras destacables en la propuesta de conexión vertical.



Zonas atractoras en relación con las conexiones verticales propuestas.

C. La conectividad con respecto a los sistemas de transporte público y el carril bici en los niveles urbanos inferior y superior.

En este apartado se ha tenido en cuenta las distintas redes de movilidad existentes y propuestas; red de guaguas municipales, BRT y red de carriles bici.



Red de guaguas municipales



Red ciclista

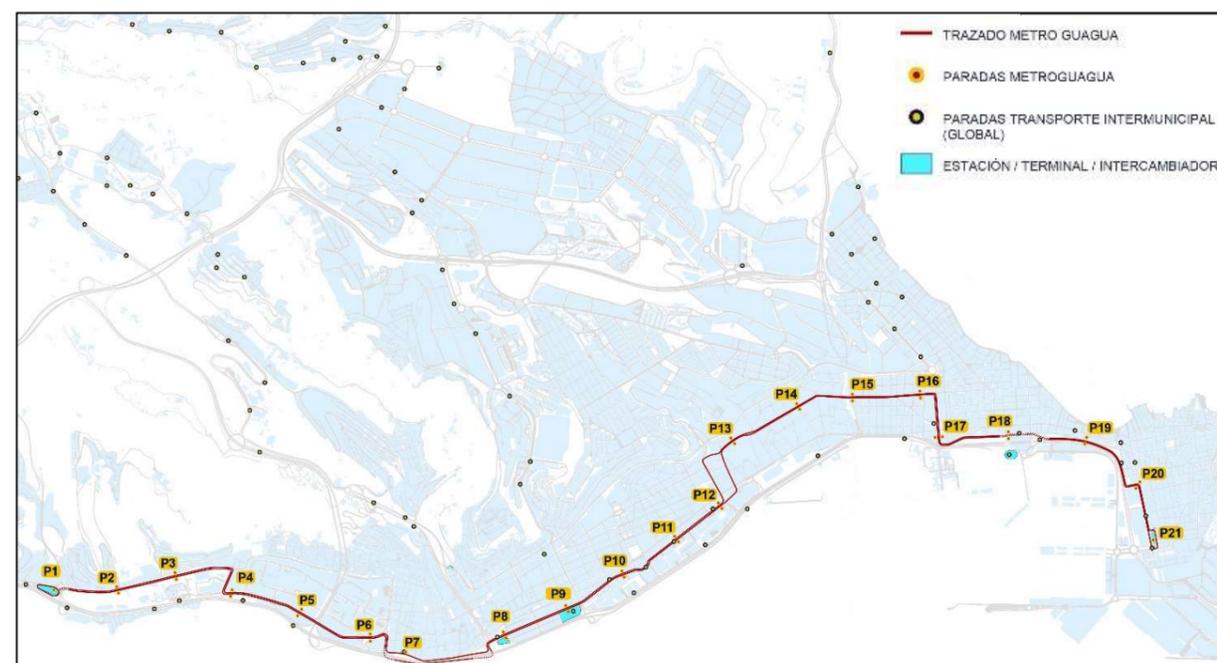
Se ha ponderado la cercanía de cada extremo de la conexión vertical a las paradas o estaciones de transporte público y a la presencia inmediata o no de carril bici que garantice la continuidad del trayecto ciclista. La baremación se establece en función de las distancias de la siguiente manera:

- Menos de 50 metros a paradas o estaciones de transporte público y presencia inmediata de carril bici. Valor 3.
- Entre 50 y 150 metros a paradas o estaciones de transporte público. Valor 2.
- Más de 150 metros a paradas o estaciones de transporte público. Valor 1.

En síntesis, las conexiones verticales propuestas ponen en relación directa los anillos de movilidad de la red de guaguas municipales, que circulan por cada barrio, con la línea del carril bici y la metroguagua (BRT).



Conexiones propuestas en relación a las líneas de guaguas existentes y la línea de BRT prevista



Red BRT

D. La existencia de conexión previa y el estado y funcionalidad de dicha conexión.

En prácticamente la mayoría de los ámbitos urbanos seleccionados existe algún tipo de conexión que permite el tránsito vertical, ya sea de manera espontánea o planificada. El estado y las condiciones de funcionamiento de esas conexiones constituye otro factor a ponderar en el momento de establecer prioridades de actuación. De la misma manera, más allá del estado de conservación, otro factor de ponderación lo conforma la existencia de condiciones que permitan la accesibilidad universal, propiciando a través de elementos arquitectónicos fijos o móviles (mecánicos) el tránsito a personas con movilidad reducida.

De esta manera, se contemplan tres supuestos de valoración.

- Conexión interrumpida en algún punto y/o conexión defectuosa que afecta a la seguridad, valor 3.
- Conexión defectuosa que no afecta a la seguridad. Valor 2.
- Conexión funcional pero con carencias (referidas al mobiliario urbano, papeleras, iluminación, etc..). Valor 1.

Como sumatorio independiente se contemplan los casos en los que se manifiesta carencia de elementos arquitectónicos adaptados a personas con discapacidad y movilidad reducida, otorgándosele un valor 3.

Tomemos como ejemplo la conexión histórica entre la Ciudad Alta y Baja a través del conocido como “Parque Doramas y Jardines Rubió”, para observar la aplicación de los baremos señalados.

Ejemplo de aplicación de los criterios señalados:

Conexión 14. Parque Doramas – Jardines Rubió - Altavista.

- Población vulnerable: 1.021 personas. Valor de ponderación 3.
- Cercanía a servicios (zona atractora): cercanía a servicios deportivos y áreas de ocio, valor de ponderación 2.
- Conexión cercana con transporte público y carril bici: En el Paseo de Chil, a la presencia inmediata del carril bici se le suma la existencia de una parada de guaguas a menos de 50 metros del extremo de la conexión. Eso otorga un sumatorio 3+3 que se suma al valor 3 que en la calle Emilio Ley proporciona la parada inmediata de Metroguagua. Por tanto, el valor de ponderación total para este factor será 9.
- Existencia de conexión previa, estado y funcionalidad: en todo su trazado la conexión es continua y funcional pero estimamos que presenta defectos que afectan a la accesibilidad universal y carencias de elementos relativos al mobiliario urbano y la iluminación en amplios tramos del recorrido. Por tanto, el sumatorio sería 1+3 dando como resultado un valor de 4 puntos.

Sumando lo obtenido para todos los factores de ponderación: 3+2+9+4 = 18.

Por tanto, la conexión Parque Doramas – Jardines Rubió, obtendría un valor de prioridad 18, que en relación a los intervalos de 3 puntos creados a partir del valor 9 y hasta el valor 20, sitúan a esta conexión en el nivel 1 de prioridad.

Intervalos:

Para establecer la prioridad de cada actuación se fijan unos intervalos de 3 puntos creados a partir del valor 9 y hasta el valor 20 de la forma siguiente:

(20 - 17) Prioridad 1.

(16 - 13) Prioridad 2.

(12 - 9) Prioridad 3.

Por tanto, aplicados los factores de ponderación a todas las conexiones, la prioridad queda establecida de la siguiente manera.

CONEXIÓN	PRIORIDAD
3. Hospital Insular – Paseo Blas Cabrera Felipe “Físico”	1
14. Parque Doramas – Jardines Rubió - Altavista	1
9. Paseo de Chil – San Antonio – Agustina de Aragón	1
6. Paseo de San José III	1
*12. Fincas Unidas – Schamann (“Parque Barranquillo Viera”)	1
*17. Alcaravaneras - Paseo de Chil (Estadio Insular) – La Minilla	1
2. Casablanca I	2
16. Doctor José Ponce Arias – Paseo de Chil	2
20. Prolongación Avenida Mesa y López – Carretera de Chile	2
11. Campus de Humanidades – Paseo de Chil	2
5. Paseo de San José II	2
4. Paseo de San José I	2
10. Paseo de Chil – Paseo de San Antonio	2
18. La Minilla – Avenida José Mesa y López	2
19. La Minilla - Guanarteme	2
7. Real de San Juan	2
8. Avenida Primero de Mayo – San Nicolás	3
13. Cuatro Cañones – Pérez del Toro	3
15. Paseo de Chil – Avenida de Escaleritas – Ciudad Jardín	3
1. Hoya de la Plata	3

*A las conexiones 12 y 17 se les adjudica la Prioridad 1 debido al fluido y constante tránsito de ciudadanos residentes en Schamann hacia el barrio de Arenales y de La Minilla hacia el barrio de Alcaravaneras, al estimar la aportación de la Concejalía del Distrito Ciudad Alta.

8.- CRITERIOS DE ACTUACIÓN

Los criterios de actuación de cara a conseguir implementar o mejorar la accesibilidad vertical en el tránsito Ciudad Alta – Ciudad Baja, vienen establecidos desde este Plan Director en forma de grandes líneas directrices plenamente coherentes con las demandas ciudadanas en materia de movilidad y accesibilidad, con los presupuestos de sostenibilidad ambiental, salud y descarbonización creciente de los espacios urbanos y con la universalidad y carácter inclusivo de las actuaciones públicas.

Esos criterios o directrices de actuación abarcan en el contexto territorial que atañe a este Plan Director los siguientes siete aspectos generales:

1- Que las actuaciones no alteren, en ningún caso, las condiciones medioambientales preexistentes en cada conexión, prestando especial atención a los especímenes vegetales presentes, potenciando con tareas de revegetación su proliferación y desarrollo en aquellos lugares donde se indique expresamente.

2- Que se garantice la continuidad de las condiciones paisajísticas existentes y la no alteración de las cuencas visuales. Propiciando en los lugares destacados la creación de atalayas a modo de miradores o áreas de descanso cualificadas.

3- Que se utilicen materiales y cromatismos plenamente integrados con el entorno circundante, que faciliten el mantenimiento de las estructuras, sistemas de movilidad y elementos arquitectónicos en circunstancias de exterior evitando los coloridos disonantes y efectos reflectantes. De igual manera, se evitarán los volúmenes y alturas desproporcionados y poco coherentes con el contexto arquitectónico en el que se desarrolla la actuación.

4- Que se garantice la máxima insonorización de aquellas soluciones propuestas en base a elementos mecánicos como escaleras automáticas o ascensores.

5- Que durante las fases de ejecución de los trabajos y realización de obras, se garantice la recogida y tratamiento selectivo de residuos y la mínima emisión de ruidos y emanación de olores por parte de la maquinaria a utilizar.

6- Que todas las conexiones verticales implementen un sistema de accesibilidad y movilidad universal e inclusivo perfectamente adaptado a las necesidades de la totalidad de la población, teniendo especialmente en cuenta a los grupos más desfavorecidos y vulnerables en lo que respecta a movilidad: personas discapacitadas, personas de edad avanzada y niños dependientes de apoyo en sus desplazamientos.

7- Que las soluciones de accesibilidad vertical propuestas para cada conexión, cuenten con las condiciones que permitan el traslado de manera físicamente no costosa de medios de transporte alternativos al vehículo a motor, como la bicicleta o el patinete eléctrico.

9.- DEFINICIÓN DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS

CONEXIÓN	PRIORIDAD	ACTUACIÓN
1. Hoya de la Plata	3	- Esta actuación se recoge dentro del estudio de detalle DET-20 del PGO para uso dotacional en cuyas directrices se especifica la volumetría escalonada del mismo y el tratamiento de las cubiertas como plazas-

CONEXIÓN	PRIORIDAD	ACTUACIÓN
		miradores. Se establecerán conexiones peatonales a través de rampas y núcleos verticales de comunicación.
2. Casablanca 1	2	- Dentro de un espacio verde en ladera, ejecución de rampas adaptadas que conectan verticalmente el Paseo Blas Cabrera Felipe con las calles Debussy, Antón Dvorak y Laurisilva en el barrio de Casablanca I. - Recorrido accesible y adaptado, eliminando las escaleras existentes, entre las calles Juan Sebastián Bach y Schubert ocupando el espacio libre.
3. Hospital Insular – Paseo Blas Cabrera Felipe “Físico”	1	- Instalación de un ascensor que salve el desnivel existente entre el Paseo Blas Cabrera Felipe y la plataforma inferior entre el parking de Zarate y el antiguo edificio de Ciencias de la Salud. - Previsión de pasarela peatonal elevada que conecte con el barrio de San Cristóbal. - Ejecución de una rampa adaptada como apoyo o en sustitución de la escalera existente entre el Paseo Blas Cabrera Felipe y el barrio de Zárata.
4. Paseo de San José I	2	- Ejecución de un sistema de rampas adaptadas y escaleras que conecten el Paseo de San José y la Calle Córdoba.
5. Paseo de San José II	2	- Ejecución de un sistema de rampas adaptadas y escaleras que conecten el Paseo de San José y la Calle Palma de Mallorca.
6. Paseo de San José III	1	- Ejecución de un sistema de rampas adaptadas y escaleras que conecten el Paseo de San José y el peatonal al norte del CEIP Castilla hasta la calle Palma de Mallorca.
7. Real de San Juan	2	- Ejecución de rampas adaptadas y reconstrucción de escaleras existentes entre la Carretera del Centro y la Calle Real de San Roque y entre la Carretera del Centro y el Callejón del Árbol Bonito. Estas dos conexiones se localizan a ambos lados del edificio administrativo central de la ULPGC.
8. Avenida Primero de Mayo – San Nicolás	3	- Instalación de un ascensor que salve el desnivel existente entre la Avenida Primero de Mayo en la confluencia con la Calle San Bernardo y las Calles Minerva y Guerra del Río.
9. Paseo de Chil – San Antonio – Agustina de Aragón	1	- Instalación de escaleras mecánicas a lo largo de la calle Conde Albrit. - Eliminar el salvaescaleras existente en la calle Ingeniero José Bosch por una escalera mecánica lo que obliga a redistribuir y reparar las existentes. - Ejecución de plataforma única mixta (pavimento continuo) en los últimos tramos de la calle Conde

CONEXIÓN	PRIORIDAD	ACTUACIÓN
		Albrit, desde la calle Rosaura hasta Agustina de Aragón.
10. Paseo de Chil – Paseo de San Antonio	2	- Instalación de un ascensor junto al muro de contención existente en el Paseo de Chil. - Ejecución de rampas adaptadas desde el Paseo San Antonio hasta las edificaciones existentes a través del espacio libre.
11. Campus de Humanidades – Paseo de Chil	2	- Instalación de un ascensor y reconstrucción de las escaleras existentes en un mismo espacio. Estudiar la posibilidad de ejecutar una rampa adaptada ocupando la trasera del Campus. Todos estos elementos conectarán el Paseo de Chil con la confluencia de las calles Juan Carló y Santa Juana de Arco. - Posibilidad de intervenir en la calle Santa Juana de Arco hasta Pérez del Toro para potenciar esta conexión y garantizar un itinerario peatonal accesible y seguro.
12. Fincas Unidas – Schamann (Parque Barranquillo Viera)	1	- Rehabilitación y regeneración del corredor verde entre las calles Juan Carló y Eliseo López Orduña y Mariucha (Barranquillo Viera). - Ejecución de rampas adaptadas en la mayor proporción posible del recorrido peatonal que se diseñe junto con el apoyo puntual de escaleras.
13. Cuatro Cañones – Pérez del Toro	3	- Instalación de pasarelas y ascensores que conecten el mirador de Cuatro Cañones con la calle Pérez del Toro.
14. Parque Doramas – Jardines Rubió - Altavista	1	- Rehabilitación y regeneración del corredor verde entre el Paseo de Chil y el Mirador de Altavista. - Ejecución de rampas adaptadas e instalación de ascensor inclinado a lo largo de la pendiente entre el Paseo de Chil y Altavista. - Instalación de escaleras mecánicas entre el Paseo de Chil y la calle Emilio Ley (Jardines Rubió). - Conexión de los márgenes del barranquillo inferior al Complejo Deportivo López Socas con una pasarela que conecte la calle Sedeño con la calle Juan Ramón Jiménez y el mirador existente.
15. Paseo de Chil – Avenida de Escaleritas – Ciudad Jardín	3	- Ejecución de una escalera entre el Paseo de Chil y la calle Jovellanos.
16. Doctor José Ponce Arias – Paseo de Chil	2	- Adaptación de la escalera existente entre la calle Doctor José Ponce Arias y el Paseo de Chil, sobre el Centro de Control de tráfico de los túneles Julio Luengo.
17. Alcaravaneras – Paseo de Chil (Estadio Insular) – La Minilla	1	- Instalación de una pasarela y un ascensor que conecte La Minilla con el lateral norte del antiguo Estadio Insular.

CONEXIÓN	PRIORIDAD	ACTUACIÓN
		- Ejecución de escaleras que conecten La Minilla con Paseo de Chil. - Reconstrucción de las instalaciones de vestuarios y almacén existentes en el desembarco del ascensor.
18. La Minilla – Avenida José Mesa y López	2	- Ejecución de una plataforma elevada sobre la acera junto al centro educativo desde la calle Jesús Ferrer Jimeno hasta media altura de la escalera existente para acceder a la calle Habana. - Sustituir las escaleras por rampas adaptadas en el resto del recorrido desde el desembarco de la plataforma pudiendo ocupar parte del espacio libre colindante.
19. La Minilla - Guanarteme	2	- Ejecución de rampas adaptadas desde La Minilla hasta calle Bogotá ocupando parte de la parcela deportiva colindante. - Instalación de escaleras mecánicas entre las calles Bogotá y Paraguay. - Instalación de escaleras mecánicas en la calle Arapiles (conexión entre calles Paraguay y Marío César).
20. Prolongación Avenida Mesa y López – Carretera de Chile	2	- Ejecución de una pasarela elevada que mediante elementos mecánicos o convencionales adaptados salve el desnivel entre la prolongación de la Avenida Mesa y López (confluencia calles Vergara y Pavía) y la Carretera de Chile (espacio libre junto a la calle Sofía Navarro Bello).

10.- ANÁLISIS AMBIENTAL

10.1.- SITUACIÓN Y CONSIDERACIONES AMBIENTALES

Desde el punto de vista natural, la terraza que marca el desnivel topográfico entre la ciudad alta y baja, se presenta como un espacio densamente urbanizado que ha eliminado cualquier vestigio reseñable de vegetación natural originaria sustituyéndola por la revegetación consustancial al ajardinamiento urbano y el ornamento botánico de los intersticios no edificados. En lo concerniente a la fauna, la existente esta principalmente asociada a espacios urbanos antropizados, a parques y jardines y al pretérito ecosistema vinculado a las arenas que tapizaban el istmo de Santa Catalina y zonas aledañas, donde aún prolifera el endemismo de Gran Canaria *Pimelia granulicollis*.

En lo que respecta al material geológico de sustrato y el relieve resultante, la práctica totalidad del ámbito se sitúa sobre los paquetes sedimentarios que conforman la formación detrítica de Las Palmas, plasmándose orográficamente como una línea de aterramiento natural en forma de cantiles y laderas superiores al 45% de pendiente.

Mas allá de la protección normativa que recae sobre los especímenes de *Pimelia granulicollis* en un ámbito acotado y específico del sector de La Minilla - catalogado por el PGO como Zona de Interés Medioambiental (ZIM-090) - no existen otras figuras de protección normativa por razones de valor medioambiental dentro de la franja de contacto que marca el desnivel entre la ciudad alta y la plataforma costera, consagrándose el territorio en este sector a los procesos de plena urbanización y ocupación del espacio.

