

**ANÁLISIS URBANO Y ESTRATEGIAS ESPACIALES PARA EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.**

Encargo: Equipo redactor del PMUS: UTE Epypsa-EDEI.

Autor: CASARIEGO·GUERRA arquitectos S.L.

---

Las Palmas de Gran Canaria, Mayo 2.012

INDICE

<b>1. CONSIDERACIONES GENERALES: ENCUADRE DEL TRABAJO.....</b>	<b>1</b>
1.1. PREÁMBULO: Ámbito y Objeto.....	1
1.2. LA MOVILIDAD EN EL DEBATE URBANÍSTICO RECIENTE.....	2
1.2.1. Bibliografía de referencia.....	4
1.3. CASOS DE REFERENCIA. ....	5
1.3.1. El sistema de transporte público como base de planeamiento: CURITIBA y otros casos latinoamericanos. ....	5
1.3.2. El espacio público y la movilidad no motorizada: COPENHAGUE. ....	9
1.3.3. La recuperación del espacio para el peatón: NUEVA YORK. ....	12
1.3.4. Otras experiencias relevantes. ....	15
1.4. CONCEPTOS Y CRITERIOS BÁSICOS DE ACTUACIÓN EN RELACIÓN A LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Y SU INCIDENCIA EN LA TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD.....	19
<b>2. LA CIUDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y LA PROPUESTA DEL PMUS.....</b>	<b>21</b>
2.1. LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. ESTRUCTURA Y FORMA URBANA.....	21
2.1.1. Sistemas básicos.....	21
2.1.2. EL PLAN GENERAL: Las previsiones y aspiraciones de la ciudad. ....	22
2.1.3. Relectura urbana: ‘Centralidades’.....	28
2.1.4. A modo de Síntesis. ....	31
2.2. LA PROPUESTA SECTORIAL DEL PMUS.....	33
2.2.1. Síntesis y Análisis Crítico. ....	33
2.2.2. Relectura de la propuesta del PMUS desde la perspectiva urbanística: síntesis de consideraciones.....	37
2.3. EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. Consideraciones Generales.....	41
<b>3. LA REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: como parte de la propuesta del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria. ....</b>	<b>43</b>
3.1. ESTUDIO Y DEFINICIÓN DE LAS CONDICIONES DEL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA POR ZONAS HOMOGÉNEAS. ....	45
3.2. PROGRAMA DE ACCESIBILIDAD. ....	46
3.2.1. Objetivos y Criterios Generales. Delimitación de Áreas de Desarrollo Urbano. (A.D.U.).....	47
3.3. LA ACTIVACIÓN DE UNA NUEVA FRANJA LONGITUDINAL A PARTIR DE LA PROPUESTA DE TRAZADOS DE BRT Y CICLABLE – CIUDAD BAJA. ....	51
<b>4. CONDICIONES PARTICULARES PARA EL DISEÑO DE LAS NUEVAS REDES DE MOVILIDAD PROPUESTAS. ....</b>	<b>55</b>
4.1. EL SISTEMA DE BRT. ....	55
4.2. LA RED CICLABLE. ....	62

- La estructura de barrancos, que en la perpendicular a la línea costera marca incisiones sucesivas.
- Y un salto paralelo a la línea de costa, que conlleva un cambio de cota entre 25 y 55 m. y a aproximadamente 650 m. de la misma.

El desarrollo de la ciudad apenas alteró las condiciones geográficas originales que siguen reflejándose en la estructura urbana, de tal forma que el sistema viario se acomoda a la orografía, replicando su línea litoral y los ejes del cauce de cada barranco, que al mismo tiempo constituyen la división entre barrios correspondientes a las sucesivas fases de evolución del plano.

En síntesis la estructura general de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria podría definirse a partir de los siguientes aspectos:

. **Base Geográfica** como cualidad determinante: una plataforma costera y otra plataforma consecutiva que en suave pendiente continúa hacia el interior, todo ello atravesado por una sucesión de barrancos.

. **Desarrollo Urbano** a través de tres terrazas sucesivas: la 'Ciudad Baja', la 'Ciudad Alta' y Siete Palmas. A lo que se añadirían los núcleos de la periferia.

. **Red Viaria** que se compone de una serie de ejes paralelos a la línea de costa y otros en sentido transversal que en conjunto actúan como elementos en peine.

. **Espacios Libres** que constituyen un conjunto de episodios aislados, y de escasa dimensión, cuya posición se asimila en general a la estructura de barrancos.

#### 2.1.2. EL PLAN GENERAL: Las previsiones y aspiraciones de la ciudad.

El Plan General de Las Palmas de Gran Canaria es el instrumento marco de ordenación del municipio, donde se contienen las condiciones básicas y las previsiones actuales para su transformación.

Se pretende detectar la síntesis estructural de la ciudad, a partir de su conformación actual y de sus aspiraciones, de sus condiciones físicas y de las transformaciones propuestas para su futuro. En este sentido, extraemos del Plan General<sup>9</sup> los siguientes aspectos:

- a. Estructura Territorial.
- b. Movilidad.
- c. Sistema de Espacios Libres.
- d. Ordenación Turística.