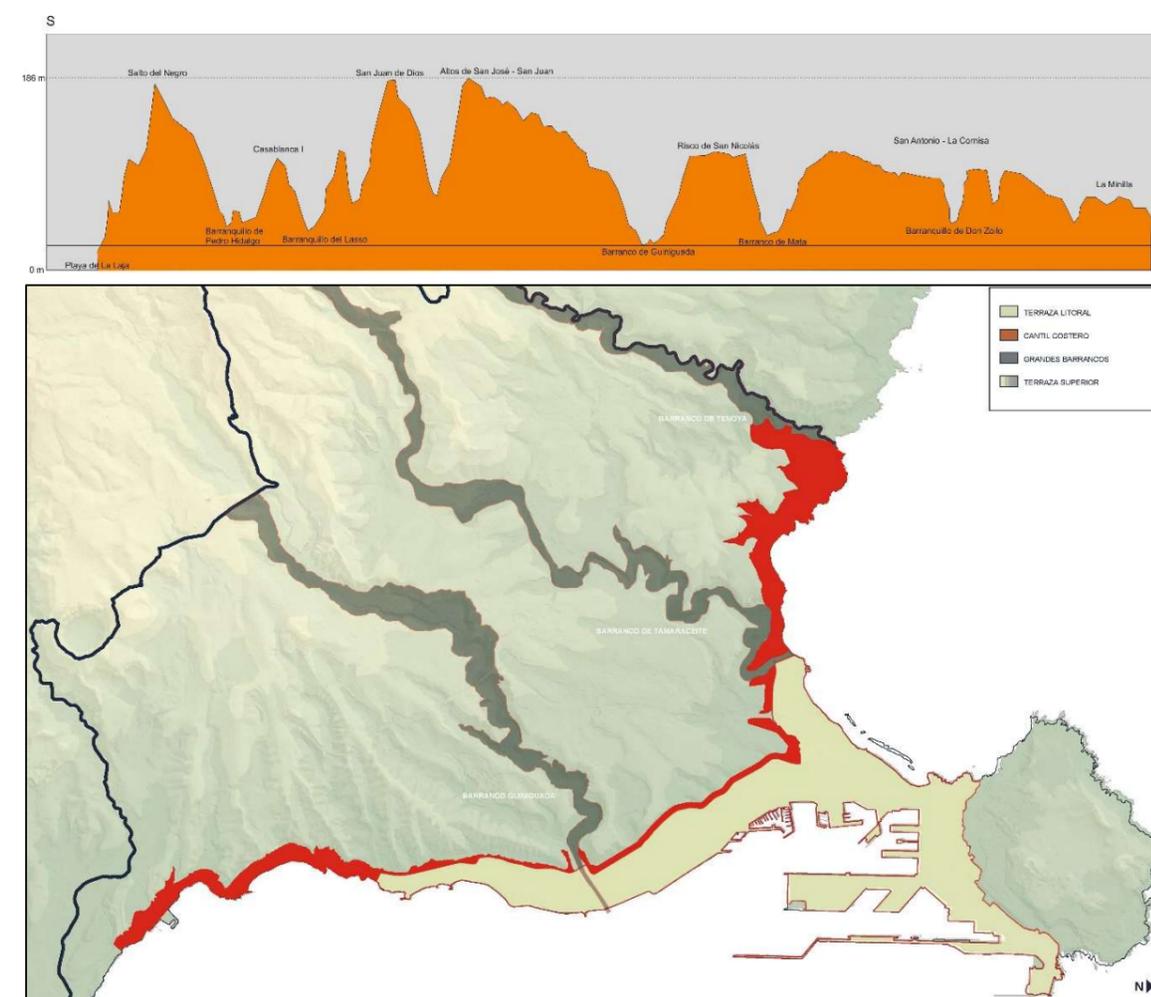
10.2.- ASPECTOS GEOLÓGICOS, GEOMORFOLÓGICOS Y TOPOGRÁFICOS

El tramo longitudinal de contacto entre los dos niveles topográficos que configuran la ciudad de Las Palmas se encuentra conformado geológicamente de manera mayoritaria por un estrato de conglomerados heterométricos de detritos y arenas poco clasificados y contenidos en una matriz arcillosa. Se intercalan con depósitos volcanoclásticos de materiales detríticos gruesos y depósitos epiclásticos (“*mud flows*” o “*debris flow*”), con estructuras caóticas e intercalaciones complementarias de lavas, brecha de tipo Roque Nublo y lapillis. Se trata de depósitos aluviales y coluviales depuestos a través de procesos de erosión y transporte que junto a los materiales resultantes de la erosión más reciente y la dinámica hidrológica se integran en lo que se denomina Miembro Superior de la Formación Detrítica de Las Palmas, observable en los escarpes de subida a la ciudad alta, desde cortes estratigráficos en el Paseo de Chil y en los remontes de Barranco Seco, barranco de Mata, Barranquillo de D. Zoilo, Avenida de Escaleritas y en el cantil del Rincón.

En la base del talud, es posible distinguir en algunos sectores materiales del Miembro Medio de la Formación Detrítica en forma de un paquete de sedimentos aluviales (arcillas y limos) con intercalaciones de piroclastos y cantos basálticos, traquíticos y fonolíticos en estratificación cruzada.

Esta geología sedimentaria, aparece contenida en un relieve alomado de perfil redondeado que transita hacia la plataforma costera inferior de manera gradual en la mayoría de los casos, si bien, la propia naturaleza topográfica y las transformaciones antrópicas de los terrenos hacen que existan excepciones en forma de cortes abruptos de gran verticalidad y aspecto acantilado, sobre todo hacia el sector central del ámbito, Risco de San Antonio, La Cornisa y Paseo de Chil.

Desde el punto de vista altitudinal, la terraza superior se sitúa en una cota máxima cercana a los 80 metros en el sector de 4 cañones, mientras que no disminuye de los 25 metros en ningún punto de su recorrido. En lo que respecta a los valores de pendiente, estos superan en algunos tramos acantilados valores del 100%, estando no obstante la media en torno a la cifra estándar del 45%.



10.3.- RASGOS CLIMÁTICOS E HIDROLÓGICOS

El espacio que engloba el ámbito a ordenar, se integra climáticamente dentro del dominio costero de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y el conjunto nororiental de la isla. Por ello, los rasgos climáticos y meteorológicos están condicionados por una localización insular expuesta directamente al régimen de los alisios y a las condiciones áridas.

Tomando como referencia los datos de la estación termopluviométrica del Puerto de La Luz, se trata de un espacio con un reducido e irregular volumen de precipitaciones en forma de lluvia (menos de 100 mm. anuales), las cuales se concentran entre los meses de octubre a febrero, con puntuales acontecimientos en marzo y abril. En dichas condiciones de temperatura y precipitación, estaríamos abordando un espacio adscrito a la variedad climática desértica cálida con verano seco, cuyas características intervienen directamente en el desarrollo de otros parámetros territoriales.

En relación a ello, la torrencialidad es una de las características del régimen de precipitaciones, poniendo en resalte las consecuencias derivadas de las escorrentías en relación a las circunstancias topográficas. De nuevo, las actuaciones de protección artificial, las medidas constructivas de las edificaciones residenciales y la eficacia del sistema de distribución del agua de lluvia intervienen en la relación causa-efecto asociada a los riesgos derivados de factores geomorfológicos.

El régimen de vientos resulta directamente condicionado por el predominio de los alisios del norte y noreste, con una reducida velocidad media y una continuidad regular a lo largo del año. Suele ser muy poco común la presencia de vientos con velocidad superior a los 20 km/h, salvo en casos de inestabilidad atmosféricas y fenómenos borrascosos.

El carácter abierto de la zona no facilita la atenuación de la incidencia directa de los mismos, aunque dicha continuidad anual permite explicar la destacada visibilidad media y la “limpieza” del perfil atmosférico, excepto en períodos de invasión del aire sahariano. Esta circunstancia revierte en una apreciable aptitud del ámbito para la observación paisajística a corta y media distancia.

Resumen de la evolución anual de distintas variables climáticas aplicables al ámbito

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Media
Precipitaciones (mm)	19,8	19,9	16,6	5,7	3,7	1,8	0,2	0,4	4,0	18,0	38,5	31,1	159,7
Temperaturas medias (°C)	18,4	18,4	18,9	19,4	20,3	20,8	22,9	24,0	24,3	23,4	21,5	19,5	21,0
Temperaturas medias máximas	20,4	20,5	21,0	21,5	22,3	23,6	24,8	26,0	26,4	25,5	23,5	21,5	23,2
Temperaturas medias mínimas	16,4	16,3	16,7	17,2	18,3	18,6	21,0	22,0	22,2	21,2	19,4	17,4	19,1
Humedad relativa (%)	72,1	72,7	69,7	69,7	71,0	69,8	75,8	75,5	75,9	74,9	73,6	69,3	72,5
Días nubosos	18,9	16,1	17,4	19,3	18,7	16,5	14,3	15,6	20,6	22,1	20,0	17,9	18,1
Días cubiertos	8,9	9,0	10,8	9,3	11,3	12,4	15,1	13,2	7,3	6,5	7,5	9,1	10,0
Días despejados	3,3	2,9	2,8	1,4	0,9	1,1	1,6	2,2	2,1	2,4	2,5	4	2,2

Fuente: Datos recogidos en la estación del Puerto de La Luz. Instituto Nacional de Meteorología.

Resumen del comportamiento de los vientos a lo largo del año aplicables al ámbito

Mes	Norte		Noreste		Este		Sureste		Sur		Suroeste		Oeste		Noroeste	
	Km/h	%	Km/h	%	Km/h	%	Km/h	%	Km/h	%	Km/h	%	Km/h	%	Km/h	%
Enero	18	12	20	15	14	19	13	11	14	6	6	1	7	2	20	6
Febrero	19	14	16	20	13	16	15	7	14	4	5	1	9	2	19	6
Marzo	22	22	19	29	16	14	7	3	7	2	0	0	9	2	20	7
Abril	16	31	17	24	11	9	8	3	5	2	0	0	13	1	21	11
Mayo	16	43	16	31	11	5	0	0	0	0	0	0	5	2	17	10
Junio	18	48	16	29	11	5	2	1	0	0	0	0	0	0	16	21
Julio	16	43	17	26	13	4	0	0	0	0	0	0	6	1	15	19
Agosto	15	44	16	27	10	5	2	1	0	0	0	0	5	1	15	9
Septiembre	16	32	15	24	11	10	4	2	4	1	0	0	0	0	14	8
Octubre	14	14	15	26	14	12	11	5	18	1	0	0	0	0	14	5
Noviembre	17	13	16	17	14	19	15	8	16	5	4	2	4	1	11	3
Diciembre	18	10	16	16	16	16	17	10	14	7	10	2	0	0	16	6

Fuente: Datos recogidos en la estación del Puerto de La Luz (1979-1985). Instituto Nacional de Meteorología.

Las condiciones de aridez reflejadas y la condición de terraza que actualmente identifica el área advierten buena parte de las condiciones del funcionamiento del ciclo hidrológico.

Éste se caracteriza en el ámbito de ordenación por un mero cumplimiento de las funciones de transporte del agua de lluvia en un proceso derivado de la teórica escorrentía natural a través de los cauces excavados por la última - en términos geológicos - dinámica erosiva. Estos cauces entre los que destacan los barrancos de Mata y Guinguada y los barranquillos de Pedro Hidalgo, Don Zoilo y El Lasso, presentan un grado de urbanización y conducción artificial del cauce en sus tramos terminales que posibilitan la escasa o nula afección de avenidas o desbordamientos en el transcurso de eventos meteorológicos extraordinarios.

10.4.- ELEMENTOS NATURALES. VEGETACIÓN Y FAUNA

Las condiciones naturales que conforman el aterramiento de la ciudad de Las Palmas en dos niveles altitudinales participan de las circunstancias que definen una intensa urbanización y antropización del espacio. Por todo ello y salvo excepciones puntuales, descontextualizadas ecológicamente de la realidad territorial actual, no existen comunidades vegetales naturales reseñables más allá de las conformadas por especies herbáceas ruderales y nitrófilas que aprovechan los vacíos de ladera o intersticios no edificados. El resto de la flora, se encuadra dentro de especies (algunas de ellas propias de la flora autóctona) que acompañan a los programas de revegetación y diseño de parques, jardines, espacios libres, espacios verdes y adecuación de vías y aceras y adaptación faunística a esos espacios.

En relación a ello, dentro del ámbito territorial que delimita el desarrollo de este Plan Director, destacan dos espacios consagrados al ajardinamiento que actúan como corredores verdes de conexión entre los dos niveles urbanos de la ciudad. Se trata del Parque Barranquillo Viera, conocido popularmente como “Parque de las Cucas”, y el parque Doramas – Jardines Rubió.

Ambas piezas territoriales se constituyen en áreas de gran significación y singularidad en función de sus repercusiones medioambientales y paisajísticas dentro de un contexto urbano denso y topográficamente condicionado.

En lo que respecta a la fauna, esta sigue los patrones comunes al resto de áreas urbanas, proliferando especies adaptadas a las actividades humanas. Ratones, ratas, lagartos, lagartijas, conejos, gatos asilvestrados e insectos, junto a diversas especies de avifauna asociadas a las arboledas y espacios verdes de ciudad conforman el inventario más general.

De manera excepcional, es necesario hacer mención a la especie de escarabajo endémica de los espacios dunares de Gran Canaria, *Pimelia granulicollis*, cuya presencia ha sido documentada y estudiada en varios solares del entorno de La Minilla. Dicha especie motiva un apartado especial de protección normativa, a la vez que supone un valioso hito natural y científico en el contexto natural del municipio.



Principales espacios verdes en el ámbito del Plan Director. Parque Doramas – Jardines Rubió y Parque Barranquillo Viera.

PRINCIPALES ESPECIES VEGETALES EN EL CONTEXTO DEL PLAN DIRECTOR		
Nombre científico	Nombre común	Función y distribución
<i>Phoenix canariensis</i>	Palmera canaria	Cultivo y ornamental. Endemismo.
<i>Bismarckia nobilis</i>	Palmera de plata	Ornamental. Foránea
<i>Washingtonia filifera</i>	Palmera de California	Ornamental. Foránea
<i>Washingtonia robusta</i>	Palmera mexicana	Ornamental. Foránea
<i>Casuarina equisetifolia</i>	Pino marino, casuarina	Separadora, cortavientos y ornamental. Foránea
<i>Tipuana tipu</i>	Tipuana	Ornamental. Foránea
<i>Furcraea selloa</i>	Falso ágave	Ornamental. Foránea
<i>Pandanus utilis</i>	Pándano	Ornamental. Foránea
<i>Yucca elephantipes</i>	Yuca de interior	Ornamental. Foránea
<i>Agave attenuata</i>	Ágave	Ornamental. Foránea
<i>Cordyline australis</i>	Tirakau	Ornamental. Foránea
<i>Kleinia nerifolia</i>	Verode	Espontánea. Endemismo

PRINCIPALES ESPECIES VEGETALES EN EL CONTEXTO DEL PLAN DIRECTOR		
Nombre científico	Nombre común	Función y distribución
<i>Opuntia máxima Mill</i>	Tunera común	Cultivo o flora espontánea. Foránea
<i>Opuntia dillenii</i>	Tunera india	Cultivo o flora espontánea. Foránea
<i>Portulacaria afra</i>	Arbusto elefante	Ornamental. Foránea
<i>Dracaena draco</i>	Drago	Flora Espontánea u Ornamental. Endemismo
<i>Plocama pendula</i>	Balo	Flora Espontánea. Endemismo
<i>Launaea arborescens</i>	Aulaga	Flora Espontánea. Endemismo
<i>Nicotiana glauca</i>	Tabaco moro	Espontánea. Foránea
<i>Lycium intricatum</i>	Espino marino	Espontánea. Autóctona
<i>Argyranthemum frutescens</i>	Magarza	Espontánea. Endemismo
<i>Pittosporum tobira</i>	Tobira	Ornamental. Foránea
<i>Schinus molle</i>	Falso pimentero	Ornamental. Foránea
<i>Ficus benjamina</i>	Ficus	Ornamental. Foránea
<i>Delonix regia</i>	Flamboyan	Ornamental. Foránea
<i>Ficus elástica</i>	Ficus de hoja grande	Ornamental. Foránea



Tártagos, ficus, tuneras, palmeras, agaves, pándanos y verodes. algunas de las especies vegetales más comunes en el ámbito del plan director.

ESPECIES ANIMALES MÁS HABITUALES EN EL CONTEXTO DEL PLAN DIRECTOR	
Nombre científico	Nombre común
<i>Streptopelia risoria</i>	Tórtola de collar
<i>Streptopelia decaocto</i>	Tórtola turca

ESPECIES ANIMALES MÁS HABITUALES EN EL CONTEXTO DEL PLAN DIRECTOR	
Nombre científico	Nombre común
<i>Columba livia canariensis</i>	Paloma Bravía
<i>Myopsitta monachus</i>	Cotorra argentina
<i>Pittacula krameri</i>	Cotorra de Kramer
<i>Passer hispanoliensis</i>	Gorrión moruno, palmero
<i>Turdus merula</i>	Mirlo
<i>Falco tinnunculus canariensis</i>	Cernícalo
<i>Apus unicolor</i>	Vencejo
<i>Phylloscopus collybita</i>	Mosquitero común
<i>Upupa epops</i>	Abubilla
<i>Parus caeruleus</i>	Herrerillo
<i>Gallotia stehlini</i>	Lagarto de Gran Canaria
<i>Chalcides sexlineatus</i>	Lisa
<i>Tarentola boettgeri</i>	Perenquén
<i>Mus musculus</i>	Ratón común
<i>Rattus. spp</i>	Rata común
<i>Apis mellifera</i>	Abeja negra canaria
<i>Melecta curvispina</i>	Abeja
<i>Scymnus canariensis</i>	Sarantontón rojo
<i>Exochomus flavipes nigripennis</i>	Sarantontón negro
<i>Harpalus distinguendus</i>	Escarabajo
<i>Hegeter impressus</i>	Escarabajo de Gran Canaria
<i>Coccinella algerica</i>	Sarantontón
<i>Eristalis tenax</i>	Mosca zángano
<i>Lucilia sericata</i>	Mosca verde
<i>Musca domestica</i>	Mosca común
<i>Codophila varia</i>	Escudo común
<i>Bombus canariensis</i>	Abejorro
<i>Hymenia recurvalis</i>	Polilla
<i>Pieris rapae</i>	Mariposa blanca
<i>Dactylopius coccus</i>	Cochinilla de la tunera
<i>Argiope trifasciata</i>	Araña de la tunera
<i>Calliptamus plebeius</i>	Saltamontes común
<i>Gryllus bimaculatus</i>	Grillo
<i>Schistocerca gregaria</i>	Langosta
<i>Porcellionides sexfasciatus</i>	Cochinilla
<i>Zygoptera spp.</i>	Caballito del diablo

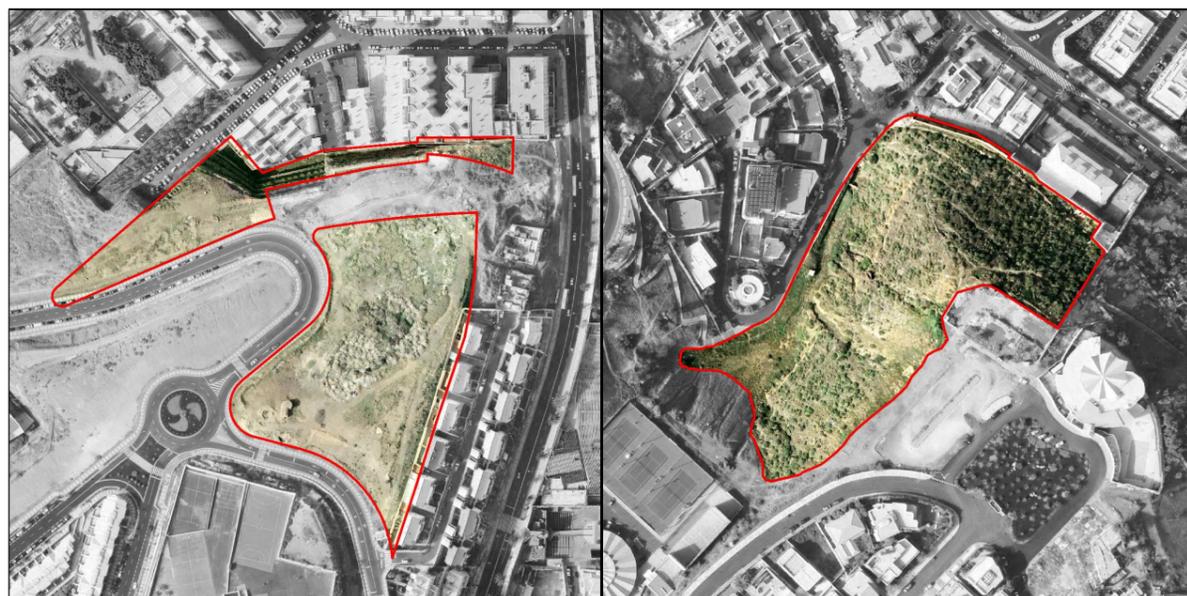
ESPECIES ANIMALES MÁS HABITUALES EN EL CONTEXTO DEL PLAN DIRECTOR	
Nombre científico	Nombre común
<i>Anax imperator</i>	Libelula
<i>Culex pipiens</i>	Mosquito común
<i>Pimelia granulicollis</i>	Escarabajo bombón

10.5.- ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

No concurre en el ámbito de ordenación la delimitación total o parcial de área alguna que se integre en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, en la Red Natura 2000 o en áreas afines para las que se regule su tratamiento específico por parte de instrumentos de protección supramunicipal.

Por el contrario, en el marco legislativo municipal que emana del PGO, se incluyen dos ámbitos dentro del catálogo de protección como Zonas de Interés Medioambiental. Uno de ellos se refiere al sector de La Cornisa (ZIM-093), concretamente a las laderas septentrionales en las cercanías del complejo deportivo López Socas. La consideración proteccionista hacia este sector emana de las características geomorfológicas y geológicas de la vertiente, con depósitos y estratigrafías de alto valor paisajístico científico y educativo.

El otro sector incluido en el Catálogo Municipal ZIM (Zona de Interés Medioambiental), encuentra motivación en razones de biodiversidad y se corresponde con el hábitat de *Pimelia granulicollis*, escarabajo bombón o de las arenas, delimitado en dos parcelas del sector de La Minilla que formaban parte del complejo dunar asociado en tiempos pretéritos al istmo de Santa Catalina y sus áreas circundantes.



Zonas de Interés Medioambiental en el ámbito del Plan Director. A la izquierda (ZIM-090) La Minilla, área de proliferación de *Pimelia granulicollis*. A la derecha (ZIM-093) La Cornisa.

10.6.- ELEMENTOS CULTURALES DE INTERÉS

El transecto vertical que separa los tradicionales dos escalones urbanos de la ciudad de Las Palmas es valorizado casi de forma exclusiva por sus condiciones paisajísticas. En este sentido, las características fisiográficas de los terrenos y las formas históricas de ocupación del espacio en los distintos sectores para los que el Plan Director prevé actuaciones han propiciado la inexistencia de estructuras o construcciones susceptibles de formar parte del bagaje cultural del territorio bien sea por razones artísticas, etnográficas o históricas.

10.7.- RIESGOS NATURALES

Excluyendo la posibilidad de circunstancias sísmicas y vulcanológicas inherentes a la naturaleza insular, no se contempla la posibilidad de riesgos naturales diferentes a los resultantes de la relación entre relieve y meteorología. Las características topográficas del ámbito donde se desarrolla el Plan Director y la constatada y cada vez más recurrente irregularidad y torrencialidad de las lluvias pueden provocar a priori la existencia de riesgos de escorrentía, avenidas, desprendimientos y deslizamientos de ladera. No obstante, en la práctica, esos factores de riesgo se ven minimizados por la extensión de la cubierta urbanizada y el desarrollo de las infraestructuras de evacuación y transporte de aguas pluviales.

Otro factor de riesgo lo constituye el viento, especialmente durante aquellos episodios meteorológicos que lo elevan en intensidad. Teniendo en cuenta el carácter abierto de la

fachada oriental hacia el primer y segundo cuadrante y en especial a los vientos provenientes del sur, todo el ámbito del Plan Director se muestra sensible a la instalación de estructuras verticales de mediano y gran porte que no ofrezcan un perfil compacto y no cuenten con la suficiente fijación al terreno.

10.8.- ANÁLISIS DEL PAISAJE. ESTRUCTURA Y CARACTERÍSTICAS EXPOSITIVAS

Por sus connotaciones ambientalistas, el paisaje siempre ha estado asociado y ha sido un recurso natural de gran trascendencia para el estudio y la conservación de los espacios naturales. Sin embargo, el concepto de paisaje no debe limitarse exclusivamente a este tipo de espacios, sino que debe aplicarse también a los tejidos urbanos consolidados. Aparte de que en todos ellos es posible encontrar en mayor o menor medida elementos naturales reseñables, la percepción del entorno doméstico por parte de la población residente y la planificación estética o visual del mismo, tiene un importante papel en el bienestar humano y la calidad de vida. No olvidemos que estos son conceptos fundamentales en el objeto genérico de conseguir la plena movilidad y accesibilidad urbana vertical en el entorno urbano de la ciudad de Las Palmas.

Los apartados que preceden a este, sobre la definición de las variables ambientales significativas y de los valores naturales y culturales, junto con la propia configuración territorial del espacio en la actualidad, se formalizan conjuntamente en un paisaje con unos rasgos singulares y específicos.

La condición morfológica de vertiente abierta al océano define buena parte de las características paisajísticas del espacio.

El paisaje urbano que actualmente se define en el ámbito del Plan Director de Movilidad Vertical es, por tanto, el resultado de la ocupación humana del suelo a lo largo de las estrategias, factores socioeconómicos y criterios de uso y explotación específicos a cada período cronológico de formación y crecimiento de la ciudad de Las Palmas.

En esa evolución, cada etapa o conjunto de cualidades de paisaje urbano nos definen piezas que, subrayando el objetivo de su conservación, rehabilitación y adecuada integración con la ciudad que lo rodea, requieren tanto de determinaciones urbanísticas comunes como aquellas otras específicas de cada cualidad o casuística del entorno en que se insertan los elementos que definen ese paisaje singular.

En consonancia con el análisis realizado en apartados anteriores, es posible resaltar a lo largo de la fachada oriental de la ciudad un conjunto de variantes temáticas con una clara implicación en la configuración del paisaje. A saber:

- Cualificación del paisaje derivada de la terraza sedimentaria como geoforma dominante y su condición de atalaya paisajística.

- Cualificación del paisaje derivada de la localización altitudinal y la exposición abierta al mar carente de interferencias visuales que emanen de la plataforma inferior.
- Cualificación del paisaje derivada de la presencia de formaciones vegetales y especímenes de especial representatividad en el contexto botánico urbano.
- Pervivencia de piezas urbanas e infraestructuras que ponen en resalte las formas históricas de ocupación del suelo y el desarrollo urbanístico.

Esta diversidad de casuísticas en las que se exponen las características de los procesos de ocupación y los valores paisajísticos del ámbito justifica una perspectiva analítica del entorno que se estructura en torno a tres elementos fundamentales:

○ **Escala local. *Espécimen y elemento constructivo destacado***

Se remite a la identificación individual de los valores naturales o culturales presentes en el espacio. En el caso de la vegetación, también al conjunto de individuos que forman comunidad. En el caso de los elementos naturales, las características fisiográficas y la relación visual con el entorno son factores paisajísticos determinantes, en lo que respecta a los elementos muebles e inmuebles que conforman el paisaje cultural en la escala local, lo más reseñable radica en las características constructivas, los rasgos tipológicos y el grado de conservación. Estos condicionantes, establecen desde el punto de vista paisajístico parámetros de adecuación al ejercicio de la planificación, justificando el tratamiento de especímenes y elementos constructivos concretos como ítems de interacción y valoración paisajística. Entonces, las normas particulares y, en menor medida, el programa de actuación, juegan un papel crucial.

○ **Escala media. *La unidad de paisaje.***

Observa el componente de paisaje que se genera a partir del efecto expositivo de un conjunto de elementos naturales o culturales que poseen características comunes y conforman una unidad homogénea.

El criterio de ordenación urbanística resulta muy similar al anterior, es decir, la ordenación de áreas homogéneas y sus condiciones específicas se convierten en herramientas básicas, debiendo recibir una atención reseñable en esta fase de análisis. Se refuerza con una puesta en valor de índole compositivo, en la que se atiende al potencial paisajístico del conjunto constructivo o la zona verde y su representación de los rasgos diferenciados o singulares de un entorno concreto.

Dicha diferenciación adquiere especial relevancia en la adecuada integración de la unidad en el ámbito específico de actuación, tanto como enclave de calidad específica del paisaje como de fragilidad frente al dinamismo y renovación del contexto urbano circundante.

○ **Escala general. *El ámbito territorial.***

La agrupación de las unidades que conforman la escala media en unas condiciones territoriales determinadas se traduce en la configuración de un paisaje urbano que introduce por sí mismo cualidades específicas y de representación en el modelo de paisaje de la ciudad consolidada.

En un análisis como éste, se busca justificar la procedencia de un valor expositivo y representativo en el entorno urbano de la ciudad consolidada, que pueda requerir determinaciones urbanísticas adaptadas a su diferenciación como entidad territorial compleja.

Sobre la base de esos criterios de escala de observación y definición del paisaje, el desnivel que conforma la fachada superior de la ciudad de Las Palmas, subraya varios elementos espaciales distintivos que permiten distinguir situaciones de entorno, con sus respectivas singularidades que participan de la valoración del espacio histórico y problemas que, por el contrario, afectan a su integración en este contexto urbano-paisajístico.

Uno de los objetivos troncales de la ordenación medioambiental del Plan General en vigor se corresponde con la conservación de los enclaves de especial interés por su valor paisajístico como cuenca visual. En esta premisa, se integra el acompañamiento de una ordenación urbanística que minimice la afección negativa sobre dichos enclaves. Respecto al Plan Director, el análisis paisajístico parte de identificar esos enclaves, caracterizar sus líneas de visión y observación y analizar sus bordes.

Dentro del contexto territorial en el que se desarrolla el Plan Director de Movilidad Vertical, identificamos una serie de puntos principales de referencia visual desde los que se domina una amplia visión de la Ciudad Baja de Las Palmas, la orla costera, la Península de la Isleta, el tramo final del Barranco de Guinguada o las estribaciones orientales de la isla. Dichos sectores de visualización con sus potenciales recorridos de exposición-observación se entienden relevantes en el planteamiento de cualquier actuación de acuerdo a los objetivos planteados, en un escenario definido por el talante de rehabilitación o potenciación del paisaje urbano.

Los puntos de referencia visual más destacados son los siguientes:

- 1.- Casablanca I, Calles Debussy y Antón Dvorak. Orientación visual noreste. Amplia panorámica del sur de la bahía y el fondeadero exterior. Panorámica del sector urbano inferior de la vega de San José – San Cristóbal. Extendiendo la visión hacia el noreste, se percibe el risco de San José y el desarrollo urbano de la Avenida Marítima. Al fondo emerge la Montaña del Faro en la Isleta.
- 2.- Calle Real de San Juan. Orientación visual norte, delimitada al poniente por las vertientes orientales del Barranco Guinguada y al naciente por el desarrollo urbano del barrio. La visual ofrece una panorámica amplia de los Riscos de San Roque y San Nicolás – San Francisco así como de los cultivos ubicados en el fondo del Barranco.
- 3.- Paseo de San Antonio en su tramo central. Orientación visual al norte, este y sur. La visual procura una amplia panorámica de la plataforma urbana inferior de la ciudad, el frente marítimo de naciente y las alturas más destacadas del campo de volcanes de la Isleta.

4.- Calle Cuatro Cañones, en el borde terminal del lomo donde se asienta el barrio de Schamann. Orientación visual a norte, este y sur. La visión obtiene vistas privilegiadas de la plataforma urbana inferior de la ciudad, el Itsmo de Santa Catalina, el Campo de volcanes de la Isleta, el puerto y el sector central de la Bahía.

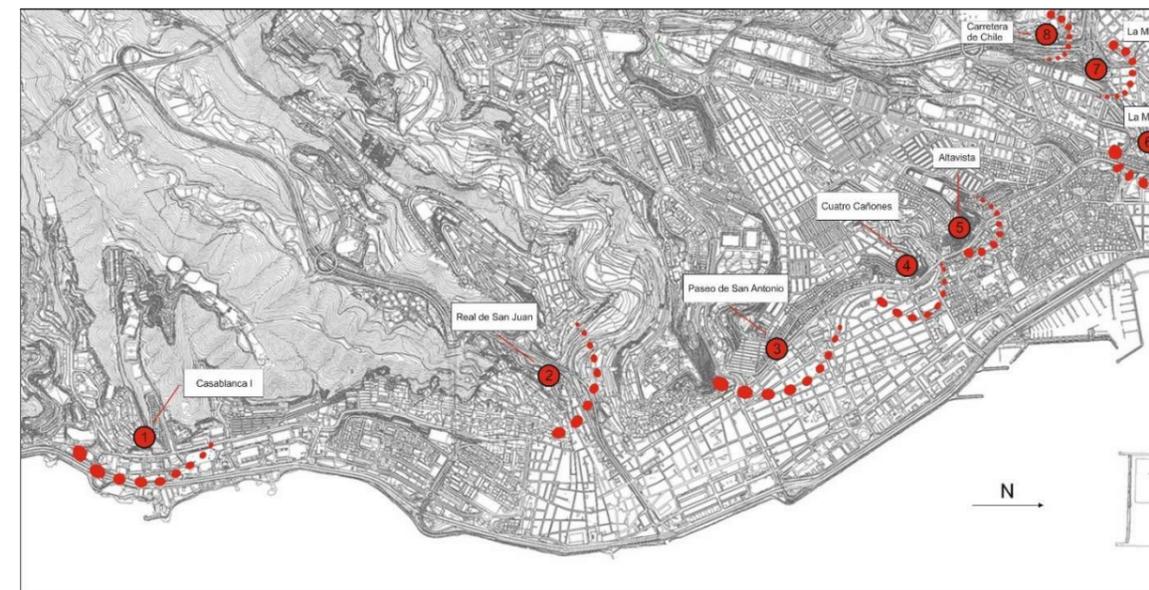
5.- Altavista. Plaza Agustín Castillo y Calle Juan Ramón Jiménez, sobre el tramo superior del Parque Doramas. Orientación visual norte y este. Visión del itsmo de Santa Catalina, el Puerto de la Luz y la Península de la Isleta.

6.- Avenida Federico García Lorca, en el morrete terminal de La Minilla. Orientación visual noreste, hacia la Península de la Isleta, el Itsmo de Santa Catalina y el Puerto de la Luz. Hacía el oeste la visión se ve interrumpida por la altura de las edificaciones que ocupan la plataforma inferior.

7.- Calle La Minilla, al oeste del barrio, pequeña cuenca visual restringida en la visión a la orientación norte y noroeste. Con panorámicas del barrio de Guanarteme y sectores de la costa norte insular.

8.- Tramo superior de la Carretera de Chile y borde septentrional de la urbanización Doctor Chiscano, sobre el desnivel que conecta el barrio de Guanarteme con la Ciudad Alta. Cuenca visual que domina la orla costera del poniente municipal, el desarrollo urbano de Guanarteme y en un segundo plano la península de la Isleta. Las edificaciones de la plataforma inferior impiden la visión de la Playa de Las Canteras, pero en cualquier dirección de la vista, se obtiene la visión del mar en contacto con el horizonte.

Estos ocho enclaves, puntos culminantes en la mayor parte de casos de las actuaciones de conexión vertical previstas en este Plan Director, se configuran como atalayas paisajísticas y recurso ambiental de primer orden para el establecimiento de puntos panorámicos y miradores de cara a la proyección turística y divulgativa de la ciudad y el municipio.



Cuencas visuales destacadas en el ámbito del Plan Director



Cuencas visuales destacadas en el ámbito del Plan Director. Altavista, La Minilla, Paseo de Chil y La Cornisa.

10.9.- DIAGNOSIS AMBIENTAL. PROBLEMÁTICA, DEBILIDADES Y OPORTUNIDADES

10.9.1.- Geología y relieve

Al tratarse de un espacio urbano, irreversiblemente condicionado por la intensa antropización del suelo y la subsiguiente transformación de cualidades o singularidades relacionadas con la litología, la definición geológica, la morfología física o su configuración expositiva, las características del relieve que puedan resultar de interés natural o paisajístico para el diagnóstico, la planificación urbanística y las condiciones constructivas del espacio son las resultantes de un contexto orográfico en pendiente, congruente con sus condiciones de terraza sedimentaria donde el perfil natural predominante se define en valores próximos al 45%; siendo modelado por la intervención humana a partir de la urbanización, la edificación, los accesos y las infraestructuras relacionadas. En determinados intersticios urbanos, a lo largo del desnivel de cornisa, es probable observar cortes estratigráficos y depósitos de materiales que exhiben la significación y naturaleza geológica del espacio.

El comportamiento geotécnico general está condicionado por el escenario geológico, concluyendo en toda la superficie con una unidad definida en el Código Técnico de la Edificación como T3 o “Terrenos desfavorables”.

Estas características del relieve, en conjunción con aspectos urbanos e impactos derivados de la intensa ocupación, pueden afectar directamente a la planificación, la posibilidad de establecer equipamientos y dotaciones, las condiciones de movilidad y accesibilidad y el incremento de factores de riesgo natural.

10.9.2.- Vegetación y fauna

A excepción de dos parcelas que conforman el habitat potencial de la especie de escarabajo *Pimelia Granulicollis* no se ha conservado ningún otro ecosistema natural u originario en el ámbito objeto del Plan Director ni en su entorno más o menos inmediato, prevaleciendo una intensa ocupación edificatoria de los terrenos consagrada a la función residencial y la dinámica urbana.

El análisis y diagnóstico de la situación ambiental advierte no obstante de la presencia de jardines y espacios verdes vegetados con flora ornamental que en el transecto vertical actúan como corredores verdes de unión entre los dos niveles urbanos. Los dos ejemplos más reseñables lo constituyen el parque Barranquillo Viera, popularmente conocido como “Parque de las Cucas” y el más extenso parque de Doramas-Rubió, que enlaza Altavista con Ciudad Jardín en plena plataforma costera.

En ambos enclaves prolifera una formación de vegetación ornamental densa con significativa presencia de palmeras, ficus y laureles de indias como árboles de porte más destacado. En el caso del parque Barranquillo Viera, la extensión ajardinada se adapta a la topografía y el relieve siguiendo el curso del cauce natural entre el nivel superior de cornisa y el intermedio que establece el Paseo de Chil. En el caso del Parque Doramas-Rubió, su superficie abarca los tres niveles de terraza desde Altavista a la base de Ciudad Jardín, creando en cada uno de ellos un espacio vegetal diferenciado.

10.9.3.- Paisaje

El paisaje a lo largo del desnivel de contacto entre los dos niveles urbanos de la ciudad de Las Palmas, aparece condicionado por los procesos de ocupación e intensa urbanización del suelo, mostrando en toda su superficie un territorio densamente edificado, con la función residencial como uso predominante y las infraestructuras y servicios asociados (accesos, dotaciones, equipamientos, espacios libres y zonas verdes). De esta manera, el desarrollo de estos elementos presenta un resultado específico en la definición del paisaje resultante, siendo el espacio libre primordialmente vertical, en ladera de mediana pendiente o en huecos aterrizados residuales que se intercalan entre las edificaciones. La edificación escalonada a través de la pendiente es por tanto el componente estructurante a partir del que se produce una serie de relaciones e interdependencias que dan unidad paisajística perceptiva al ámbito de planificación y determinan su calidad visual.

A la hora de valorar el paisaje del ámbito de estudio se parte de tres preceptos básicos ineludibles: - su carácter perceptivo, - su condición sintética que incluye elementos visibles y no visibles de carácter natural y antrópico, y - su naturaleza dinámica y la continua evolución-transformación como espacio urbano de tránsito.

El concepto de “Valor paisajístico” hace referencia a la estimación perceptiva del resultado formal en que se manifiesta el entorno a partir de la coexistencia e implantación del conjunto edificado y los restantes elementos espaciales que participan del espacio, así como la relación entre esta coexistencia y el soporte físico y medioambiental del suelo. En este sentido, la valoración paisajística del desnivel de contacto entre los dos niveles urbanos es moderada desde las dos principales escalas de análisis y percepción; el conjunto edificado, concebido como la plasmación constructiva de la ocupación urbana del espacio y los elementos medioambientales concretos que forman parte del conjunto y que se visualizan o bien como unidad de paisaje diferenciada o como compendio de elementos naturales destacados en función de la escala de observación.

De esta manera, teniendo en consideración la realidad territorial abordada hemos establecido tres factores principales de valoración:

- Estética del conjunto edificado.
- Regularidad paisajística (impacto visual).

- Presencia de elementos ambientales cualificadores (vegetación y elementos patrimoniales).

Los valores asignados a cada factor, siguen una escala común del 1 al 5 que se corresponde con:

1. Muy baja
2. Baja
3. Moderada
4. Alta
5. Muy alta

A través de los principales puntos de visualización externa que ofrece la plataforma costera inferior, el transecto vertical entre los dos niveles urbanos aparece a la vista como un frente edificado en pendiente, con puntuales espacios desnudos y manchas de vegetación urbana. El aspecto exterior del conjunto evidencia la preminencia del uso residencial como característica urbana destacada. Predomina el color blanco y los tonos pastel de la edificación salpicado de las manchas de verdor que aportan los jardines y algunos tramos de ladera no urbanizados. En general la percepción externa se decanta por la sensación de un territorio ciento por ciento urbano, plenamente construido y densamente ocupado.

En la escala cercana que implica el recorrido a pie por el espacio, el paisaje se detalla y diversifica. Sigue predominando la componente urbana y se multiplican las connotaciones negativas y positivas, pero se diferencian claramente tres ámbitos en lo que a valoración paisajística se refiere; los riscos y su abigarrada, vertical y colorida trama edificatoria, la ocupación más regular en alineaciones horizontales y paseos de cornisa y las puntuales manchas de vegetación y terrenos desnudos que ofrecen los jardines y los tramos de ladera sin edificar.