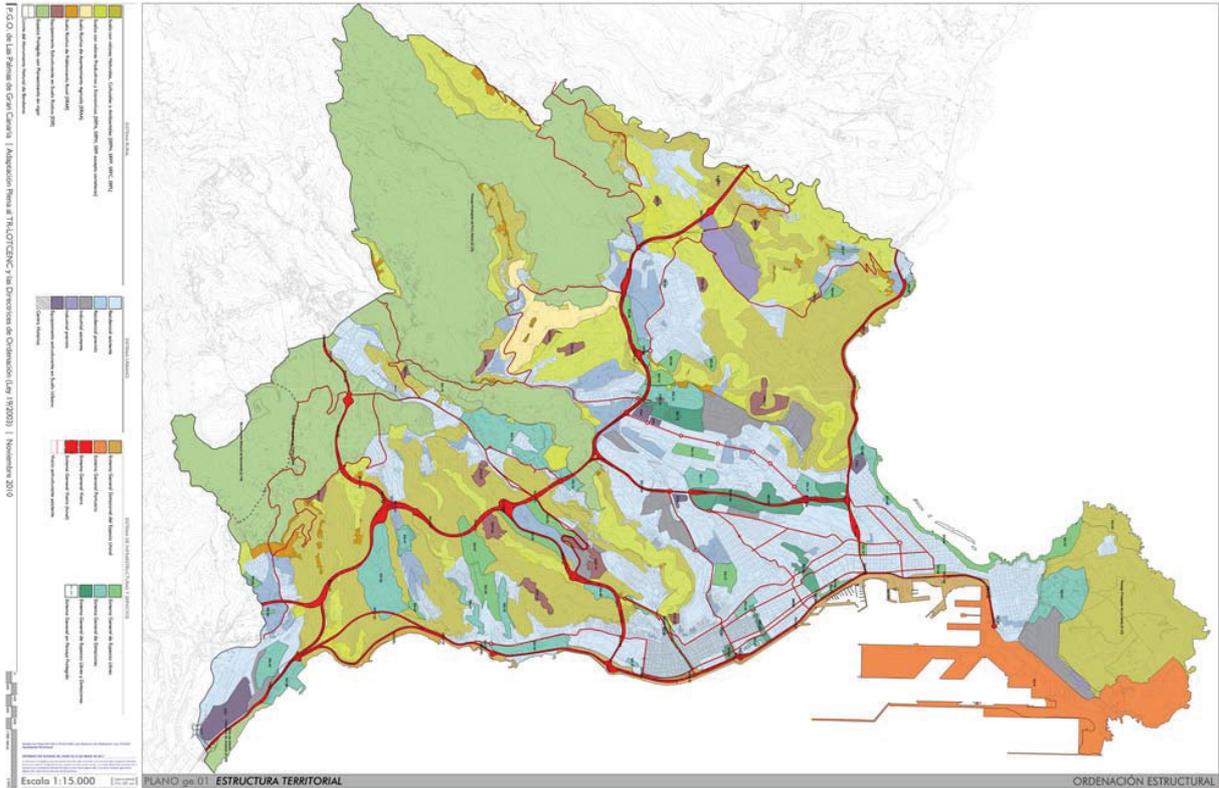
##### a. Estructura Territorial.

Expresada en el **Plano de Ordenación Estructural ge-01**. En el que pueden apreciarse los sistemas básicos de la ciudad:

- Sistema Rural.
- Sistema Urbano: Residencia / Equipamientos Grales. / Industria - existente y previsto.
- Sistema de Infraestructuras y Servicios.

---

<sup>9</sup> Se utiliza como referencia el documento de Revisión del Plan General de Ordenación, con Aprobación Provisional 2011.

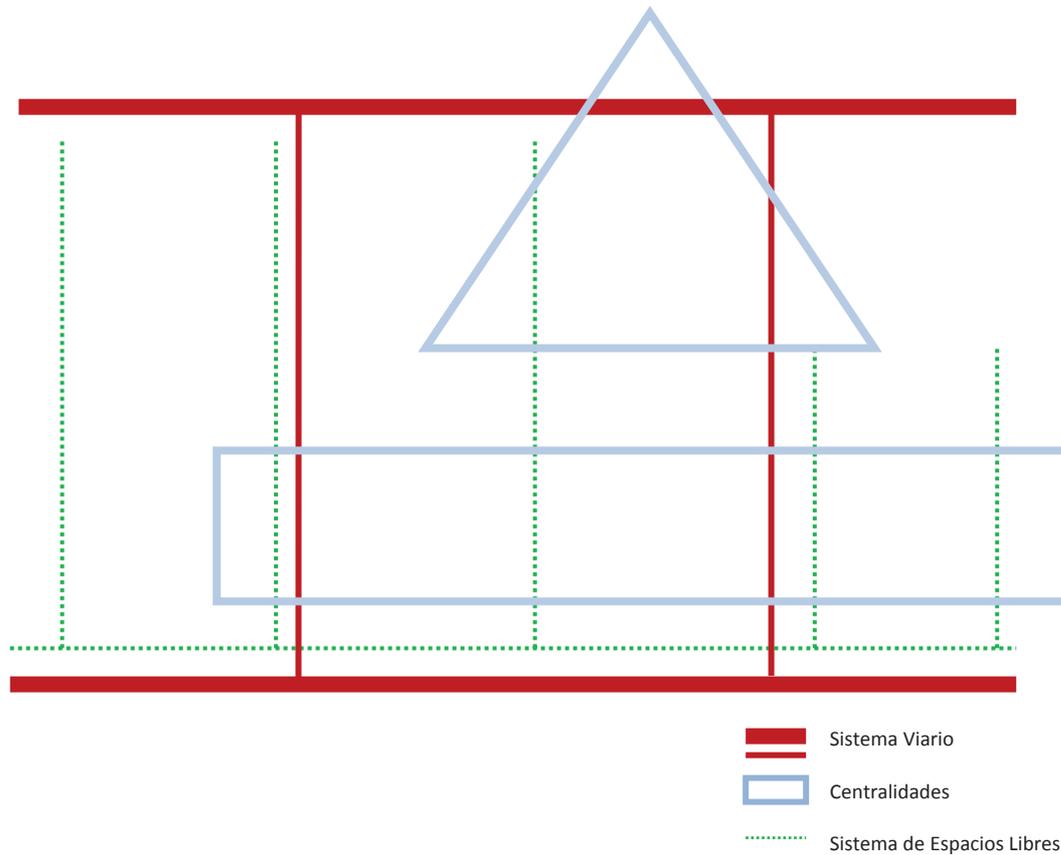


Plan General de Las Palmas de Gran Canaria. Plano de Ordenación Estructural: Estructura Urbana.

En este Plano se puede apreciar la estructura de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria definida en el apartado anterior:

- . Base geográfica, donde destaca el abanico de barrancos hacia las dos vertientes de litoral.
- . Desarrollo urbano compacto ocupando la franja litoral y ascendiendo sobre las plataformas superiores, en un ámbito triangular enmarcado por los dos barrancos principales.
- . Sistema viario, con los dos ejes principales paralelos a la costa y secundarios en sentido transversal siguiendo las líneas de cauce de los barrancos.
- . Y el Sistema de Espacios Libres, que al incluir sus previsiones futuras, ofrece un esquema más articulado, además de un nivel dotacional más acorde con la dimensión de la ciudad, de lo que se deduce la aspiración estructurante que se pretende para este sistema.

El Esquema General podría sintetizarse en el diagrama siguiente:



b. Movilidad.

Expresada en los Planos: **Ordenación Estructural: Movilidad Motorizada em-01.**  
**Ordenación Pormenorizada: Movilidad No Motorizada em-03.**

A la Movilidad Motorizada nos hemos referido en el apartado anterior. Ahora bien, la Movilidad No Motorizada alude en la ordenación general de la ciudad a la intención de recalificación de parte del viario existente, para el que se propone el uso exclusivo o preferente, para el peatón o las bicicletas.

La propuesta para la Movilidad No Motorizada se sintetiza en:

. Plataformas de tránsito peatonal: en las zonas de Vegueta-Triana y Las Canteras.