En base a las fichas de actuaciones y los sectores urbanos implicados, la valoración del paisaje puede quedar resumida en la siguiente tabla.

SECTOR	VALORACIÓN PAISAJÍSTICA
1. Hoya de la Plata	Alta
2. Casablanca I	Moderada
3. Hospital Insular – Paseo B. Cabrera Felipe	Baja
4. Paseo de San José I	Baja
5. Paseo de San José II	Moderada
6. Paseo de San José III	Moderada

7. Real de San Juan	Moderada
8. Avenida Primero de Mayo – San Nicolás	Muy baja
9. Paseo de Chil – San Antonio – Agustina de Aragón	Muy baja
10. Paseo de Chil – Paseo de San Antonio	Alta
11. Campus de Humanidades – Paseo de Chil	Muy baja
12. Fincas Unidas – Shamann (Parque Barranquillo Viera)	Alta
13. Cuatro Cañones – Pérez del Toro	Baja
14. Parque Doramas – Jardines Rubió - Altavista	Muy Alta
15. Paseo de Chil – Avda. Escaleritas – Ciudad Jardín	Moderada
16. Doctor José Ponce A. – Paseo de Chil	Baja
17. Alcaravaneras – Paseo de Chil – La Minilla	Moderada
18. La Minilla – Avenida José Mesa y López	Moderada
19. La Minilla - Guanarteme	Moderada
20. Prolongación Mesa y López – Carretera de Chile	Alta

10.9.4.- Impactos

Resulta obvio señalar que los impactos ambientales que se generan en el ámbito del Plan Director tienen como factor constituyente las actuaciones humanas sobre el espacio, y el intenso proceso de antropización circundante generado por la ocupación edificatoria y urbanizadora.

Una vez realizado el diagnóstico de la situación actual, los impactos constituyen un elemento importante en el marco de actuación futura, en tanto que sobre ellos girarán muchas de las propuestas normativas y de ordenación.

En la franja vertical de contacto entre la ciudad alta y baja, existe una situación de impactos concretos y puntuales derivados de la actividad humana en tanto que los mismos son inherentes a los procesos de ocupación del espacio y la dinámica urbana, donde los usos del suelo y el libre acceso a los terrenos públicos, producen situaciones de disfunción ambiental y paisajística.

Como aspecto positivo, cabe decir que la mayor parte de los impactos son de carácter reversible a partir de adoptar medidas concretas de ordenación o medidas sociales de educación ambiental y concienciación ciudadana.

Los principales impactos detectados en el ámbito de ordenación se encuentran agrupados en dos grandes categorías; por un lado los que responden a la emisión, vertido o deposición de sustancias contaminantes, incluyendo en este apartado los ruidos y humos provenientes del tráfico o actividades industriales o pseudoindustriales concretas y los impactos visuales y paisajísticos derivados casi en su totalidad de la inadecuación arquitectónica o degradación de edificaciones, acometidas e infraestructuras.

a) Contaminación urbana

- Vertidos y residuos: Aparecen de manera puntual en los espacios de ladera no ocupados por la edificación y en los intersticios no urbanizados. En algunos casos, se trata de restos de obras, maderas, tuberías, áridos y materiales análogos, en otros casos, se trata de la mera deposición de basura doméstica. En ambos casos, estas acumulaciones de desechos pueden provocar insalubridad general, malos olores puntuales, inestabilidad topográfica en los casos más graves o proliferación de ratas e insectos nocivos.

- Contaminación acústica y olfativa: No es un impacto reseñable en el área de análisis y a falta de industrias o concentración de actividades generadoras de ruidos o gases nocivos, su incidencia se ciñe al intenso tráfico rodado que se desarrolla en alguna de las principales vías que circundan el espacio.

b) Impactos visuales y paisajísticos

Están principalmente relacionados con el impacto visual de edificaciones, infraestructuras y acometidas urbanas.

Se trata de un impacto puntual y de diferente grado de reversibilidad según casos. Se conforma de situaciones diversas en las que participan cuestiones relativas a la distorsión arquitectónica, el ornato, los cromatismos, la desproporción volumétrica, el empleo de materiales discordantes y la exposición visual.

A continuación, señalamos como más reseñables los que atañen a:

- Edificaciones ruinosas.
- Edificaciones y estructuras de alta relación de aspecto.
- Acometidas de luz y transporte de agua, alcantarillado o evacuación de pluviales en situación de resalte sobre el terreno.

10.9.5.- Conclusiones

- Problemática ambiental. Debilidades y oportunidades

Teniendo en cuenta las condiciones territoriales que el desarrollo histórico y los nuevos impulsos urbanísticos han impuesto a la ciudad consolidada, asumiendo su reordenación como espacio más amable al ciudadano y considerando además su evolución hacia un espacio cada vez más consagrado a formas de movilidad que prioricen el uso peatonal y ciclista frente al del vehículo a motor, estimamos centrar las conclusiones a este diagnóstico en torno a 3 grandes aspectos que pueden ser relacionados con toda la problemática ambiental inherente al espacio desde una perspectiva ordenancista que relacione debilidades y oportunidades.

- Aprovechamiento de las condiciones medioambientales existentes

En el apartado correspondiente a la vegetación y en el referido al análisis paisajístico, quedó constancia de la existencia de determinados espacios que funcionan como corredores verdes verticales dentro de un área decantada perceptivamente hacia la aglomeración edificada sin solución de continuidad con el resto de los sectores urbanos colindantes. En este sentido el principal problema a solventar es la falta de planificación y el desorden que el abandono y el desuso han procurado a dichos espacios. Por tanto, creemos que las oportunidades de planificación pasan por poner en valor dichos jardines, integrándolos como protagonistas destacados en un área global que apueste por el desarrollo de actividades al aire libre; huertos urbanos, jardines y parques aptos al desarrollo de prácticas de salud y espacios ambientalmente saludables que fomenten la educación ambiental y la conciencia cívica.

- Deterioro paisajístico y corrección de impactos

Los impactos visuales se relacionan con el deterioro o la inadecuación de edificaciones e infraestructuras a través del abandono, el desuso o la adopción de acabados materiales y cromatismos discordantes. La oportunidad de regeneración y rehabilitación pasa por incluir en los sectores objeto de actuación un programa global de ornato y embellecimiento que corrija las disfunciones arquitectónicas y estéticas de los elementos constructivos existentes. Por otro lado, la corrección de impactos debe incidir también en la eliminación de espacios vacíos que sirvan a la acumulación de vertidos y desechos.

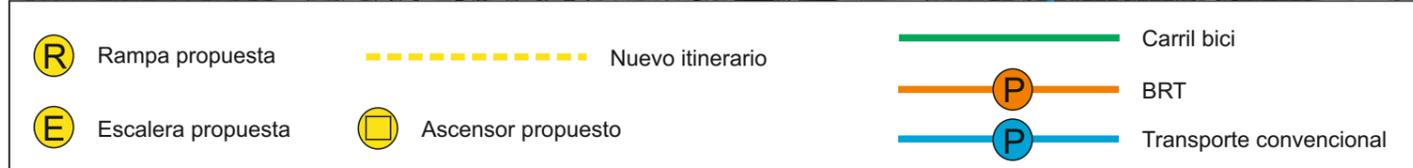
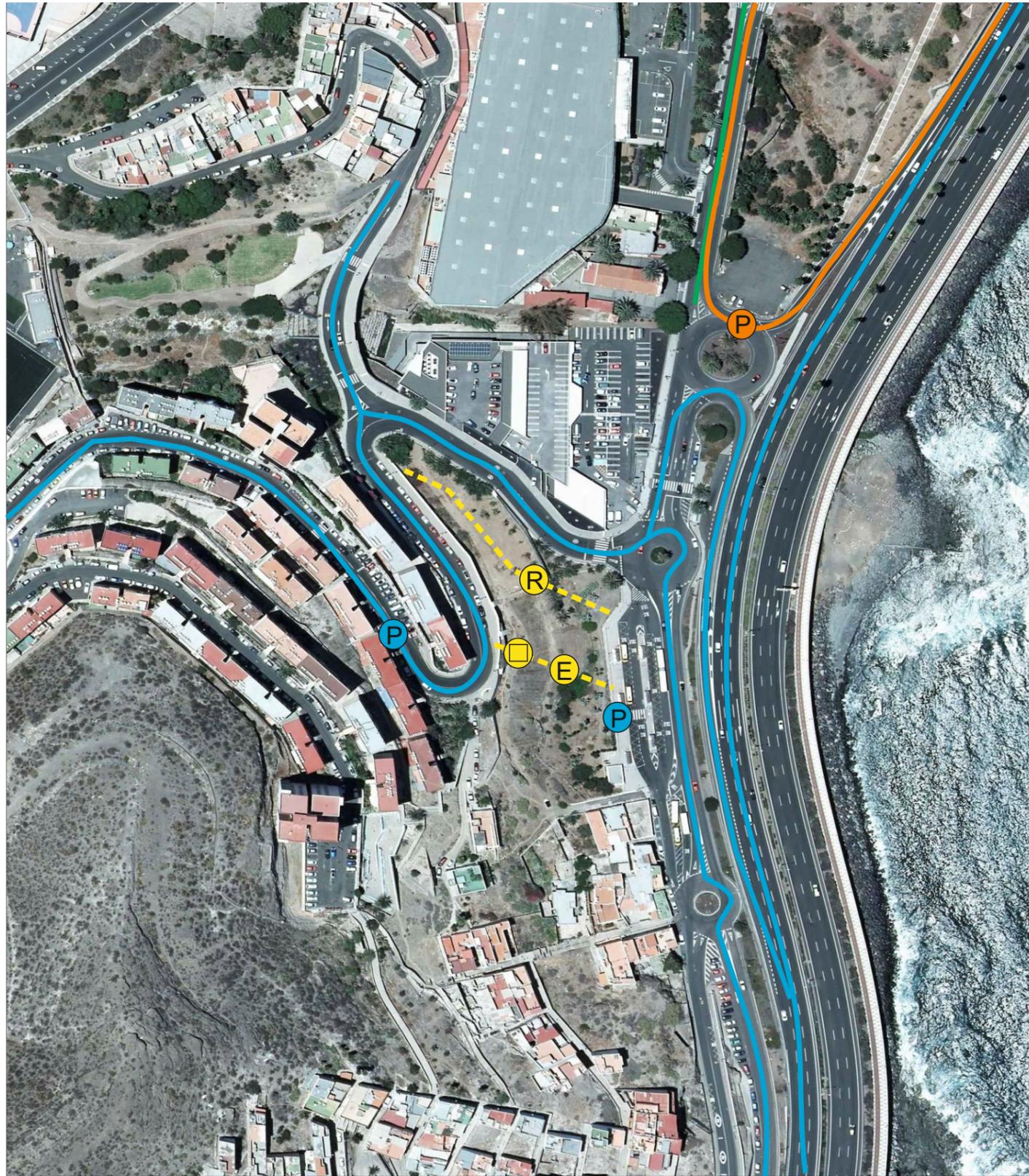
- Movilidad y conectividad peatonal y alternativa

La particular fisiografía del espacio, la ausencia de planificación, los crecimientos edificatorios y los hándicaps planteados por el tráfico rodado y la red viaria, procuran a los sectores objeto de planificación, problemas de accesibilidad y movilidad que se resumen en la existencia de una red de accesos poco adaptada al tránsito peatonal y los nuevos vehículos de transporte alternativo.

En este sentido, identificados los sectores más sensibles a esta problemática, consideramos oportuno el estudiar soluciones de conectividad que propicien la eliminación de obstáculos y la planificación de una red de pequeños accesos desde diferentes puntos que de manera eficaz y cómoda faciliten el uso del espacio público por parte de la población sin olvidar a aquellos

grupos más vulnerables con necesidades de movilidad especiales; personas mayores y personas con movilidad reducida que necesitan de apoyo mecánico o físico para acometer sus desplazamientos incluyendo a los niños o bebés que se trasladan en carrito.

11.- ANEXO FICHAS DE CONEXIONES PREVISTAS



TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Estudio de Detalle DT-20	Escaleras, ascensor y rampas	420	Social y comercial	Transporte convencional	Moderada (48%)	Baja (3)



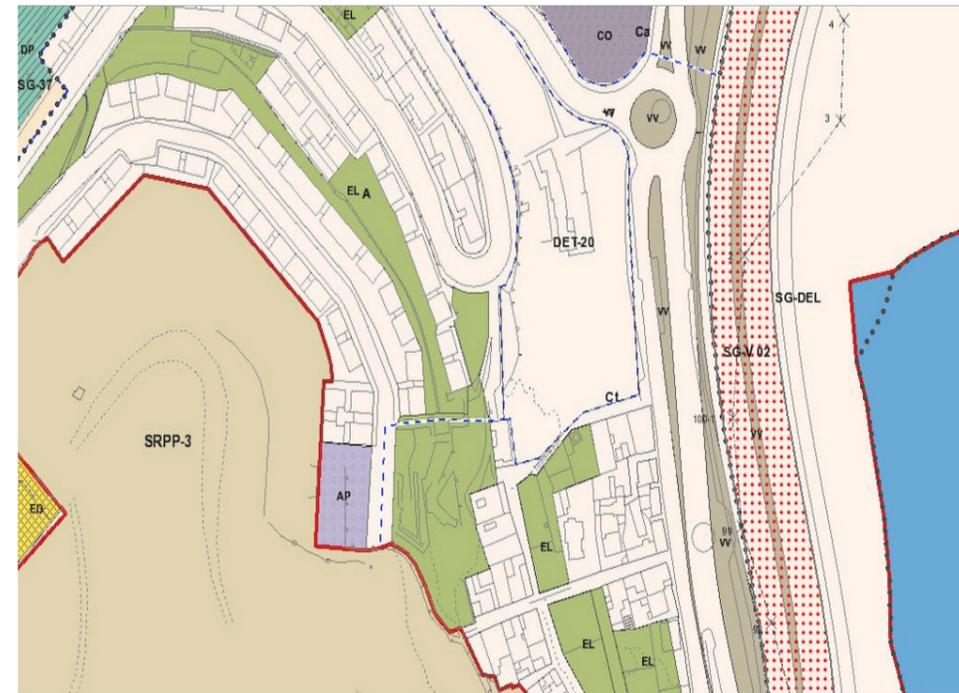
DESCRIPCIÓN GENERAL

Ladera residual semi ajardinada entre las calles Candelaria de León, La Morena y Hoya de La Plata. Toda la pieza se ve afectada por el Estudio de Detalle DT-20, considerando la conexión vertical peatonal como una de las principales actuaciones.



MEDIDAS AMBIENTALES

- Revegetación de la ladera con especies propias del piso climático y el contexto ambiental de la actuación.
- Adecuación topográfica del terreno que permita suavizar la pendiente disminuyendo los riesgos de desprendimiento y deslizamiento.
- Potenciación de las cualidades paisajísticas mediante la creación de zonas de descanso en la cubierta del dotacional.



NORMATIVA PGO

En el Estudio de Detalle DET-20, se determina resolver el desnivel existente fomentando la conexión peatonal vertical e incentivar las potencialidades paisajísticas de conjunto. Zaña de aptitud preferente para establecer un punto de accesibilidad vertical PMUS.

OBSERVACIONES

Posibilidad de introducir ascensores (como conexión vertical) en el edificio dotacional previsto.

PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD	<p>Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.</p> <p>$2 + 2 + (3+1+1) + 0 = 9$. 9 = Prioridad 3. Baja.</p>
------------------------------------	---



- R Rampa propuesta
- E Escalera existente no accesible
- Nuevo itinerario
- Itinerario existente
- Carril bici
- BRT
- Transporte convencional

TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra pública ordinaria	Escaleras y rampas	734	Sanitaria, educativa y deportiva	Transporte convencional BRT y Carril bici	Moderada (32%)	Media (2)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Frente de ladera y talud sobre el Paseo Blas Cabrera Felipe, bajo el barrio de Casablanca I. Presencia de vegetación espontánea jerarquizada por una comunidad de tuneras y existencia de caminos y sendas informales que conectan con la urbanización Las Filipinas.

- MEDIDAS AMBIENTALES**
- Revegetación de la ladera con especies propias del piso climático y el contexto ambiental de la actuación.
 - Adecuación topográfica del terreno que permita suavizar la pendiente disminuyendo los riesgos de desprendimiento y deslizamiento.
 - Potenciación de las cualidades paisajísticas mediante la creación de atalayas de descanso y miradores de observación.



NORMATIVA PGO

Parcela calificada como Espacio Libre

OBSERVACIONES

Posibilidad de introducir en las zonas de mayor pendiente y desnivel, elementos de conexión mecánica.

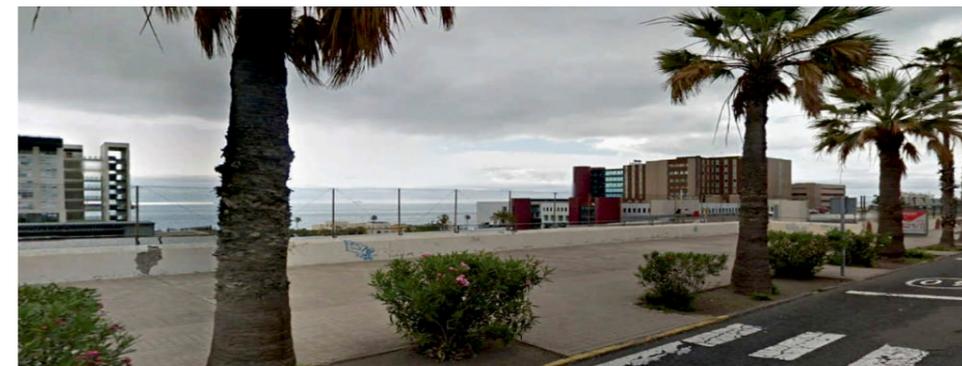
PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.

$2 + (3+2) + (3+3+3) + 0 = 16$. **16 = Prioridad 2. Media.**



- Ascensor propuesto
- R Rampa propuesta
- E Escalera existente no accesible
- Nuevo itinerario
- Itinerario existente
- Carril bici
- BRT
- Transporte convencional

TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra pública ordinaria	Ascensor, escaleras y rampas	757	Sanitaria, educativa, de ocio y esparcimiento	Transporte convencional BRT y Carril bici	Alta (>75%) y moderada (39%)	Alta (1)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Escarpe topográfico de más de una veintena de metros entre el Paseo de San José y el borde superior de la plataforma costera donde se ubican varios recintos hospitalarios. En un nivel superior, el paseo se comunica con el barrio de Zarate a través de escaleras cortas y no adaptadas.

MEDIDAS AMBIENTALES

Mantenimiento, cuidado y potenciación del ajardinamiento viario existente en el tránsito entre el paseo y el barrio de Zarate.

NORMATIVA PGO

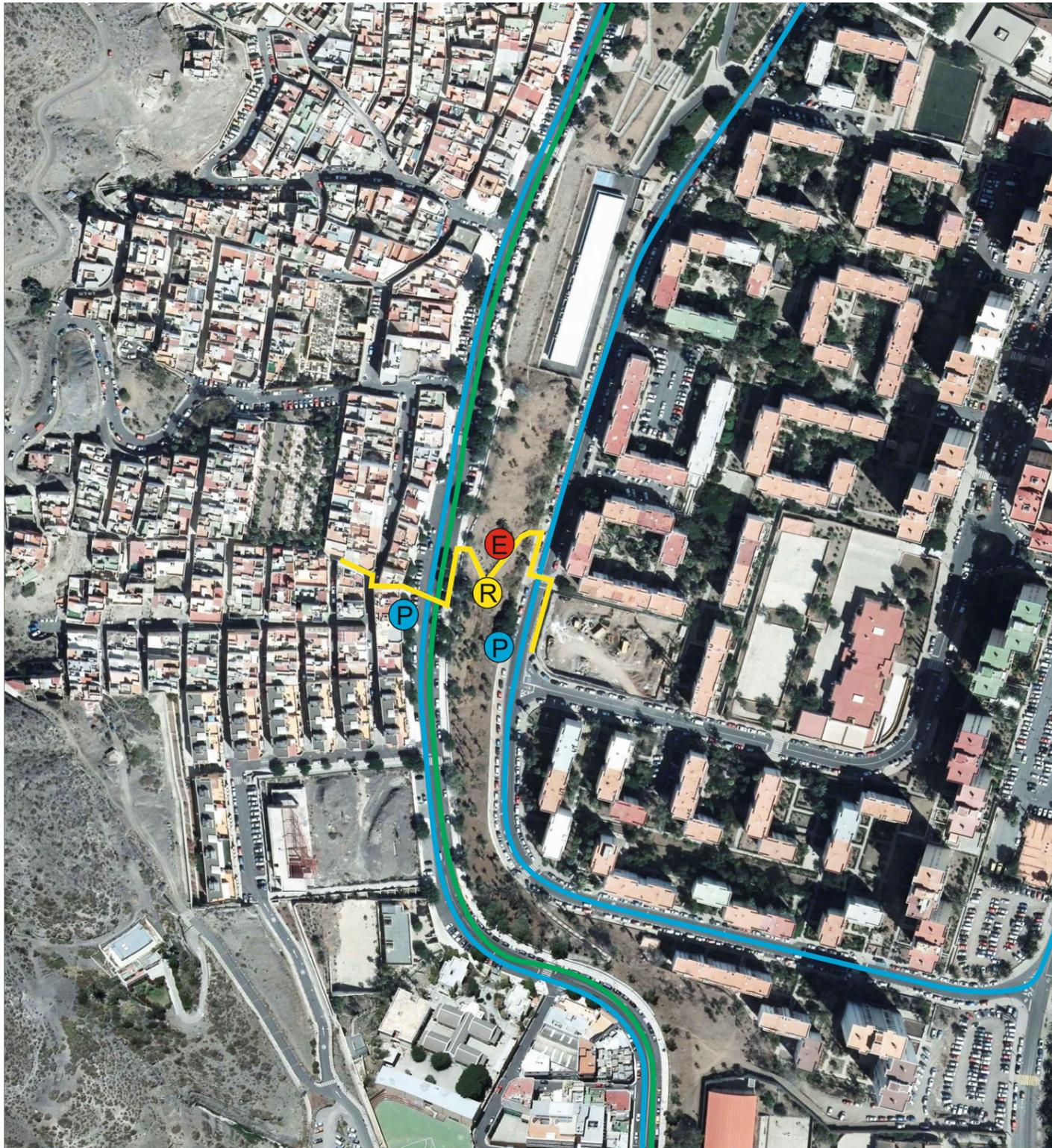
- Respecto al SG-34 "área sanitaria y universitaria de la Vega de San José", este establece como una de sus directrices de ordenación el establecimiento de accesos desde el Paseo Físico Blas Cabrera Felipe.

OBSERVACIONES

Posibilidad de sustituir o complementar el ascensor propuesto con otros elementos mecánicos de conexión. Asociar esta actuación con la posibilidad de implementar una pasarela peatonal que conecte con el barrio de San Cristóbal.

PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD

Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.
 $2 + (3+2) + (3+3+3) + 3 = 19$. **19 = Prioridad 1. Alta.**



Ⓜ Rampa propuesta — Itinerario existente — Carril bici
Ⓜ Escalera existente no accesible Ⓜ Transporte convencional

TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra pública ordinaria	Adaptar Rampas y escaleras	275	Comercial	Transporte convencional y Carril bici	Moderada (50%)	Media (2)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Desnivel aterrazado y ajardinado bajo el Paseo de San José que conecta con el polígono residencial de la plataforma inferior.
 La accesibilidad se resuelve con escaleras no adaptadas ni universalmente accesibles.

MEDIDAS AMBIENTALES

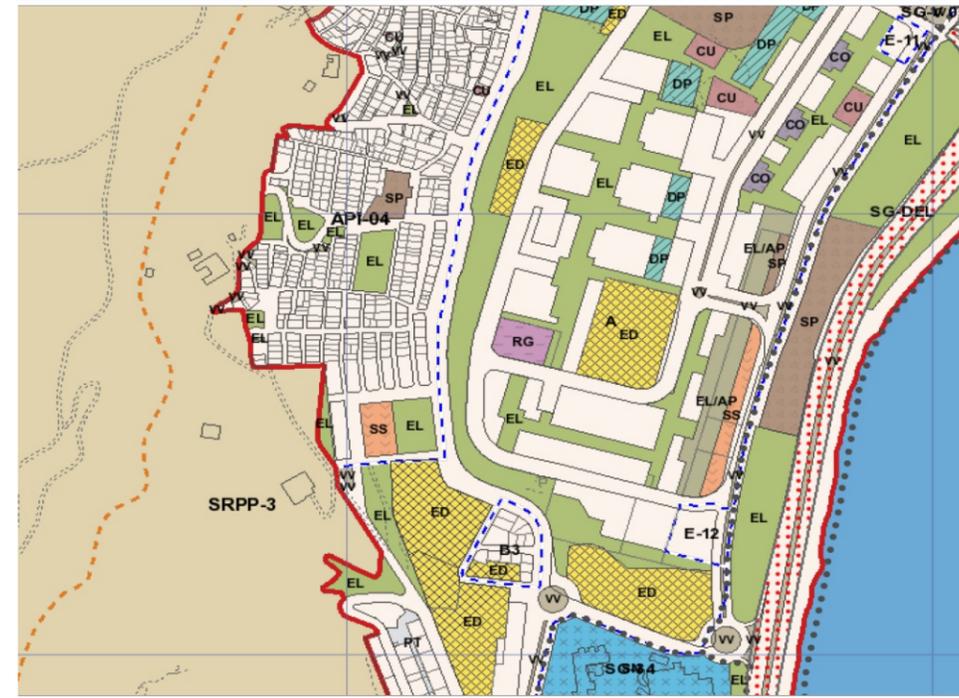
- Aumentar el ajardinamiento con especímenes propicios que permitan una mayor cualificación ambiental del espacio.
- Vigilancia y mantenimiento ambiental que evite el deterioro de la vegetación y la deposición de residuos.

NORMATIVA PGO

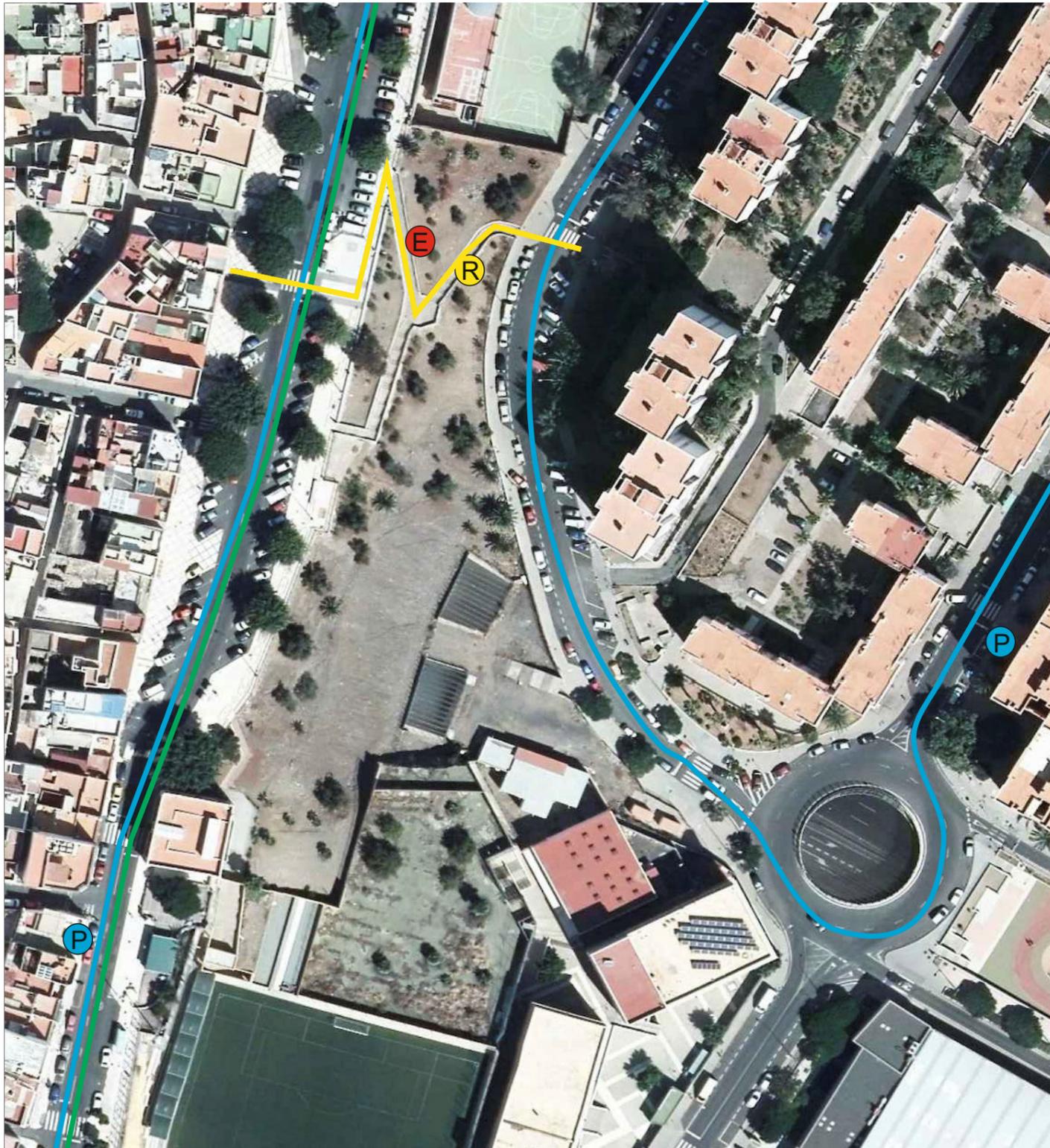
Desnivel calificado de Espacio Libre (EL). Zona de aptitud preferente para articular puntos de accesibilidad vertical del PMUS.

OBSERVACIONES

Posibilidad de ocupar mayor superficie del Espacio Libre para garantizar la accesibilidad universal.



PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.
 $2 + 2 + (3+3) + (1+3) = 14$. **14 = Prioridad 2. Media.**



R Rampa propuesta — Itinerario existente — Carril bici
E Escalera existente no accesible — Transporte convencional

TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra pública ordinaria	Adaptar rampas y escaleras	211	Educativa, comercial y social	Transporte convencional y Carril bici	Moderada (50%)	Media (2)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Desnivel aterrizado y parcialmente ajardinado bajo el Paseo de San José que conecta con el polígono residencial de la plataforma inferior. La accesibilidad se resuelve con escaleras no adaptadas ni universalmente accesibles.

MEDIDAS AMBIENTALES

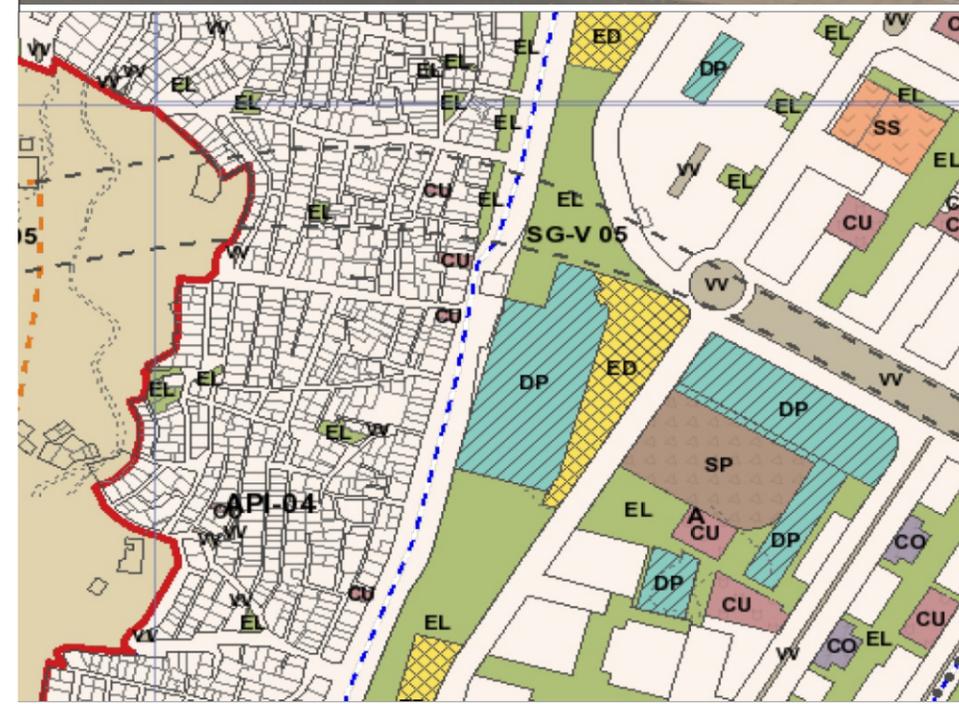
- Aumentar el ajardinamiento con especímenes propicios que permitan una mayor cualificación ambiental del espacio.
- Vigilancia y mantenimiento ambiental que evite el deterioro de la vegetación y la deposición de residuos.

NORMATIVA PGO

Desnivel calificado como Espacio Libre (EL). Zona de aptitud preferente para articular puntos de accesibilidad vertical del PMUS.

OBSERVACIONES

Posibilidad de ocupar mayor superficie con el fin de garantizar la accesibilidad universal.



PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.

$1 + (3+2) + (1+3) + (1+3) = 14$. 14 = Prioridad 2. Media.



- R Rampa propuesta
- E Escalera existente no accesible
- Itinerario existente
- Carril bici
- Transporte convencional
- P Transporte convencional

TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra pública ordinaria	Adaptar rampas y escaleras	352	Educativa, comercial y social	Transporte convencional y Carril bici	Moderada (38%)	Alta (1)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Desnivel aterrizado y parcialmente ajardinado bajo el Paseo de San José que conecta con el polígono residencial de la plataforma inferior. La accesibilidad se resuelve con escaleras no adaptadas ni universalmente accesibles.

MEDIDAS AMBIENTALES

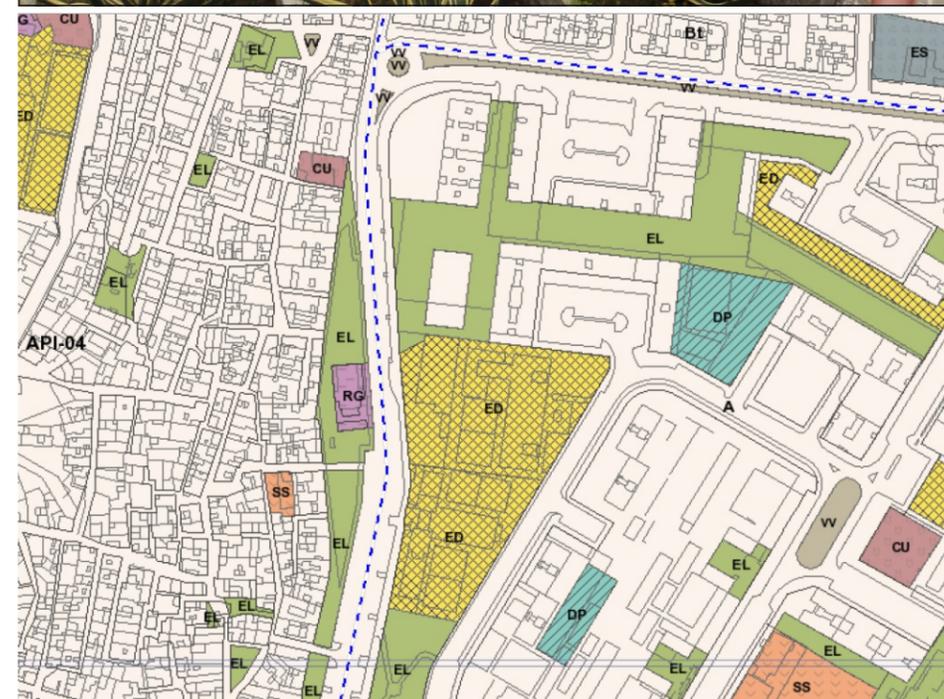
- Aumentar el ajardinamiento con especímenes propicios que permitan una mayor cualificación ambiental del espacio.
- Vigilancia y mantenimiento ambiental que evite el deterioro de la vegetación y la deposición de residuos.

NORMATIVA PGO

Acceso peatonal ubicado dentro de un espacio calificado como Espacio Libre (EL). Zona de aptitud preferente para articular puntos de accesibilidad vertical del PMUS.

OBSERVACIONES

Posibilidad de ocupar la parcela educativa en contacto con el paseo para incrementar el desarrollo del sistema de rampas.



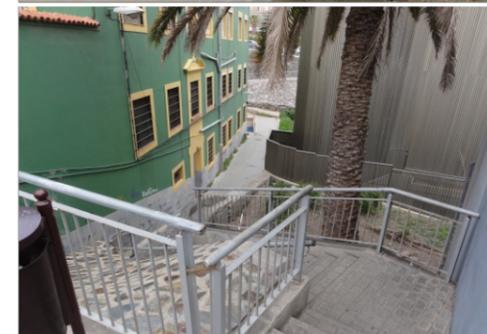
PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD

Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.
 $2 + (3+2) + (3+3) + (1+3) = 17$. 17 = Prioridad 1. Alta.



R Rampa propuesta ————— Itinerario existente ———— P Transporte convencional
E Escalera existente no accesible

TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra pública ordinaria	Adaptar Rampas existentes	793	Educativa, deportiva y social	Transporte convencional	Moderada (26%)	Media (2)

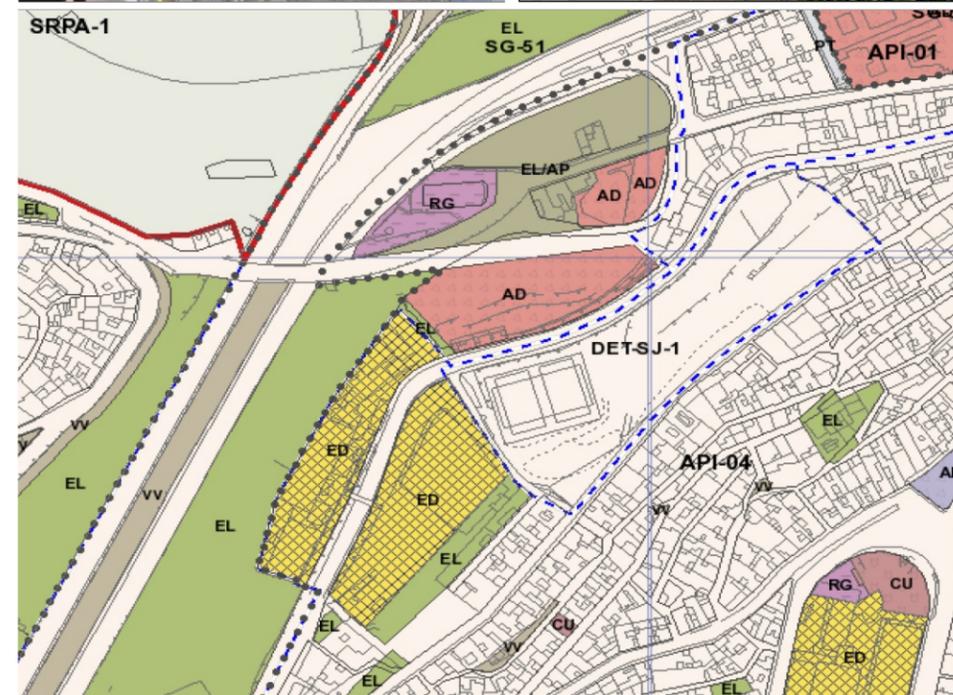


DESCRIPCIÓN GENERAL

Desniveles sobre la ladera noroccidental del Risco de San Juan y el cauce del Barranco Guiniguada. La accesibilidad se resuelve actualmente con rampas y algunos tramos de escaleras no adaptadas ni universalmente accesibles.

MEDIDAS AMBIENTALES

- Revegetar los intersticios no edificados con especímenes propios que permitan una mayor cualificación ambiental del espacio.
- Vigilancia y mantenimiento ambiental que evite el deterioro de la vegetación y la deposición de residuos sobre los espacios vacíos de ladera.