. Itinerario peatonal preferente: se apuntan una serie de vías tanto longitudinales como transversales, de entre las que destacan (de Sur a Norte): El Paseo de San José; Venegas, Tomás Morales, Bravo Murillo; Luis Doreste Silva, León y Castillo y Dr. García Castrillo; Mesa y López, General Vives; y otras incluyendo las líneas litorales. Se entiende que este Itinerario no implica la peatonalización de estas vías, pero sí subraya la importancia de su recorrido peatonal.

. Rutas Urbanas y Senderos: recorridos rurales o a través de grandes espacios libres.

. Delimitación de 'zonas de tráfico calmado' y 'supermanzanas'.



c. Sistema de Espacios Libres.

Expresado en el **Plano de Ordenación Estructural: Áreas Diferenciadas ge-03.**

Aunque este plano se refiere a tres sistemas: los Suelos Urbanos con planeamiento remitido, los Suelos Urbanizables y los Sistemas Generales y Equipamientos Estructurantes, al objeto del presente trabajo interesa especialmente este último.



Plan General de Las Palmas de Gran Canaria. Plano de Ordenación Estructural: Áreas Diferenciadas.

En relación a los Equipamientos Estructurantes, puede advertirse como su localización responde en muchos de los casos al entorno de la vía longitudinal interior (Circunvalación), donde se cuenta con la disponibilidad de suelo suficiente además de las mejores condiciones de accesibilidad.

Esta consideración debe subrayarse dada la capacidad atractora de esos Equipamientos, y por tanto la incidencia en la Movilidad transversal que puede derivarse de su posición.

En cuanto al Sistema de Espacios Libres, es la ordenación general del ámbito municipal, incluyendo sus previsiones, la que permite apreciar su capacidad estructurante. Las previsiones incorporan los ámbitos vacantes que puntualmente han resultado de la ocupación parcial de laderas, además de otros de mayor entidad, a lo largo del frente litoral y de las áreas de los barrancos más destacados que han quedado envueltas por el desarrollo urbano (Barranco de Guinguada y Parque de la Música), que se combinan con dotaciones diversas, cuya entidad y carácter refuerzan el sistema en su conjunto.

Dentro del Sistema de Espacios Libres pueden diferenciarse:

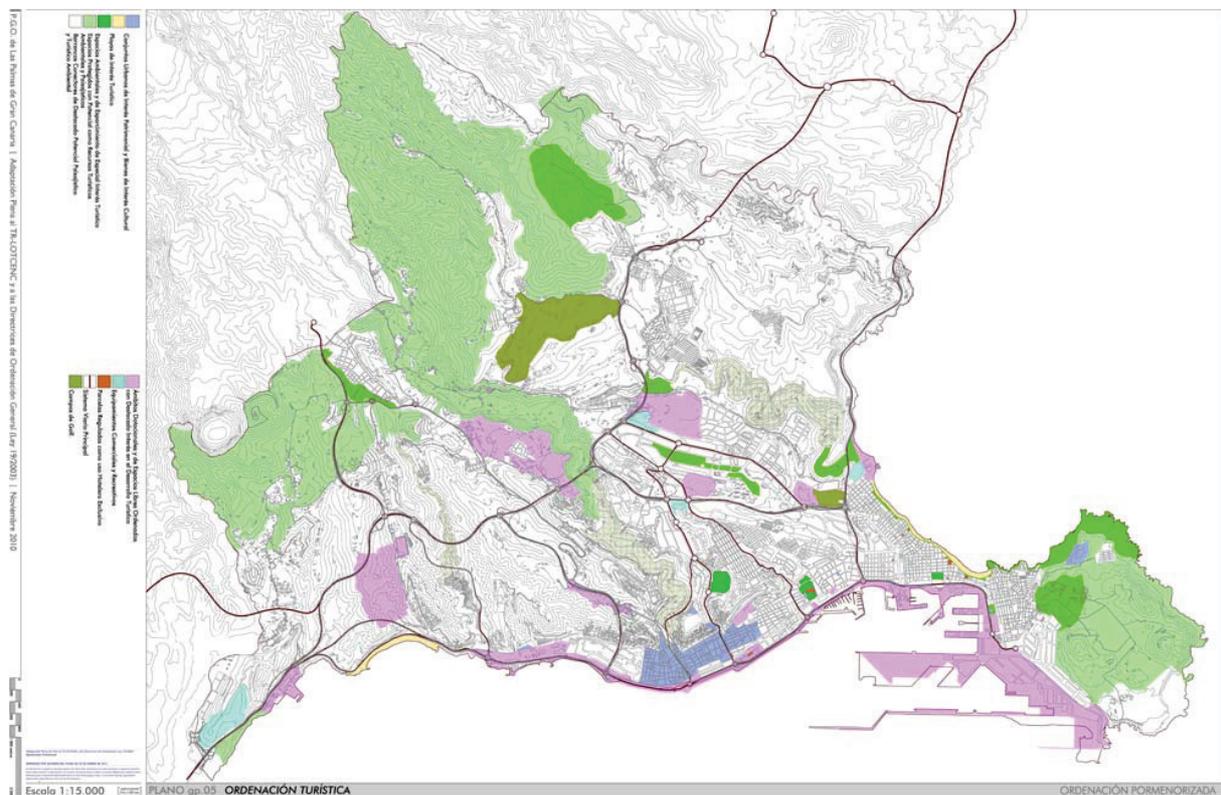
- El espacio protegido al interior del Término Municipal, que pasa a considerarse un área con vinculación directa con la ciudad (y el resto de la Isla), en tanto que ámbito de descanso, paseo, visita y apreciación de la naturaleza. Esto es, espacio libre, en su mayor escala.
- El Frente Marítimo, desde Levante-Istmo, a la Isleta y Las Canteras, que pasa a entenderse como el gran espacio de encuentro y reunión. Ámbito público y dotacional hacia el que se abre la ciudad en su encuentro con el mar.
- Y los barrancos integrados en el espacio urbano: el Guinguada, desde el Centro Histórico, hasta sus laderas inferiores junto a Los Riscos y el amplio valle que asoma tras San Nicolás (ya en parte en cambio de uso y acceso a los ciudadanos); El de Mata-Las Rehojas, reuniendo pedazos de espacio vacante, a modo de vínculo de zonas y nuevas oportunidades de ocio y estancia; se subrayan los de La Feria y Parque Doramas, además del de Ciudad Jardín-Antiguo Estadio, y la Ballena, ya en gran parte activado como Parque y zonas deportivas; y el Barranco del Parque de la Música, que en su máxima expresión abarca desde el Rincón hasta el Estadio de Fútbol y la Zona Deportiva 2014.

Es este sistema el que ofrece una base a partir de la cual rearticular la ciudad, complementado con la recalificación del tejido viario y en relación con el transporte público.

d. Ordenación Turística.

Expresado en el **Plano de Ordenación Pormenorizada: Ordenación Turística gp-05.**

Que incluye: Espacios Libres, de Esparcimiento y Playas; Conjuntos Urbanos de Interés Patrimonial; Equipamientos y Dotaciones.



Plan General de Las Palmas de Gran Canaria. Plano de Ordenación Pormenorizada: Ordenación Turística.

Destacan como ámbitos turísticos las franjas litorales, con particular atención a la Playa de Las Canteras y su entorno, el Centro Histórico de Vegueta-Triana y los grandes Espacios Protegidos del interior del municipio. Asimismo se señalan en relación con este aspecto los grandes Equipamientos vinculados a la Circunvalación.

El turismo es una de las actividades relevantes de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, cuya potenciación es objeto de atención constante, más aún teniendo en cuenta las alteraciones que ha sufrido en los últimos años, y de ahí la conveniencia de ajustar continuamente los espacios urbanos a sus demandas. Las áreas vinculadas a la actividad turística constituyen centros de atracción singulares de la ciudad, cuya disposición y características es conveniente tener en cuenta en la definición de la Movilidad.

Este aspecto de la planificación urbanística se refiere a la articulación de ‘Centralidades’ a la que, con el fin de completar la lectura de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, se referirá el apartado siguiente.

### 2.1.3. Relectura urbana: ‘Centralidades’.<sup>10</sup>

La relectura de la ciudad en términos de su estructura urbana en la ciudad actual y prevista, obliga a atender a determinadas capacidades que provienen de la organización de actividades y usos, lo que ofrece una serie de esquemas de relación en función de diferentes tipos de ‘centralidad’, atendiendo a su escala, su cualidad y su capacidad nodal. Se trata de señalar los espacios centrales de la ciudad, entendidos como aquellos de mayor vitalidad, por cuanto presentan o pueden presentar valores urbanos singulares. Se distinguen, desde esta perspectiva los siguientes espacios agrupados por afinidades:

#### A. Cualidades históricas y patrimoniales.

Constituyen los ámbitos que suscitan mayor interés para los visitantes, al tiempo que ofrecen particulares condiciones para acoger usos institucionales, manifestaciones culturales y eventos especiales, así como actividades vinculadas al ocio y el esparcimiento. (Se incluyen los señalados en el planeamiento general, además de otros con capacidad potencial):

- . Centro Histórico de VEGUETA-TRIANA (ámbito definido en el PGOU - PEPRI).
- . PEROJO (ámbito definido en el PGOU-PEPRI)
- . RISCOS – cualidades singulares – potenciales.
- . ISLETA – cualidades singulares – potenciales.

Y además, aunque como núcleos menores, los siguientes cascos tradicionales:

- . SAN CRISTÓBAL.
- . SAN LORENZO.
- . CENTRO HISTÓRICO DE TAFIRA.

<sup>10</sup> Se adjuntan los siguientes planos síntesis donde puede apreciarse la delimitación de las ‘Centralidades’ que en este apartado se relacionan.

B. Actividad turística.

A la que anteriormente nos referimos, en relación con el Plan General de Ordenación del Municipio.

Incluye las ZONAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIALES anteriormente señaladas, además de las siguientes:

- . LA PLAYA DE LAS CANTERAS Y ENTORNO: Zona de Puerto-Canteras-Guanarteme.
- . Y los ESPACIOS LIBRES ESTRUCTURANTES, incluyendo los Espacios Protegidos de la Isleta y la zona interior.

C. Actividades vinculadas al ocio y el esparcimiento.

Que incluye todos los espacios libres existentes y previstos en el planeamiento general, de los que se destacan los siguientes, dada su especial potencia, dimensión y capacidad estructurante:

- . EL FRENTE LITORAL: que incluye el perímetro costero de la ciudad, desde la playa de la Laja (al sur), hasta Costa Ayala (al noroeste), pero donde debe destacarse el Litoral de Levante, y en particular, el Frente Marítimo Portuario o Istmo de Santa Catalina.
- . EL BARRANCO DEL GUINIGUADA.
- . EL PARQUE DE LA MÚSICA – Parque de las Creaciones.

Asimismo, como Equipamientos Estructurantes podemos señalar:

- . CAMPUS UNIVERSITARIO.
- . ESTADIO DE FÚTBOL – PABELLÓN POLIDEPORTIVO.

D. Actividad Comercial:

Las Zonas Comerciales Abiertas donde normalmente se combinan actividades comerciales con las de ocio y esparcimiento, restauración, actividades culturales y otras, a partir del uso de la propia trama urbana como soporte, son en la actualidad los ámbitos de mayor potencia de intercambio social. En la ciudad de Las Palmas se cuenta con las siguientes:

- . Centro Histórico de VEGUETA-TRIANA. Que suma este tipo de actividad a la derivada de sus cualidades patrimoniales y su participación en la actividad turística.
- . PUERTO – CANTERAS: entorno de La Playa de las Canteras. Que asimismo comparte este tipo de actividad con las relacionadas con el turismo.
- . PEDRO INFINITO. Área de menor dimensión y capacidad de atracción, pero que constituye uno de los centros destacados de ‘Ciudad Alta’, reforzado en su relación con el Centro Comercial ‘La Ballena’.
- . MESA Y LÓPEZ. Área Comercial de gran potencia y dimensión, que combina locales de diverso rango. Debe destacarse su relación con el Centro Comercial ‘Las Arenas’, así como con la Zona de Puerto-Canteras, y el desarrollo del frente litoral del Istmo.
- . SIETE PALMAS. Que constituye el centro de la nueva zona residencial de la ciudad, y donde destaca su relación con el área de equipamientos deportivos, Estadio de Fútbol y Pabellón Polideportivo.
- . TAMARACEITE. Donde se combinan un casco urbano tradicional con un Centro Comercial previsto en el planeamiento general.

Además de las Zonas Comerciales, deben señalarse los Centros Comerciales, en tanto que ámbitos de gran actividad comercial, y que por tanto actúan como atractores de escala diversa. Pueden relacionarse los siguientes:

- . Centro Comercial Las Terrazas – El Mirador.
- . Centro Comercial El Muelle.
- . Centro Comercial Las Arenas.
- . Centro Comercial La Ballena.
- . Centro Comercial 7 Palmas.
- . Centro Comercial Tamaraceite (previsto)

E. Administración, Oficinas y Uso Asistencial.

Son áreas que provocan necesidades de acceso desde todos los puntos de la ciudad y desde el exterior. (horario sólo de mañana)

- . VEGUETA – CIUDAD DE LA JUSTICIA
- . ÁREA DE EDIFICIOS MÚLTIPLES (conexión con CASA PALACIO INSULAR)
- . PRESIDENCIA GOBIERNO
- . AYUNTAMIENTO – Oficinas.
- . Zona de FRANCHY ROCA: Administración y Oficinas.