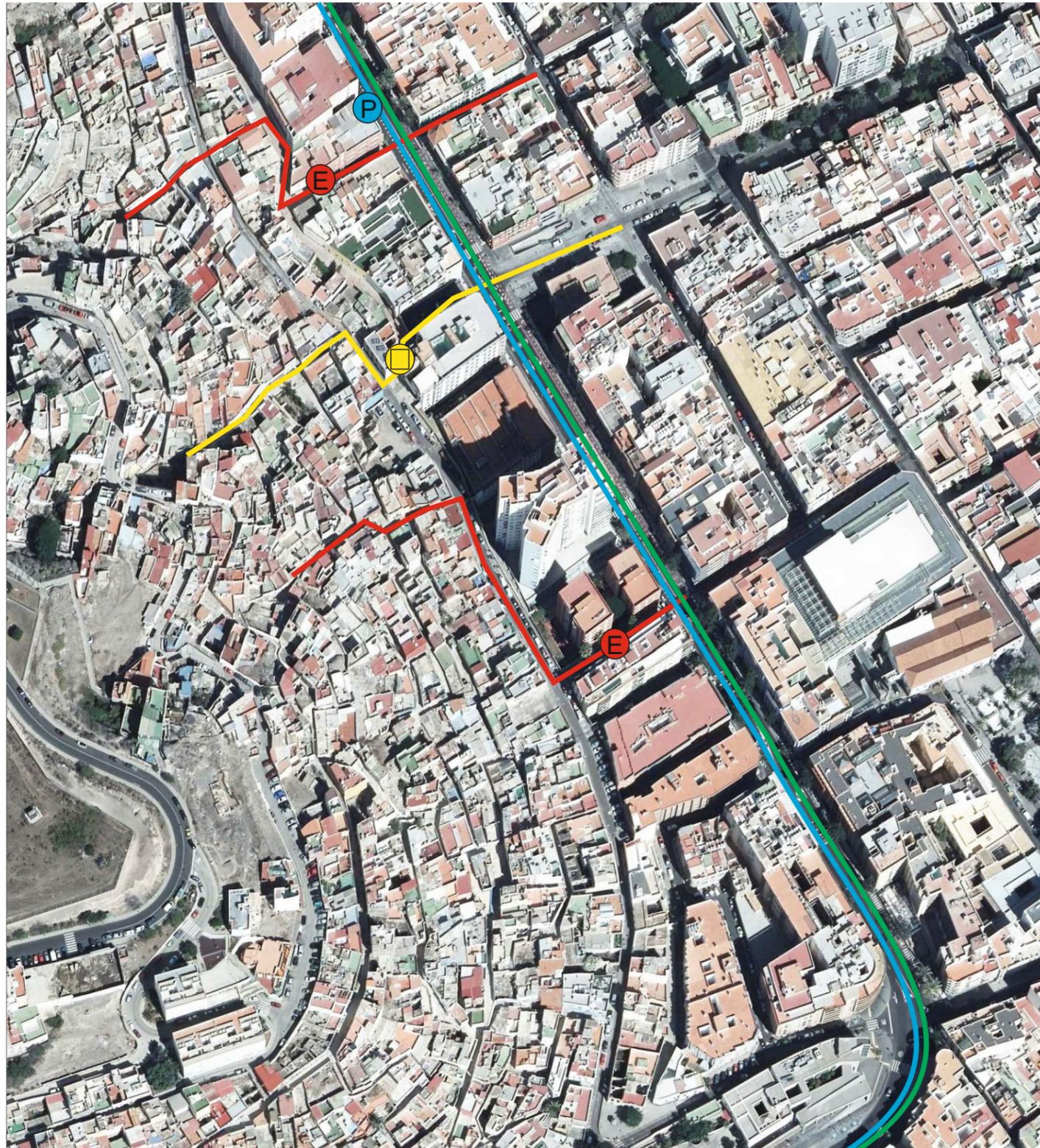
NORMATIVA PGO

Sigue las Directrices de Ordenación relativas al Plan Especial de Reforma Interior San Juan - San José que fija la localización de un área administrativa de la ULPGC en el entorno de la Ermita de San Roque, incentivando los itinerarios peatonales en combinación con otros Espacios Libres de carácter estancial y Dotaciones de rango local. Zona de aptitud preferente para articular puntos de accesibilidad vertical del PMUS.

OBSERVACIONES

Posibilidad de aumentar el número de elementos de conexión peatonal dentro de los Espacios Libres y posibilidad de implantar sistemas mecánicos de movilidad en los trayectos de mayor pendiente.

PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.
 $2 + (3+2) + 2 + (1+3) = 13$. **13 = Prioridad 2. Media.**



- E Ascensor propuesto
- Itinerario existente
- Carril bici
- Itinerario existente sin intervención
- Transporte convencional
- E Escalera existente no accesible
- P

TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra pública ordinaria	Ascensor	286	Educativa, administrativa y comercial	Transporte convencional y carril bici	Alta (>75%)	Baja (3)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Escarpe entre la Avenida Primero de Mayo y la calle Domingo Guerra del Río, en las cotas bajas del Risco de San Nicolás.

MEDIDAS AMBIENTALES

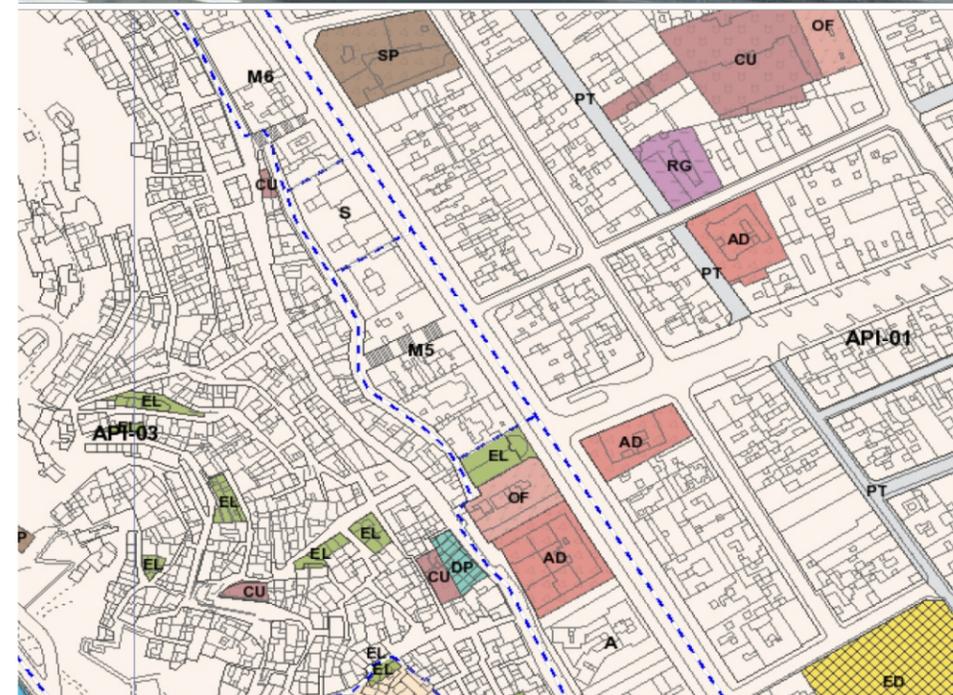
Mantenimiento de la vegetación urbana ornamental y las especies arbóreas de los espacios circundantes.

NORMATIVA PGO

Parcela clasificada de Espacio Libre (EL) junto al edificio de sindicatos. Zona de aptitud preferente para articular puntos de accesibilidad vertical del PMUS.

OBSERVACIONES

Posibilidad de extender las conexiones peatonales al resto de trayectos existentes que conectan la ciudad baja con las cotas inferiores del Risco de San Nicolás.



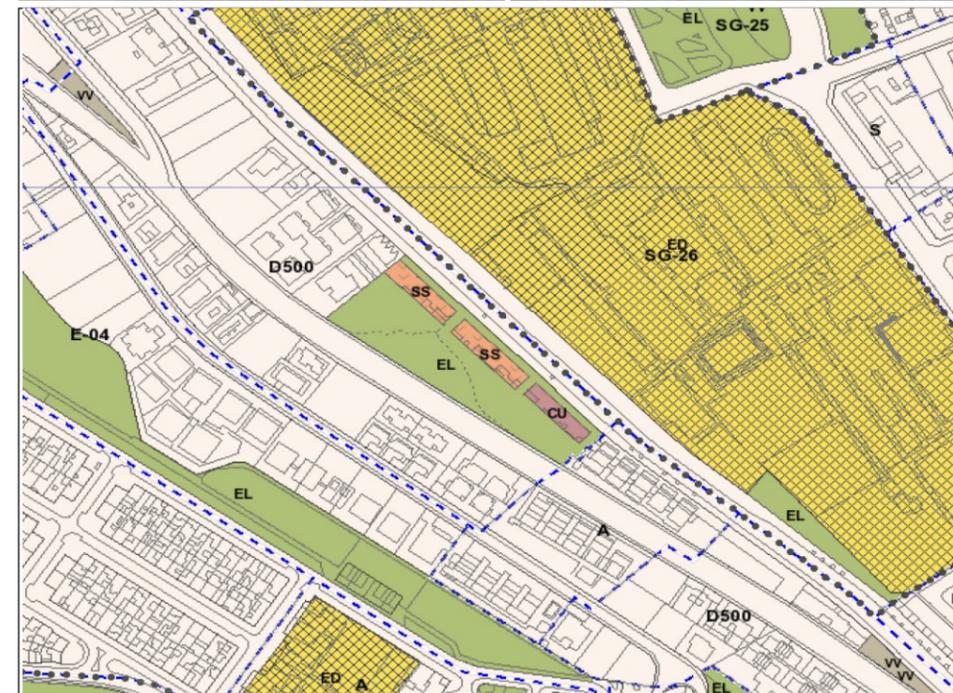
PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD

Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual
 $2 + (3+2) + (2+3) + 0 = 12$. 12 = Prioridad 3. Baja.



- E Escalera existente no accesible
- R Rampa propuesta
- Ascensor propuesto
- Nuevo itinerario
- Itinerario existente
- Carril bici
- Transporte convencional

TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra pública ordinaria	Rampas, ascensor y adaptación de escaleras	129	Educativa, administrativa y social	Carril bici	Moderada (41%)	Media (2)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Intersticio de ladera no urbanizado sobre el desnivel existente entre la cornisa de Ciudad Alta y el Paseo de Chil. El espacio presenta colonización vegetal espontánea a partir de especies ornamentales asilvestradas y vegetación natural de sustitución.

MEDIDAS AMBIENTALES

- Revegetación del espacio libre en ladera con vegetación afín al piso climático y el contexto ambiental de la actuación.
- Acondicionamiento topográfico que suavice la pendiente en los puntos de mayor riesgo de saltación y deslizamiento de tierras.
- Corrección de impactos ambientales relativos al vertido de residuos.

NORMATIVA PGO

Viarío público y parcela calificada de Espacio Libre (EL). Zona de aptitud preferente para articular puntos de accesibilidad vertical del PMUS.

OBSERVACIONES

Posibilidad de incrementar los elementos de conexión vertical a lo largo y ancho del espacio libre.

PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD

Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.
 $1 + (3+2) + (1+3) + (1+3) = 14$. **14 = Prioridad 2. Media.**



- E Escalera existente no accesible
- R Rampa propuesta
- Ascensor propuesto
- Itinerario existente
- Carril bici
- P Transporte convencional

TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra Pública ordinaria	Rampas y ascensor	266	Educativa, administrativa y social	Transporte convencional y Carril bici	Alta (>75%)	Media (2)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Desnivel escarpado entre el Paseo de Chil y la plataforma de la Ciudad Baja resuelto mediante una escalera que carece de elementos de accesibilidad adaptada.

MEDIDAS AMBIENTALES

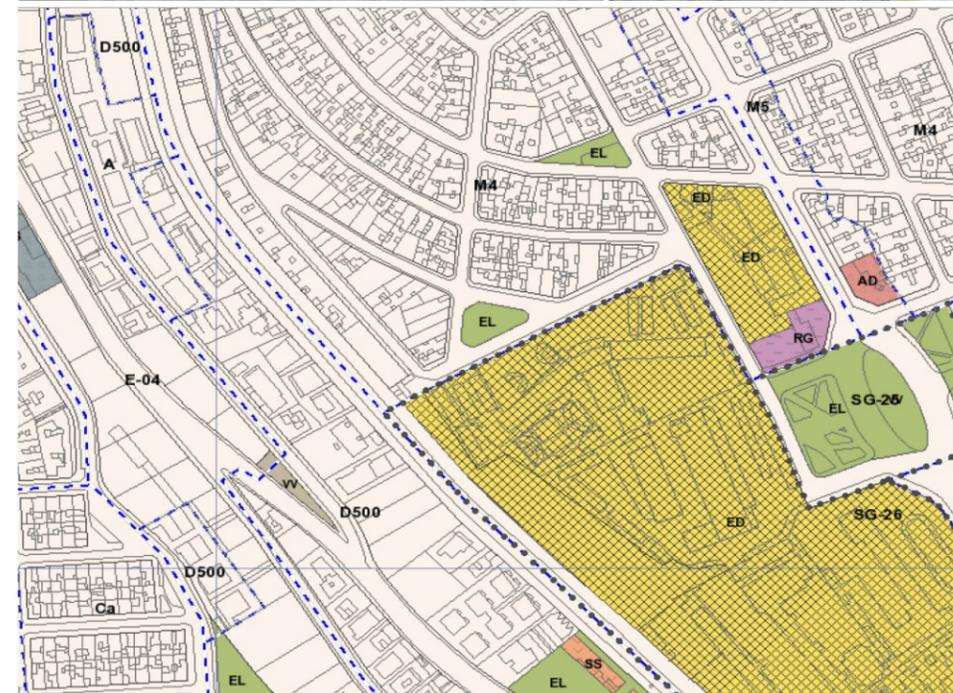
- Mantenimiento de la vegetación urbana ornamental y las especies arbóreas de los espacios circundantes.

NORMATIVA PGO

Viarío público. Zona de aptitud preferente para articular puntos de accesibilidad vertical del PMUS.

OBSERVACIONES

Estudiar la sección de la calle Santa Juana de Arco para crear un itinerario apto hasta la calle Pérez del Toro.



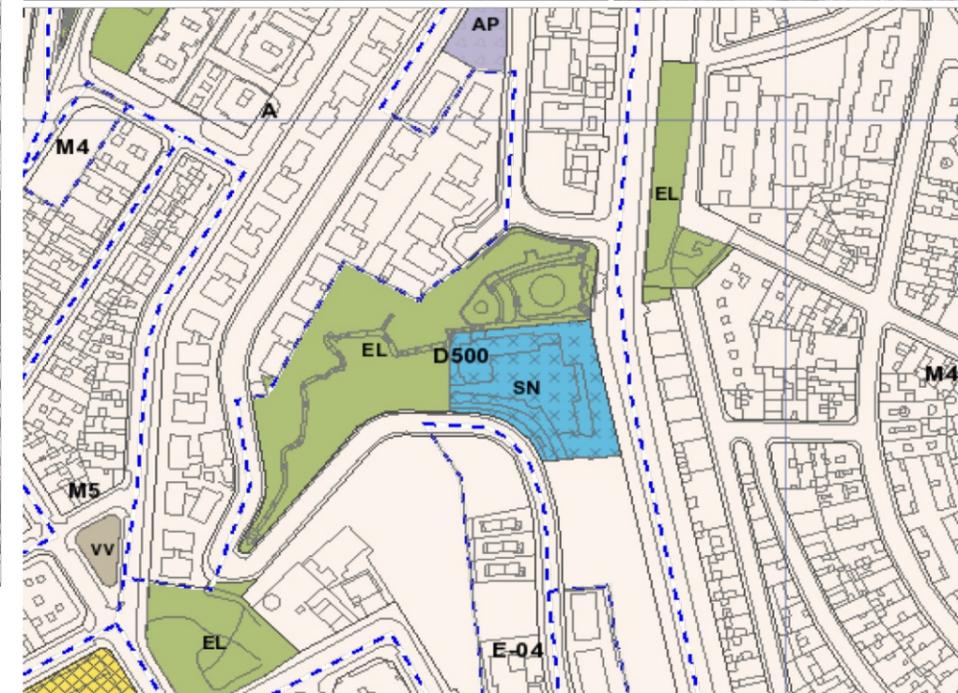
PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD	Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual. $1 + (3+2) + (2+3) + 3 = 14. \quad 14 = \text{Prioridad 2. Media.}$
------------------------------------	--

CONEXIÓN 12. FINCAS UNIDAS - SCHAMANN (PARQUE BARRANQUILLO VIERA)



- E Escalera existente no accesible
- R Rampa propuesta
- Itinerario existente
- Carril bici

TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra Pública ordinaria	Rampas y escaleras adaptadas	1.264	Educativa, administrativa, social y de ocio	Carril bici	Moderada (35%)	* Alta (1)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Barranquillo que recorre el desnivel entre la Ciudad Alta y Baja a la altura de los barrios de Schamann y Fincas Unidas. Sobre el mismo se desarrolla un parque - jardín a modo de bosque galería con especies predominantemente ornamentales. Actualmente presenta disfunciones de mantenimiento y deterioro.

MEDIDAS AMBIENTALES

- Regularizar e intensificar las tareas de mantenimiento de la vegetación y el ajardinamiento.
- Corrección de impactos ambientales relacionados con vertidos y deposición de residuos.
- Potenciación de la cualificación como espacio de ocio mediante dotación de mobiliario urbano, iluminación y eliminación de zonas marginales.
- Puesta en valor de la significación histórica y social mediante grafismo divulgativo e informativo.

NORMATIVA PGO

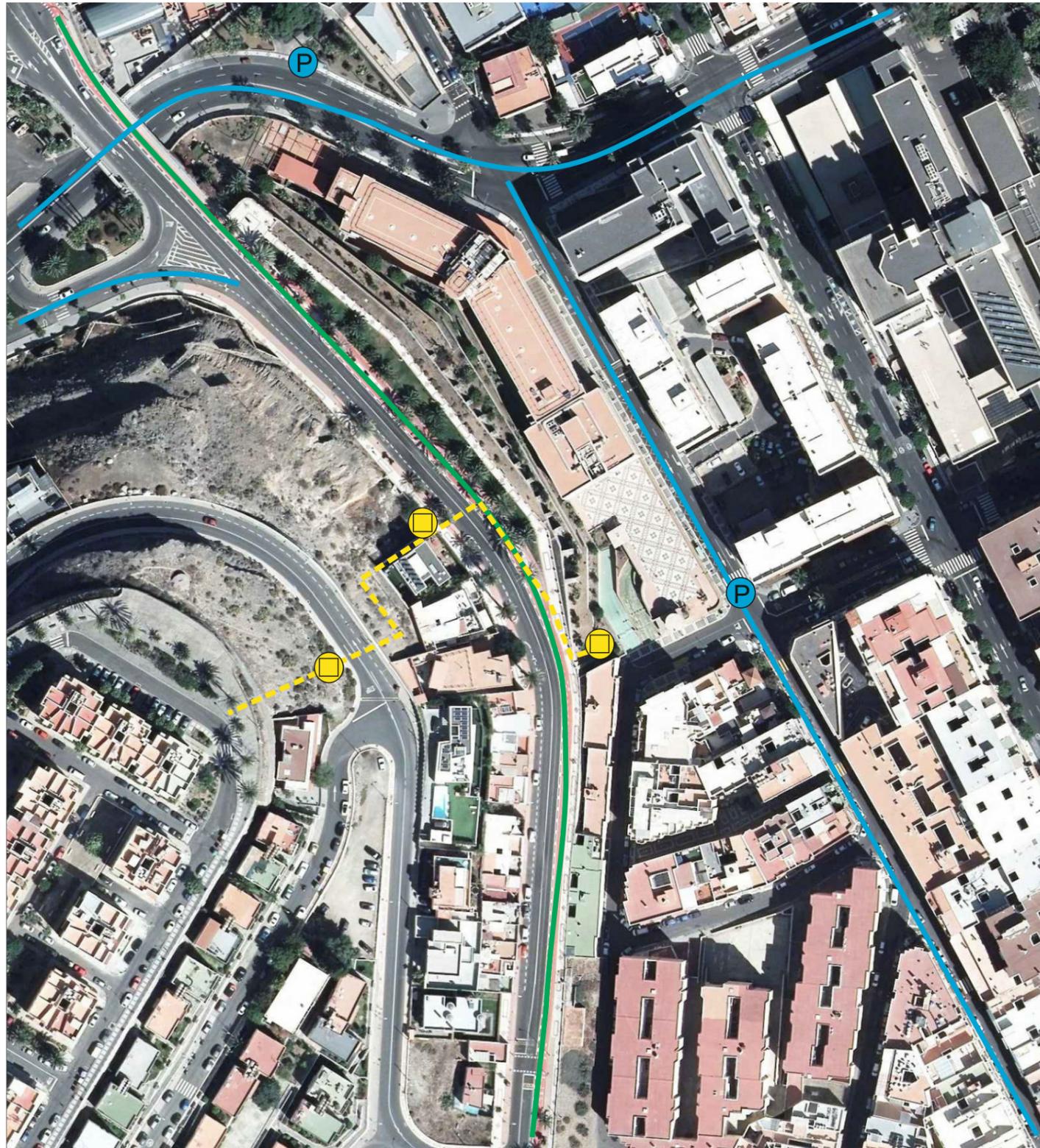
Cauce urbano calificado de Espacio Libre (EL). Zona de aptitud preferente para articular puntos de accesibilidad vertical del PMUS.