Y en cuanto al uso asistencial, destacan:

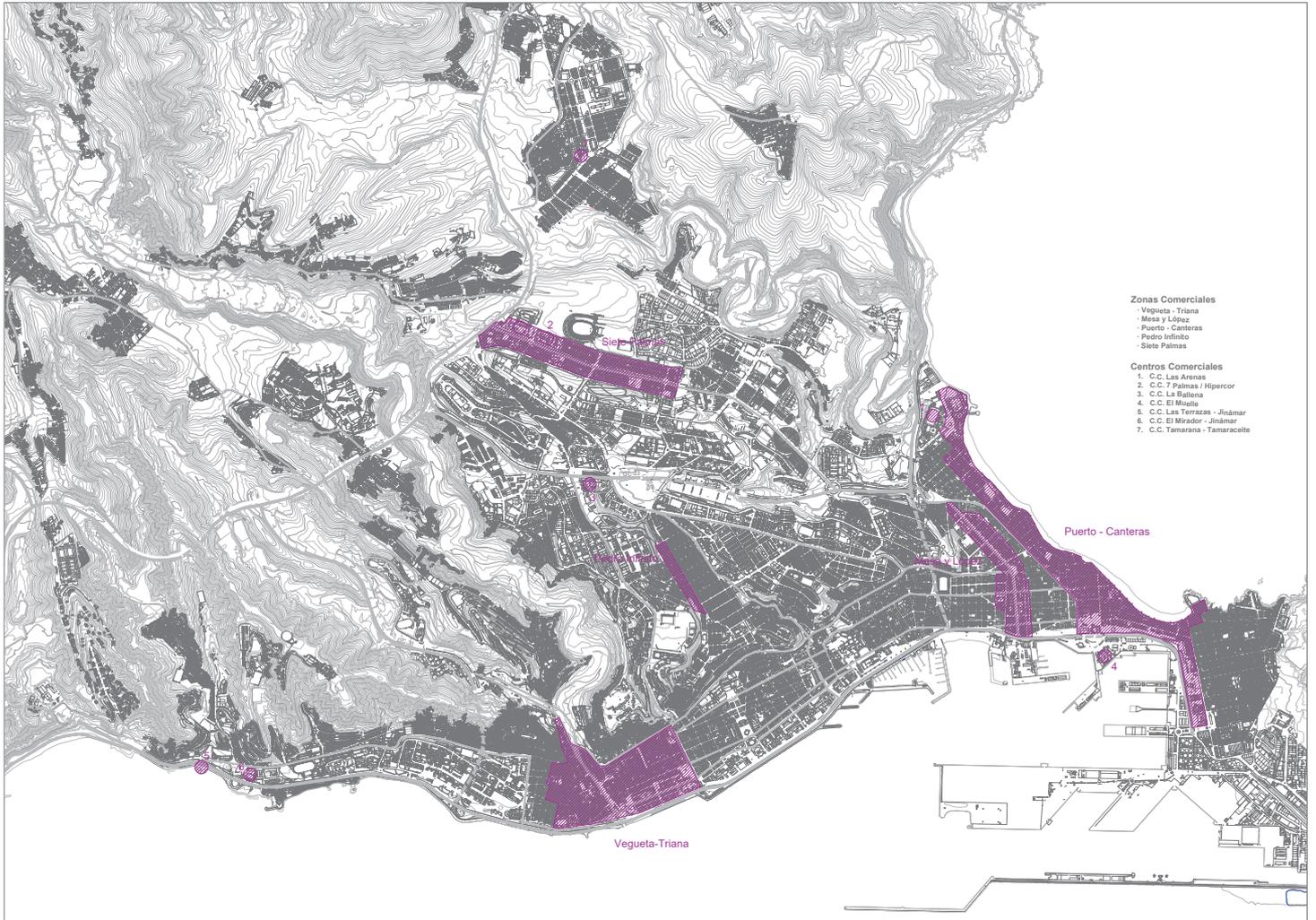
- . ÁREA HOSPITALARIA: Hospital Insular, Materno Infantil.
- . HOSPITAL DR. NEGRÍN

F. Actividad Industrial.

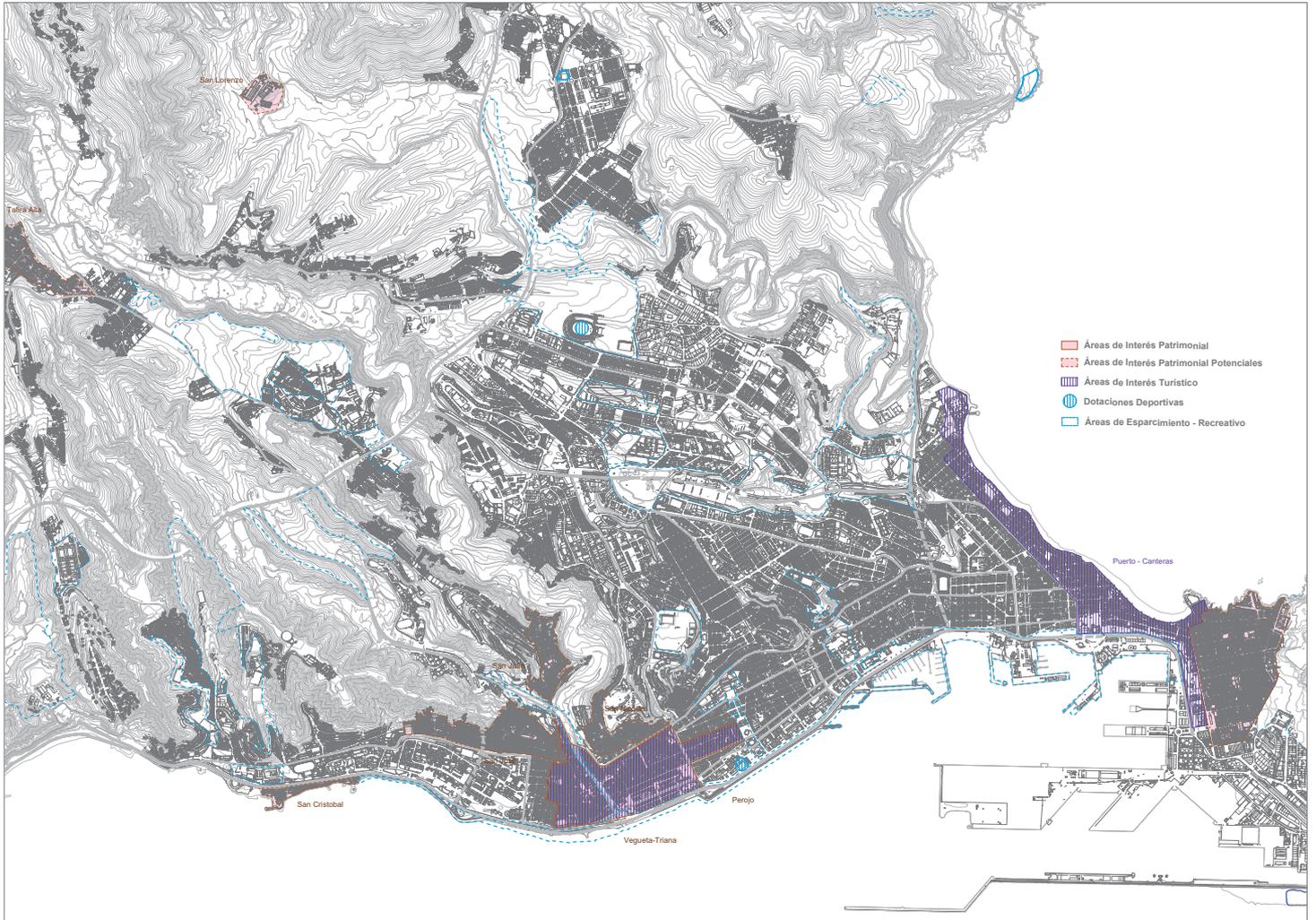
Áreas que comportan tráfico, generando recorridos a través de la ciudad o en conexión con la misma.

- . PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS
- . EL SEBADAL
- . LAS TORRES

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: ACTIVIDAD COMERCIAL



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: CUALIDADES PATRIMONIALES, TURÍSTICAS Y ACTIVIDAD DE OCIO Y ESPARCIMIENTO



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: ACTIVIDAD ADMINISTRATIVA Y ASISTENCIAL



#### 2.1.4. A modo de Síntesis.

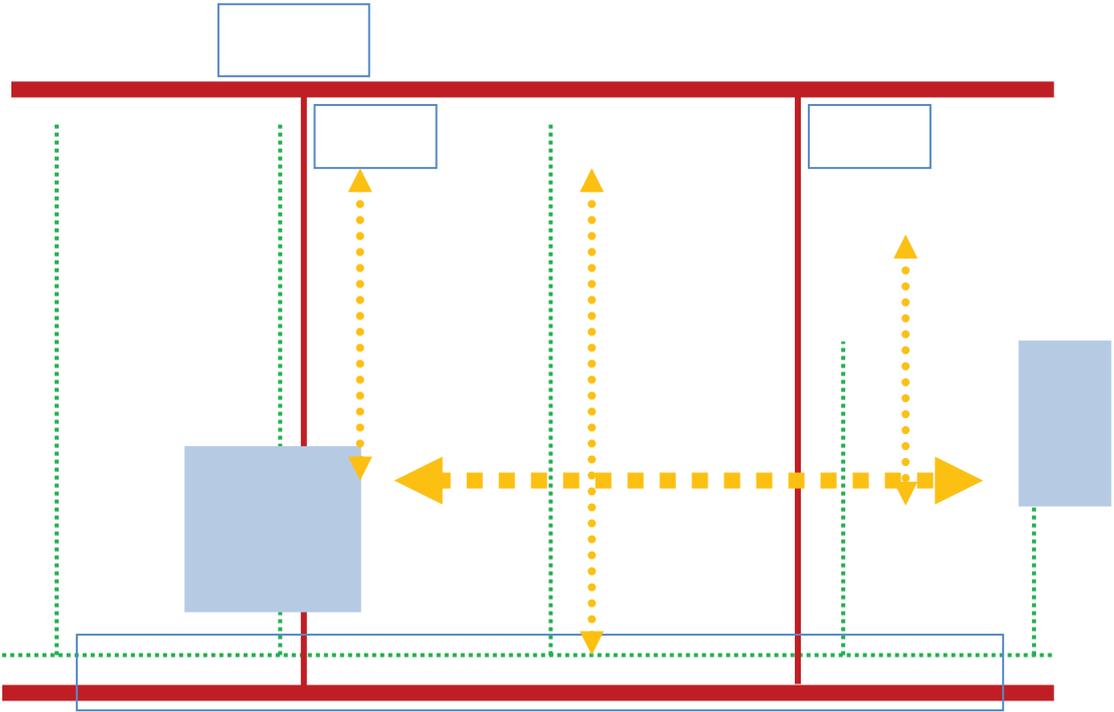
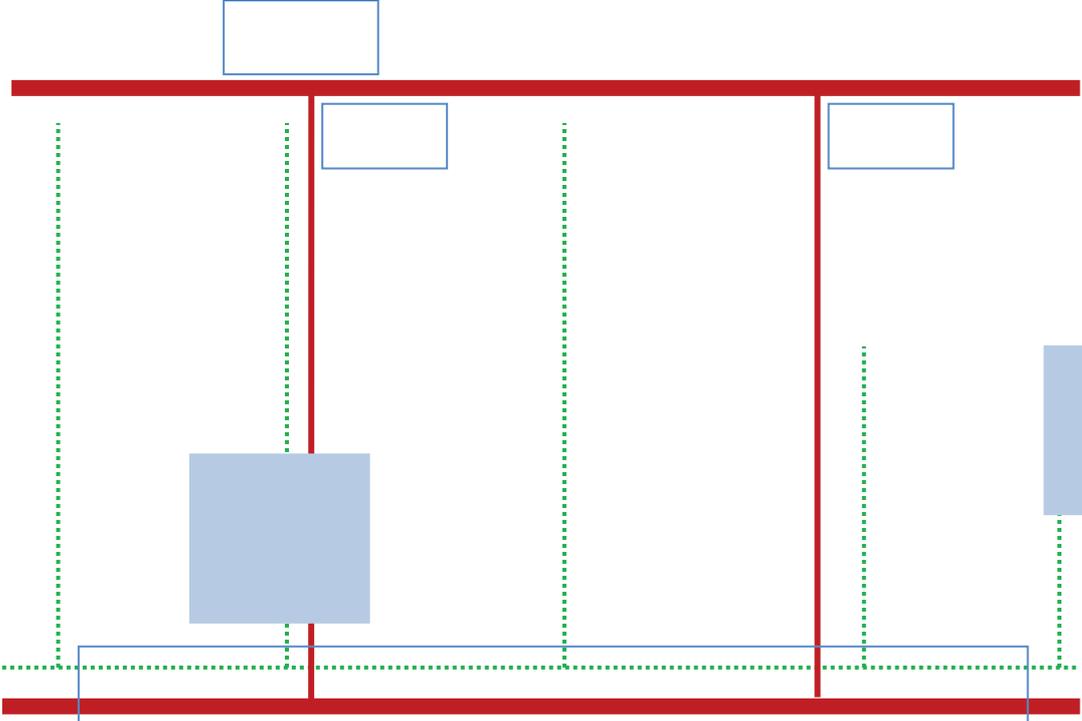
. Los aspectos básicos que definen la estructura general de la ciudad en términos físicos, constituyen el soporte de la Estrategia de Movilidad a definir para la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria: Base Geográfica, Desarrollo Urbano, Red Viaria y Sistema de Espacios Libres. Lo que se traducirá en la definición de su alcance y en el esquema de implantación general.