OBSERVACIONES

Posibilidad de implementar elementos de conexión mecánica en determinados tramos.

PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD

Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.
 $3 + (3+2) + 3 + (1+3) = 15$. 15 = Prioridad 2. Media. *Prioridad 1, aportación Concejalía del Distrito Ciudad Alta.



- Ascensor propuesto
- Nuevo itinerario
- Carril bici Transporte convencional

TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra pública ordinaria	Rampas y ascensor	173	Administrativa	Carril bici y Transporte convencional	Moderada (58%)	Baja (3)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Frente de lomo que desde la zona de Altavista en la Ciudad Alta, descendiendo hasta el Paseo de Chil y el Barrio de Arenales en la plataforma costera. Presenta terrenos de ladera desnudos e intersticios urbanos no edificados colonizados por vegetación espontánea.

MEDIDAS AMBIENTALES

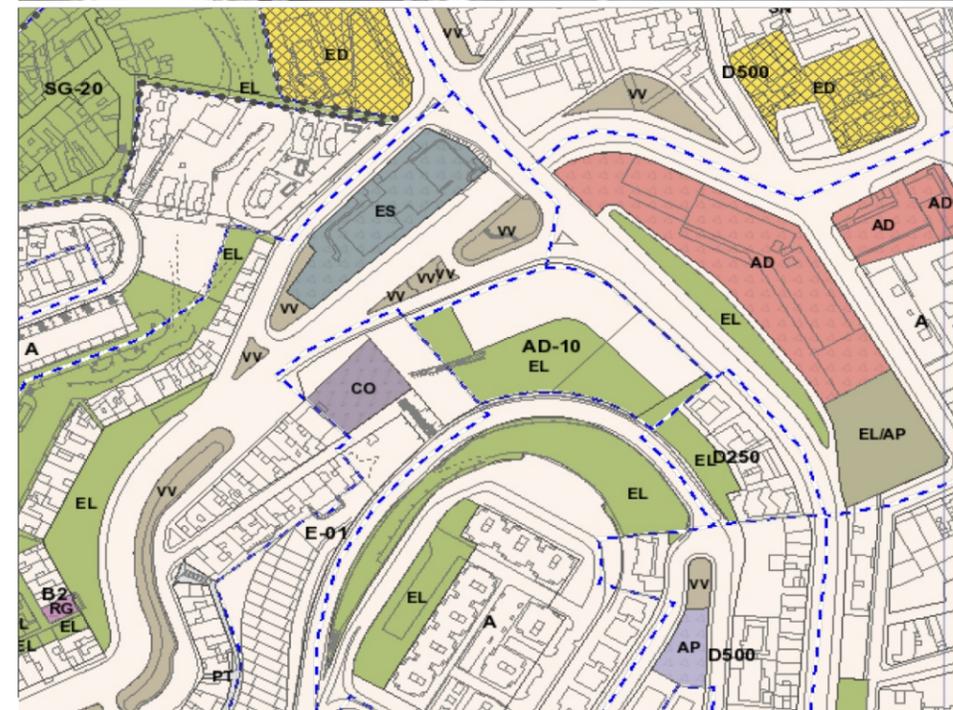
- Revegetación del espacio libre en ladera con vegetación afín al piso climático y el contexto ambiental de la actuación.
- Acondicionamiento topográfico que suavice la pendiente en los puntos de mayor riesgo de saltación y deslizamiento de tierras.
- Corrección de impactos ambientales relacionados con vertidos y deposición de residuos.
- Potenciación de las condiciones paisajísticas, procurando miradores y espacios que pongan en valor la cuenca visual.

NORMATIVA PGO

Viarío público y parcelas calificadas como Espacio Libre (EL).

OBSERVACIONES

Estudiar la posibilidad de instalar pasarelas y ascensores que conecten los tramos en su totalidad.



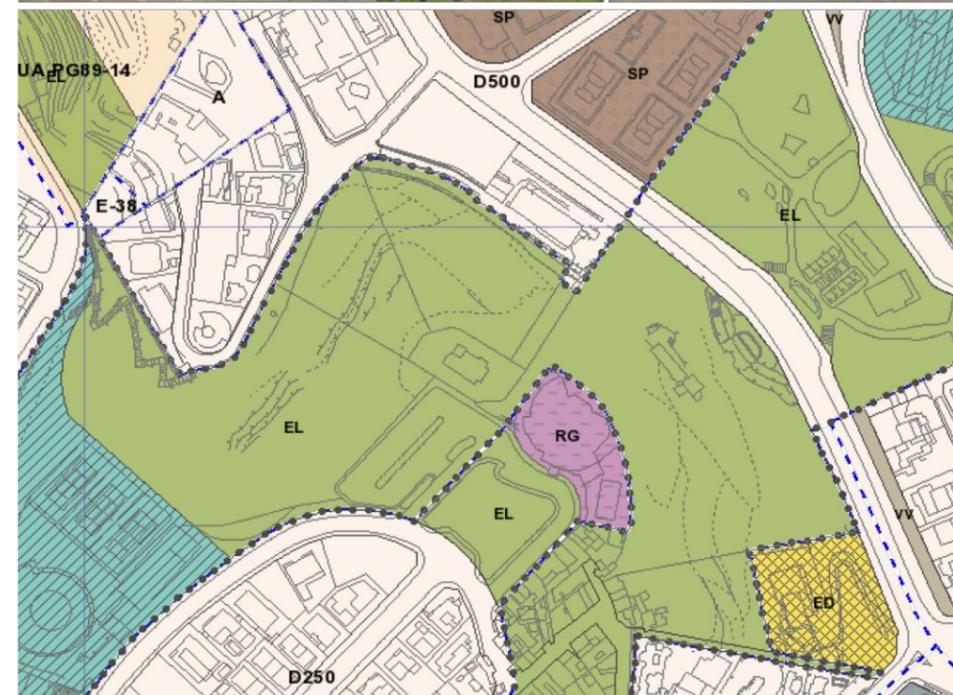
PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD

Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.
 $1 + 2 + (3+3) + 0 = 9$. **9 = Prioridad 3. Baja.**



- Ascensor propuesto
- Escalera existente no accesible
- Rampa propuesta
- Escalera mecánica propuesta
- Itinerario existente
- Nuevo itinerario
- Carril bici
- BRT
- Transporte convencional

TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra Pública ordinaria	Elementos de conexión mecánica y convencional	1.021	Ocio y deportiva	Transporte convencional BRT y Carril bici	Moderada (30%)	Alta (1)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Frente de lomo y barranquillo anexo sobre los que se desarrolla un espacio verde vertical en forma de parque - jardín desde Escaleritas en Ciudad Alta hasta el barrio de Ciudad Jardín sobre la plataforma costera.

MEDIDAS AMBIENTALES

- Regularizar e intensificar las tareas de mantenimiento de la vegetación y el ajardinamiento.
- Corrección de impactos ambientales relacionados con vertidos y deposición de residuos.
- Potenciación de la cualificación como espacio de ocio mediante dotación de mobiliario urbano, iluminación y eliminación de zonas marginales.
- Puesta en valor de la significación histórica y social mediante grafismo divulgativo e informativo.
- Potenciación de las condiciones paisajísticas procurando miradores y espacios que revaloricen la cuenca visual.

NORMATIVA PGO

Espacio Libre (EL). Zona de aptitud preferente para articular puntos de accesibilidad vertical del PMUS.

OBSERVACIONES

Posibilidad de implementar elementos de conexión mecánica en determinados tramos.

PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD

Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.
 $3 + 2 + (3+3+3) + (3+1) = 18.$ **18 = Prioridad 1. Alta.**

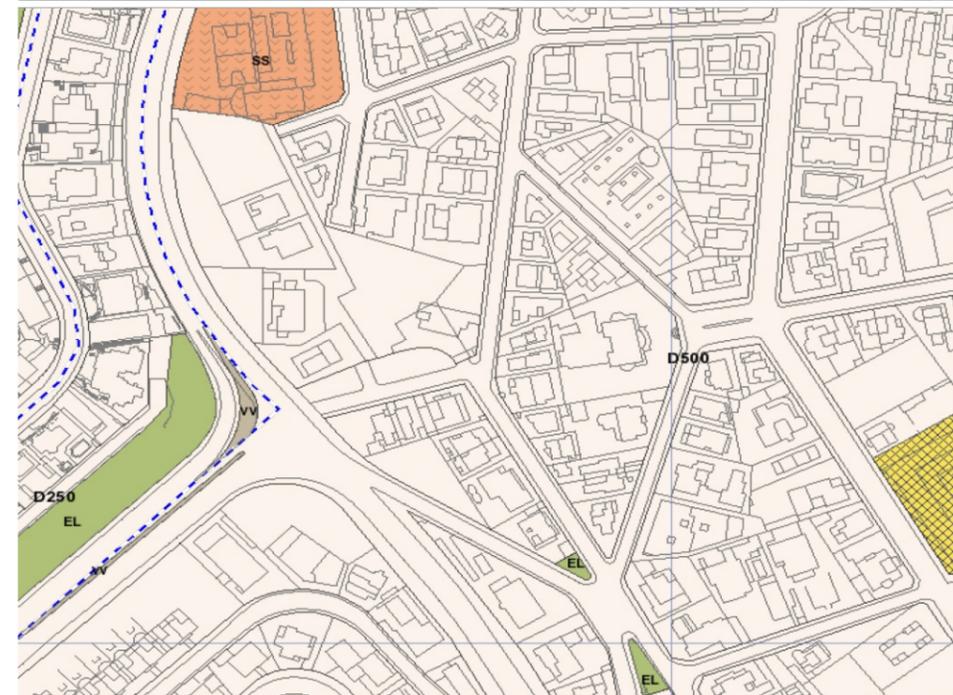


TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra Pública ordinaria	Escaleras	901	Administrativa	Carril bici	Alta (>75%)	Baja (3)



DESCRIPCIÓN GENERAL
 Desnivel escarpado en la confluencia de la Avenida de Escaleritas, el Paseo de Chil y Ciudad Jardín sobre la plataforma de la Ciudad Baja.

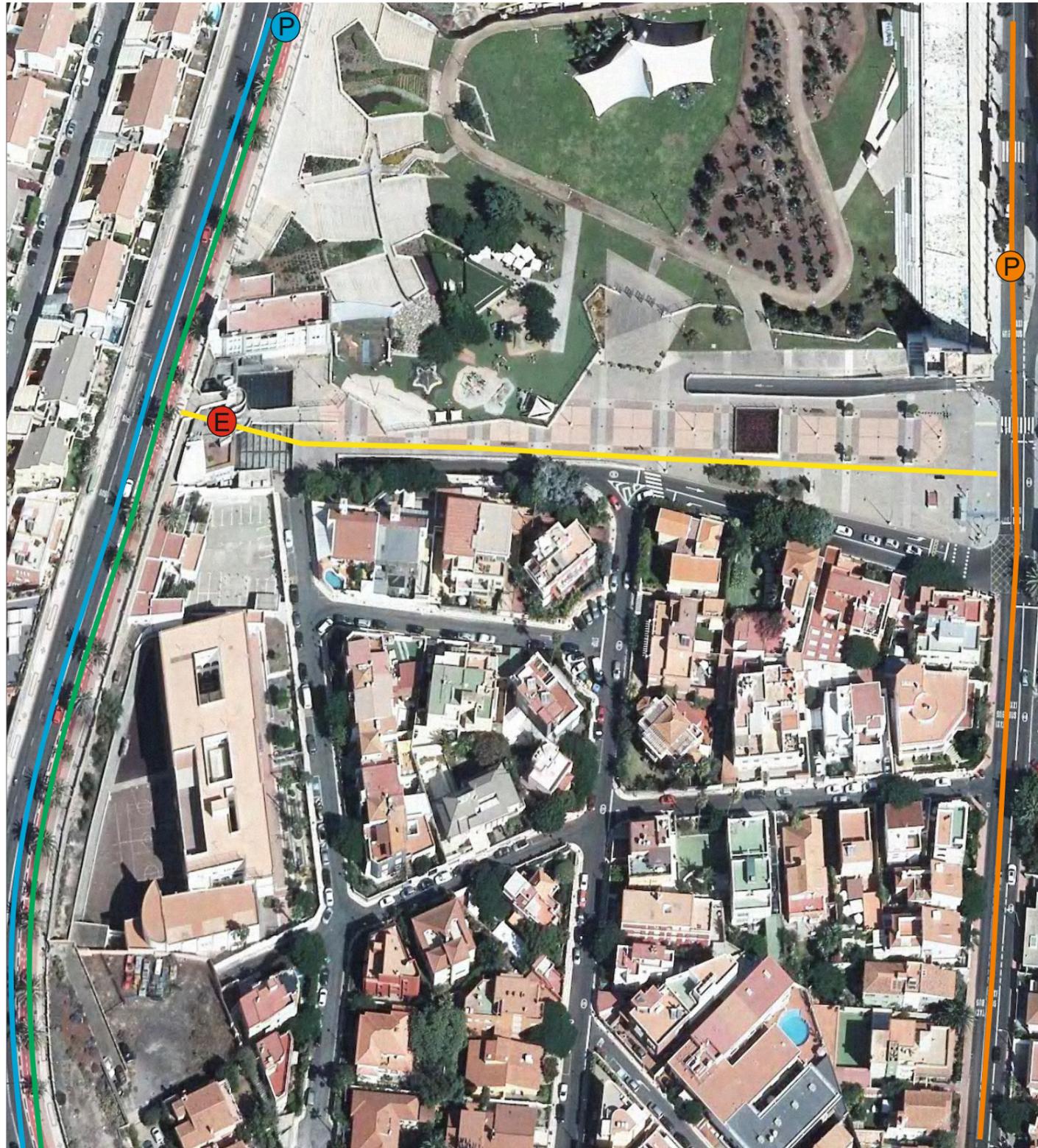
MEDIDAS AMBIENTALES
 - Mantenimiento de la vegetación urbana ornamental y las especies arbóreas en los espacios circundantes



NORMATIVA PGO
 Viario público.

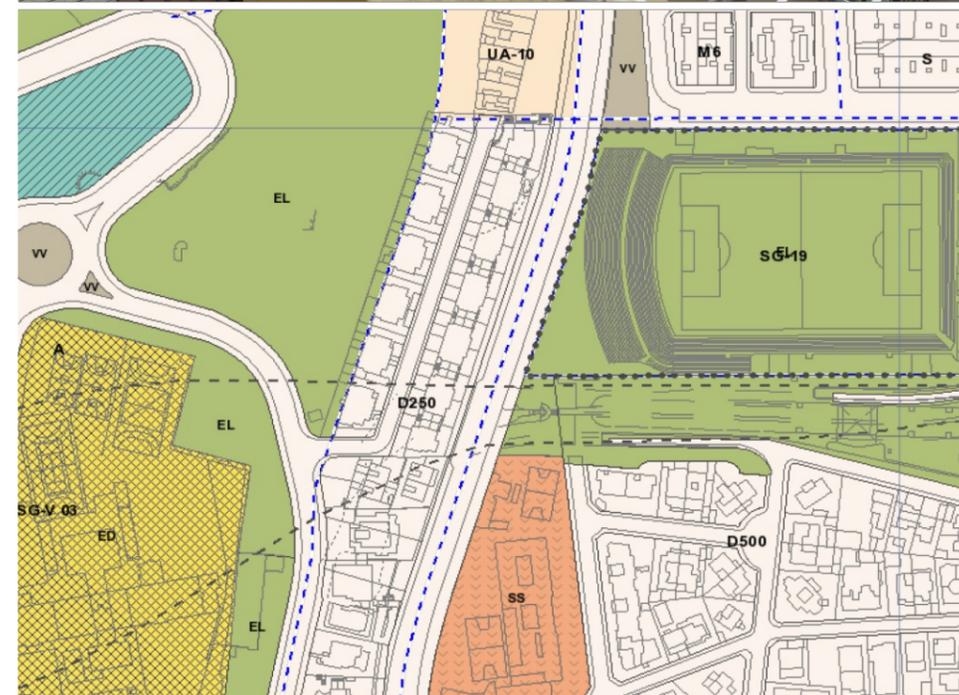
OBSERVACIONES
 Posibilidad de ejecutar la conexión con elementos mecánicos de movilidad.

PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD	Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual. $3 + 2 + (1+3) + 0 = 9$ 9 = Prioridad 3. Baja.
------------------------------------	---



E Escalera existente no adaptada	Itinerario existente	Carril bici
		BRT
		Transporte convencional

TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra Pública ordinaria	Adaptar escaleras	889	Ocio y deportiva	Transporte convencional, BRT y Carril bici	Alta (>75%)	Media (2)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Desnivel escarpado entre el Paseo de Chil y Ciudad Jardín sobre la plataforma de la Ciudad Baja.

MEDIDAS AMBIENTALES

- Mantenimiento de la vegetación urbana ornamental y las especies arbóreas en los espacios circundantes

NORMATIVA PGO

Actuación sobre el Espacio Libre (EL).

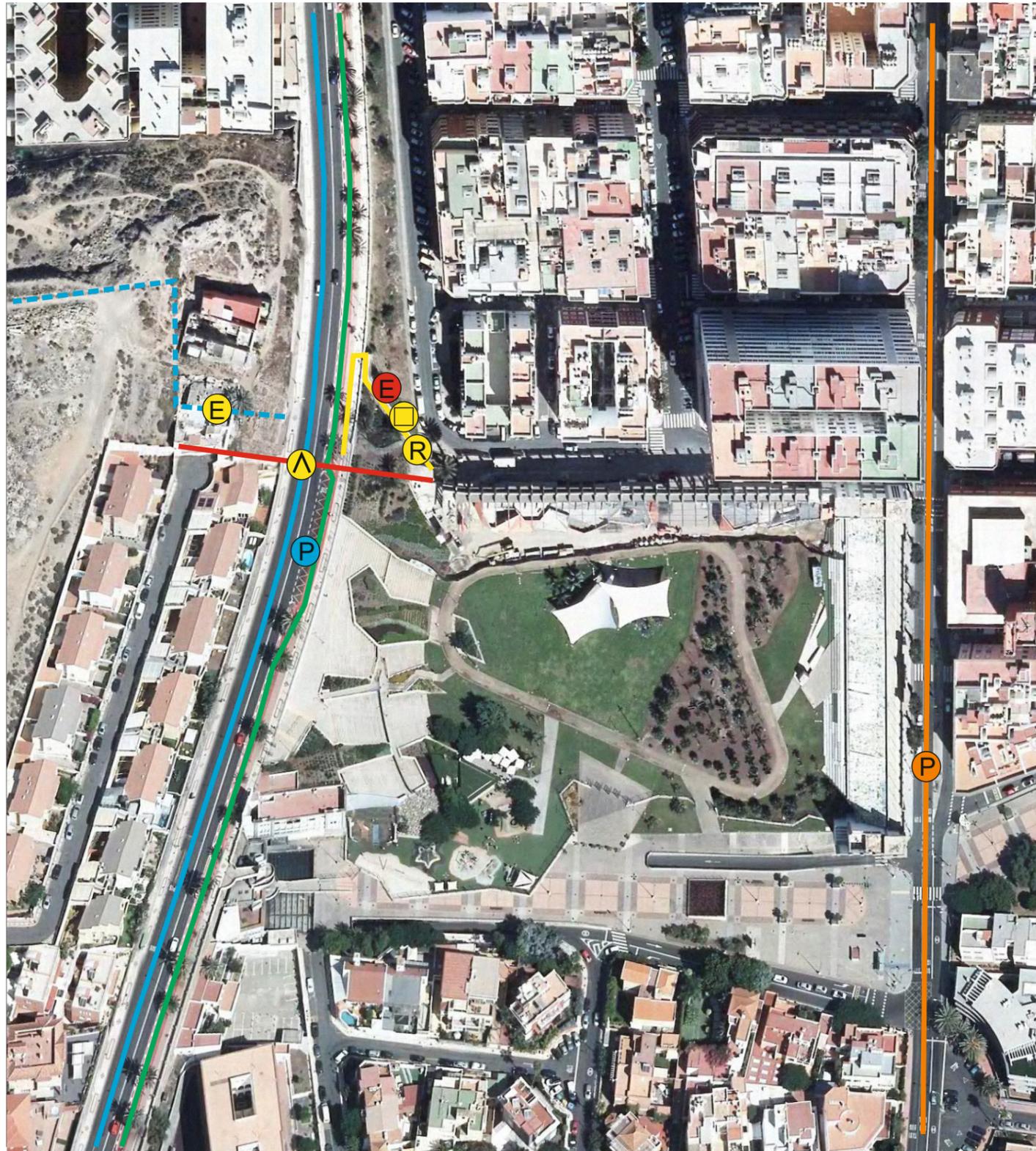
OBSERVACIONES

Posibilidad de mejorar la movilidad peatonal vertical con elementos mecánicos de conexión.

PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.

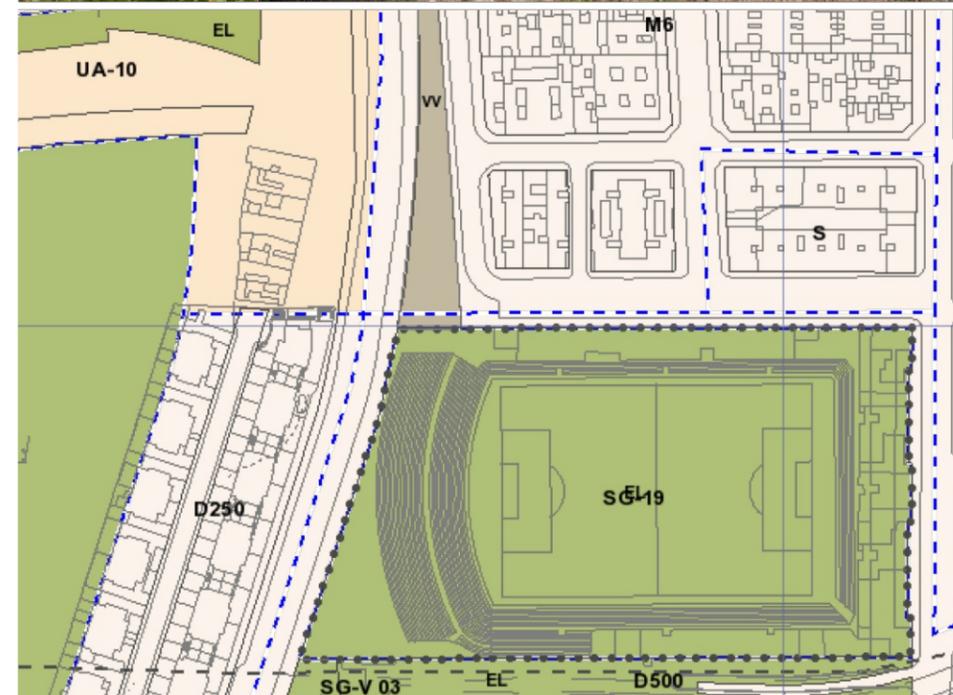
$2 + 2 + (2+3+3) + (1+3) = 16$ **16 = Prioridad 2. Media.**

CONEXIÓN 17. ALCARAVANERAS - PASEO DE CHIL (ESTADIO INSULAR) - LA MINILLA



- | | | |
|--------------------------------|------------------------|-------------------------|
| Escalera existente no adaptada | Itinerario espontáneo | Carril bici |
| Escalera propuesta | Itinerario existente | BRT |
| Ascensor propuesto | Paso elevado propuesto | Transporte convencional |

TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra pública ordinaria	Rampas y escaleras	206	Ocio y deportiva	Transporte convencional, BRT y Carril bici	Moderada (66%)	* Alta (1)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Desnivel entre la Minilla y Alcaravaneras anexo al antiguo Estadio Insular. Sobre el Paseo de Chil el espacio se define por un intersticio de ladera no edificado.

MEDIDAS AMBIENTALES

- Revegetación del espacio libre en ladera con vegetación afín al piso climático y el contexto ambiental de la actuación.
- Acondicionamiento topográfico que suavice la pendiente en los puntos de mayor riesgo de saltación y deslizamiento de tierras.
- Corrección de impactos ambientales relacionados con vertidos y deposición de residuos.
- Potenciación de las condiciones paisajísticas, procurando miradores y espacios que pongan en valor la cuenca visual.

NORMATIVA PGO

Actuación sobre viario público y Unidad de Actuación 10 (UA-10). Zona de aptitud preferente para articular puntos de accesibilidad vertical del PMUS.

OBSERVACIONES

Posibilidad de ejecutar un paso elevado y un ascensor sobre el Paseo de Chil que conecte los dos niveles urbanos.

PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD

Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.
 $1 + 2 + (3+1+3) + (1+3) = 14$. 14 = Prioridad 2. Media. *Prioridad 1, aportación Concejalía del Distrito Ciudad Alta.



 Escalera existente no adaptada	 Itinerario existente	 Transporte convencional
 Rampa propuesta	 Itinerario espontáneo	
 Plataforma propuesta		

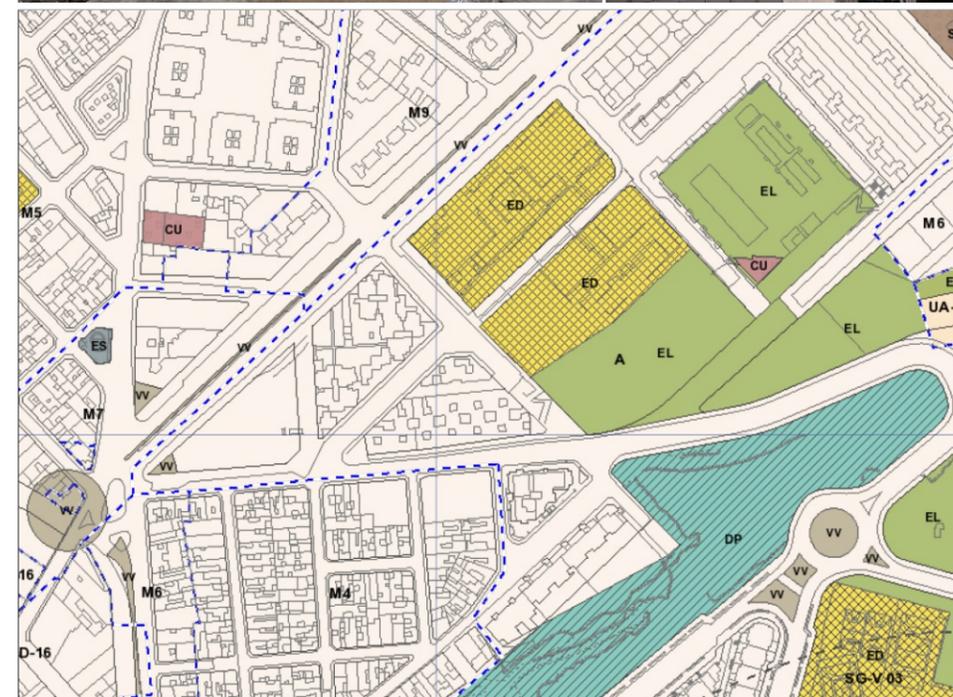
TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra pública ordinaria	Rampas y plataforma	2.009	Educativa y comercial	Transporte convencional	Moderada (35%)	Media (2)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Desnivel en el sector noroccidental del barrio de La Minilla que conecta con varios centros educativos y la Avenida José Mesa y López en la plataforma topográfica inferior.

- MEDIDAS AMBIENTALES**
- Revegetación del espacio libre en ladera con vegetación afín al piso climático y el contexto ambiental de la actuación.
 - Acondicionamiento topográfico que suavice la pendiente en los puntos de mayor riesgo de saltación y deslizamiento de tierras.
 - Corrección de impactos ambientales relacionados con vertidos y deposición de residuos.
 - Potenciación de las condiciones paisajísticas, procurando miradores y espacios que pongan en valor la cuenca visual.



NORMATIVA PGO

Viaro público.

OBSERVACIONES

Creación de una plataforma que salve el desnivel desde la Avenida Mesa y López hasta media altura de la escalera y se complementa con rampas ocupando parte del Espacio Libre (EL) colindante.

PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.

$3 + (3+2) + 2 + (1+3) = 14$. **14 = Prioridad 2. Media.**



E Escalera existente no adaptada
 — Itinerario existente
 P Transporte convencional
R Rampa propuesta
E Escalera mecánica propuesta

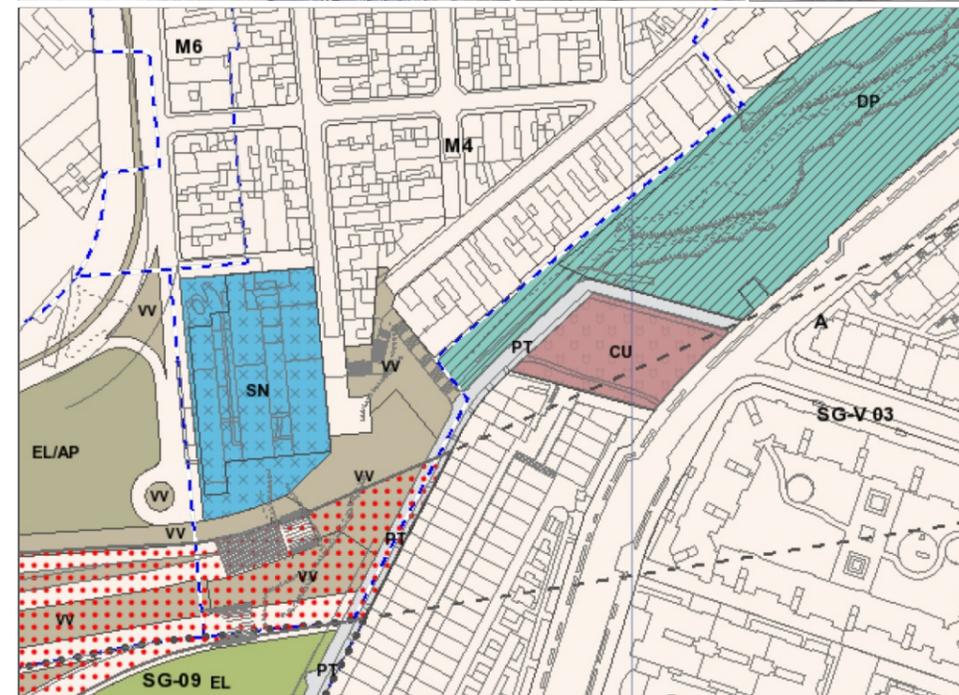
TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra Pública ordinaria	Rampas, adaptación de escaleras y escaleras mecánicas	2.009	Sanitaria y comercial	Transporte convencional	Moderada (50%)	Media (2)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Desnivel en el sector noroccidental del barrio de La Minilla que conecta con un centro sanitario y el barrio de Guanarteme en la plataforma topográfica inferior.

- MEDIDAS AMBIENTALES**
- Revegetación del espacio libre en ladera con vegetación afín al piso climático y el contexto ambiental de la actuación.
 - Acondicionamiento topográfico que suavice la pendiente en los puntos de mayor riesgo de saltación y deslizamiento de tierras.
 - Corrección de impactos ambientales relacionados con vertidos y deposición de residuos.
 - Potenciación de las condiciones paisajísticas, procurando miradores y espacios que pongan en valor la cuenca visual.



NORMATIVA PGO

Actuación sobre viario público.

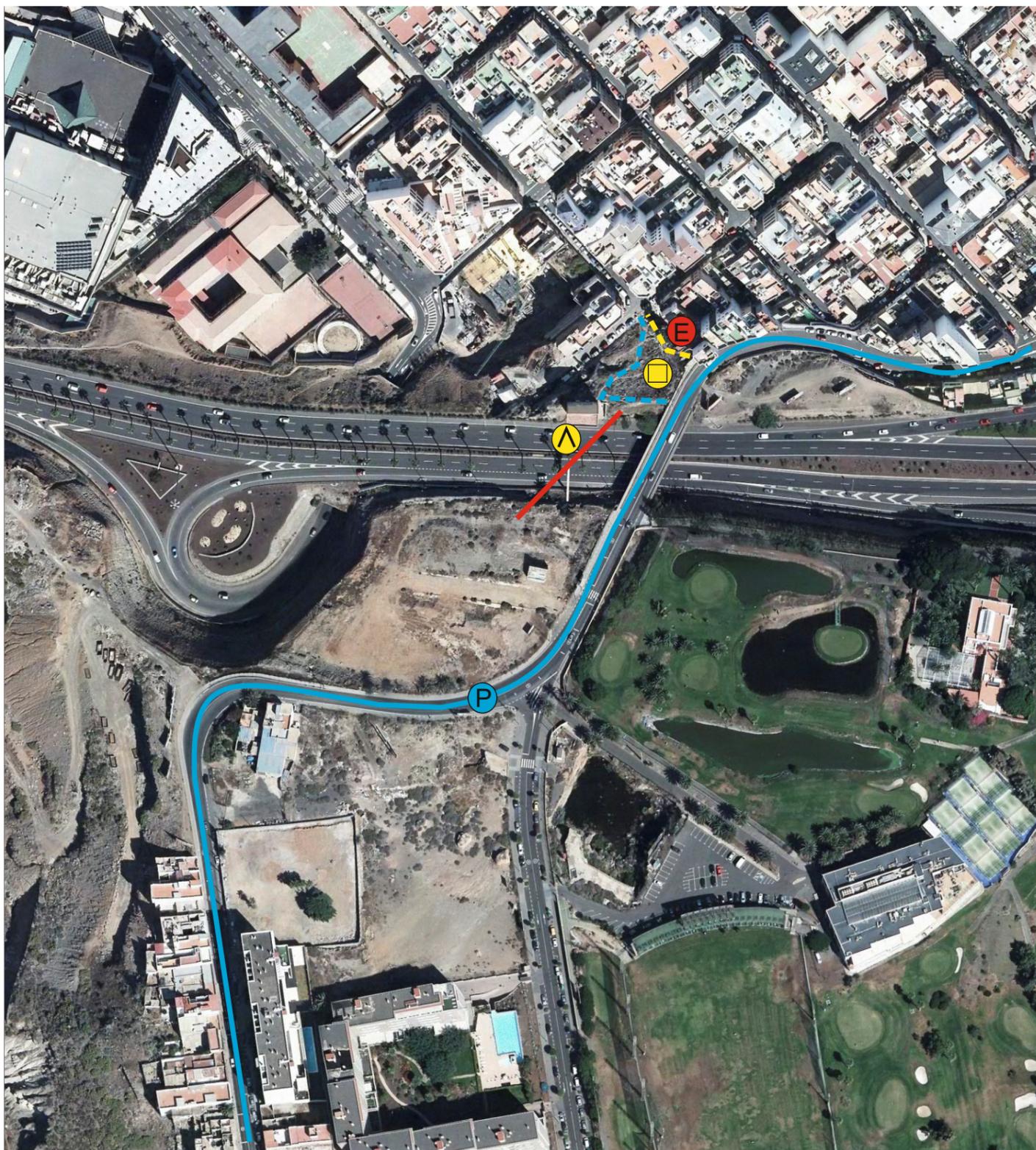
OBSERVACIONES

Posibilidad de incrementar los elementos de conexión vertical ocupando la parcela dotacional deportiva colindante.

PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual.

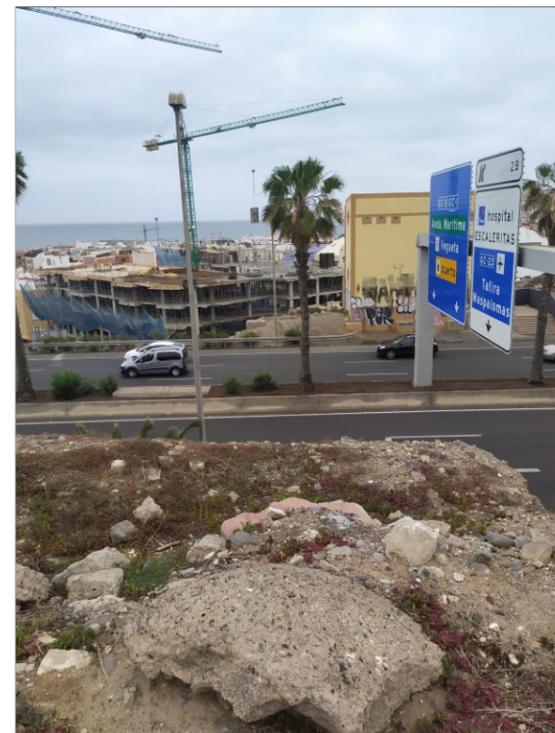
$3 + (3+2) + 2 + (1+3) = 14$. **14 = Prioridad 2. Media.**

CONEXIÓN 20. PROLONGACIÓN AVENIDA JOSÉ MESA Y LÓPEZ - CARRETERA DE CHILE



Escalera existente no adaptada	Paso elevado propuesto	Transporte convencional
Ascensor propuesto	Itinerario existente	
Escalera mecánica propuesta	Itinerario espontáneo	

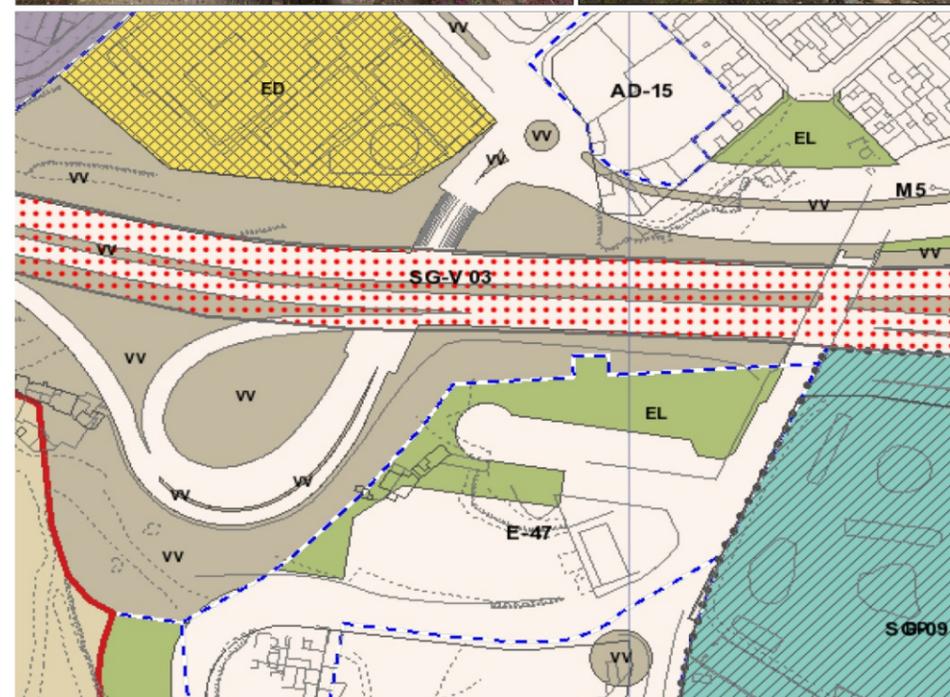
TIPO DE ACTUACIÓN	PROPUESTA	POBLACIÓN VULNERABLE	ZONA ATRACTORA	CONECTIVIDAD PRINCIPAL	PENDIENTE	PRIORIDAD
Obra pública ordinaria	Paso elevado, Rampas y escaleras	1.994	Sanitaria Comercial y de ocio	Transporte convencional	Alta (>75%)	Media (2)



DESCRIPCIÓN GENERAL

Desnivel orográfico entre el borde noroccidental del barrio de Guanarteme y el sector más septentrional del Lomo de San Lázaro junto a la Carretera de Chile.

- MEDIDAS AMBIENTALES**
- Revegetación de los taludes y espacios libres con vegetación afín al piso climático y el contexto ambiental de la actuación.
 - Acondicionamiento topográfico que suavice la pendiente en los puntos de mayor riesgo de saltación y deslizamiento de tierras.
 - Corrección de impactos ambientales relacionados con vertidos y deposición de residuos.
 - Potenciación de las condiciones paisajísticas, procurando miradores y espacios que pongan en valor la cuenca visual.



NORMATIVA PGO

Intervención sobre Espacios Libres (EL).

OBSERVACIONES

Posibilidad de ejecutar una pasarela como elemento principal de conexión vertical.

PONDERACIÓN DE LA PRIORIDAD Población + zona atractora + distancia con transporte (convencional + BRT + carril bici) + estado de conexión actual

$3 + (3+2) + 3 + (1+3) = 15$. **15 = Prioridad 2. Media.**

EQUIPO REDACTOR

Ruth Navarro Delgado
Arquitecta

Mario Suárez Naranjo
Geógrafo

Luis Pérez Cañón
Técnico Jurídico