- Base Geográfica, determinada por la sucesión de plataformas atravesadas por una sucesión de barrancos.
- Sistema Urbano: Tres terrazas: ‘Ciudad Baja’ + ‘Ciudad Alta-Siete Palmas + Tamaraceite y Periferia.
- Sistema Viario en doble peine: ejes principales en paralelo a la línea de costa, articulados por otros transversales en un esquema en peine.
- Sistema de Espacios Libres: Esquema transversal sobre las líneas de barrancos, con el Frente Marítimo-Playa de Las Canteras y los Espacios Protegidos al interior, como articuladores de borde.

. La Estructura de la ciudad responde a la relación entre diversos esquemas de centralidad, donde destacan los derivados de las actividades culturales, turísticas y comerciales. Los atractores principales se localizan en la ‘Ciudad Baja’, fundamentalmente Vegueta-Triana y Puerto-Canteras, si bien determinados equipamientos de importancia se localizan en el entorno de la Circunvalación.

. La conexión entre las ‘Centralidades’ más destacadas constituye los vínculos más tensionados del Esquema de Movilidad, pero al mismo tiempo es imprescindible atender a la accesibilidad desde y hacia cada una de ellas en relación con el ámbito municipal en su conjunto.

. La adecuación entre Espacio Público y Centralidades, constituye el patrón a partir del que articular la Estrategia de Movilidad para la ciudad. El Esquema general podría sintetizarse en el siguiente diagrama:



-  Sistema Viario
-  Centralidades
-  Áreas dotacionales
-  Sistema de Espacios Libres
-  Red de Movilidad

## 2.2. LA PROPUESTA SECTORIAL DEL PMUS.

### 2.2.1. Síntesis - Análisis Crítico.

Se seleccionan aquellos aspectos del PMUS que de forma más directa atienden a su componente estratégica en relación con su implantación territorial. Se trata de reunir los aspectos, tanto del Diagnóstico, como de la Propuesta, que permitan su traducción en términos de la planificación urbanística y el diseño del Espacio Público.

Se sintetizan a continuación el Diagnóstico y el Programa de Actuación, destacando los datos o consideraciones relevantes desde la perspectiva urbanística:

#### A. Síntesis del Diagnóstico:

##### I. Análisis:

a. Análisis Territorial. Incluye la relación completa de datos físicos y socioeconómicos, en particular en los aspectos siguientes: Orografía, Climatología, Demografía. Además de una breve mención al planeamiento general en el municipio, y algunas recomendaciones generales al mismo directamente relacionadas con la Movilidad.

##### b. Análisis y Diagnóstico de la Movilidad.

- . Bajo nivel de Movilidad personal: 2,08 viajes/persona/día
- . Muy alta participación del coche privado: 67%
- . Inexistencia de Movilidad ciclista y muy baja Movilidad peatonal.
- . El transporte público se usa sobre todo en 'ciudad baja', en las áreas de aparcamiento regulado.

##### c. Organización municipal y Movilidad.

##### d. Análisis del viario. Tráfico y circulación.

- . Los viajes diarios podrían sintetizarse en las siguientes figuras (TM: Término Municipal):  
84% - internos al TM - 16% - externos.  
20% Ciudad Baja - 11% Ciudad Alta - 22% CBaja-CAlta - 48% con el exterior y periferia (viajes internos al TM).
- . Red viaria considerada adecuada: 2 puntos negros: discontinuidad Juan XXIII-Bqlllo. D. Zoilo - alta congestión C/ Buenos Aires.

##### e. Aparcamiento.

- . El aparcamiento debe ofrecerse como servicio vinculado a la residencia, pero debe limitarse en relación con centralidades, y sobre todo reducir paulatinamente la ocupación del viario y penalizarlo.
- . Se entienden como centralidades casi la totalidad de la ciudad consolidada, tanto en Ciudad Baja como en Ciudad Alta. Para estas se propone no ampliar la dotación de aparcamientos para residentes dado su posible uso inadecuado.

##### f. Análisis del Transporte Público.

- . Pérdida creciente de viajeros.
- . Ciudad Baja concentra el mayor nivel de líneas y demanda, advirtiéndose ciertas disfunciones. Las condiciones de la topografía apuntan a la posibilidad de implantación de un sistema tipo BRT.
- . Ciudad Alta ofrece un nivel de servicio razonable, aunque se detectan ciertas deficiencias en líneas de frecuencia superior a 25 mn., con acceso a San Telmo, a Santa Catalina u otros.
- . Déficit de Accesibilidad al Campus Universitario.

- . Se apunta como característica del sistema de transporte urbano actual, la alta ocupación del Espacio Público.
- . Coste y Dificultad del Aparcamiento, medida que más incide en el uso del transporte público.

g. Movilidad no Motorizada.

- . En la actualidad es muy reducido el porcentaje de movimientos peatonales y de bicicletas en el municipio, la mayor parte de los cuales se produce en 'Ciudad Baja'.
- . Se señala como en el Planeamiento en elaboración se atiende este aspecto, planteando lo siguiente:
  - .Restringir el proceso de peatonalizaciones a V-T y Puerto-Canteras-Sta. Catalina.
  - .Señalar áreas de tráfico calmado.
  - .Se indican Itinerarios Peadonales Preferentes.
  - .Se indican Zonas de Accesibilidad Vertical y Pasarelas Peadonales.

h. Análisis de la Seguridad Vial.

- . La siniestralidad es reducida en el municipio, y en un 96% corresponde a vehículos privados, por tanto con una incidencia muy leve en el transporte público (incluidos taxis).
- . En todo caso, las incidencias se presentan en un conjunto reducido de viales (16 en total).

i. Aspectos Medioambientales, Energéticos y de Costes externos asociados al Transporte.

- . La tasa de consumo energético es 6 veces superior en el transporte privado que en el público, y las emisiones de CO2 son 64 veces mayores en el primero que en el segundo.
- . La tendencia para el futuro próximo es de aumento de consumo energético y de emisiones, hasta cotas muy altas.

II. Escenario Cero.

A partir de las tendencias actuales, se evalúan las previsiones para 2015 y 2020:

- . Se estima un aumento de Movilidad del 2% para 2015 y 6% para 2020: aumento de Movilidad en vehículo privado de un 1% para 2015 y otro 1% para 2020.
- . La consolidación de la periferia de la ciudad provoca un aumento de recorridos, traduciéndose en aumentos de consumo energético, emisiones, contaminación, etc.

**B. Síntesis del Programa de Actuaciones:**

a. Objetivos:

- . Objetivo General : Equilibrio territorial en el sistema de transportes, basado en criterios de mejora energética, medioambiental y de calidad social.
- . 3 Objetivos básicos:
  - . Promoción de la Movilidad Sostenible
  - . Uso coordinado y eficiente de los diferentes modos de transporte (público, colectivo y promoción de la no motorización). De este derivan mejoras en el transporte público; promoción del uso de la bicicleta; recuperación de espacio urbano para el peatón.
  - . Mejora de la eficiencia del uso del vehículo privado.

b. Medidas:

- .1. Mejora de itinerarios, calidad y frecuencias del transporte público colectivo de la ciudad.
- .2. Ejecución de Infraestructuras de apoyo al transporte público – BRT.
- .3. Ejecución de una red de carril Bici.
- .4. Gestión del Aparcamiento en la 'ciudad baja'.
- .5. Mejora del Tránsito Peatonal.
- .6. Presentación pública de los objetivos y resultados del PMUS.

c. Propuestas:

- .1. Mejora de itinerarios, calidad y frecuencias del transporte público colectivo de la ciudad.
  - . Contando con los dos operadores: Guaguas Municipales y Global.
    - Se proponen dos Alternativas de reordenación de las líneas y condiciones de los dos operadores: Alternativas A y B.
- .2. Ejecución de Infraestructuras de apoyo al transporte público – BRT.
  - Se propone una línea de BRT (en sus dos sentidos) en la ‘ciudad baja’; con vehículos tipo B1 articulados, con capacidad para 175 viajeros; prioridad semafórica con el resto del tráfico.
  - Se recomienda que el pilar fundamental de la movilidad futura del municipio sea un sistema de alta capacidad de transporte público colectivo capaz de ofrecer servicios competitivos y sostenibles.
  - Esto se propone para el ámbito que concentra el mayor porcentaje de uso actual del transporte público. Y donde además se concentra la mayor parte de los atractores de Movilidad considerados.
  - Se definen las siguientes condiciones básicas para la nueva infraestructura propuesta:
    - . Plan de Comunicación
    - . Diseño efectivo de los nodos de intercambio
    - . Respeto de los horarios o de las frecuencias de paso de las líneas alimentadoras del BRT.
    - . Integración tarifaria.
  - Se analizan las condiciones dimensionales y topográficas, a partir de las cuales se proponen 2 Alternativas de Trazado.
  - Se evalúa la incidencia en el tráfico:
    - . Se eliminan carriles de las calles: Rafael Cabrera, Juan XXIII, Emilio Ley-Pío XII-Galicia, Albareda y Juan Rejón.
    - . Se trasvasa tráfico a viario de borde del BRT, fundamentalmente a la Avenida Marítima, y también a las paralelas a Mesa y López (JM Durán y Néstor de la Torre), y a Bravo Murillo en el tramo San Telmo. También en menor medida a otras como el Paseo de Chil, parte de Fernando Guanarteme y tramos aislados.
    - . Por tanto, deben implantarse medidas de disuasión del vehículo privado, fundamentalmente para no provocar colapso en la Avenida Marítima.
    - . Se indica que la incidencia de la implantación del BRT que afecta a un ámbito territorial alrededor de una parada es de 500 m. de diámetro. No obstante, se señala toda la ‘Ciudad Baja’ como ámbito con afecciones directas resultantes de la nueva infraestructura.
  - Se proponen 3 Secciones tipo:
    - . 1: 38 metros + verde central: BRT centrado a ambos lados de verde central, dos carriles en cada sentido y aceras de 3,50 m.
    - . 2: 22 metros + línea verde: BRT a un lado, y tras la línea de verde, 2 carriles + aparcamiento + acera de 3,50 m.
    - . 3: 27 metros: 5 verde central, BRT a ambos lados de verde central, 1 carril a cada lado de BRT y aceras a ambos lados de 3,50 m. (preferente)
  - Propuesta de trazado: 6 Alternativas, en función de los puntos de cabecera. (dos de ellas con llegada a Guanarteme)
  - Evaluación de la propuesta – a partir de las líneas de transporte público existentes: la más eficiente es: Hospital Insular – Plaza de Manuel Becerra (alternativa 4).

.3. Ejecución de una Red Ciclable.

- . No se trata de una red vinculada al ocio y al deporte, sino de una opción operativa como forma de Movilidad general.
- . Se plantea un análisis y metodología de propuesta a partir de los datos de Movilidad actual, las condiciones generales de dimensión y pendiente aceptables (4 km. - pte. Variable, con coeficientes aplicables a partir del 3%).
- . Se estiman ámbitos de demanda, a partir del análisis de datos diversos, resultando que en 'ciudad alta' y 'ciudad baja' existe demanda, mucho mayor en ésta última, y con circuitos separados dadas las dificultades de la orografía.

.4. Gestión del Aparcamiento en 'ciudad baja'.

- . Acciones que se pretenden:
  - Ampliación de la Oferta de Aparcamiento Regulado.
  - Cambios en la Tarifación y Tipo de Zona Azul (Rotación) y Residente.
- . Criterio General: Regulación Integral de la ciudad.
- . En la actualidad el aparcamiento está regulado en zonas de 'Ciudad Baja', con mayor intensidad en Sta. Catalina, Puerto-Canteras-Guanarteme y Arenales. Y algo menor en Vegueta-Triana, Ciudad Jardín. Y también en 'ciudad alta', Escaleritas-Schamann (al nivel de Vegueta-Triana).
- . Se propone aumentar la intensidad de la regulación, aunque para las mismas zonas. Ampliando parte de Arenales y Puerto-Canteras, y en menor medida toda la 'ciudad baja' y 'ciudad alta', en la zona de Escaleritas-Schamann.

.5. Mejora del tránsito peatonal:

- . Medida focalizada en la 'Ciudad Baja'.
- . En general se trata de propiciar el espacio compartido, donde las condiciones espaciales animan el uso peatonal y de otros modos de transporte no motorizado. Áreas con velocidad máxima de 30 km/h.
- . Acciones:
  - Definición de un viario de convivencia bicicleta-automóvil – relacionado con las paradas de BRT, así como con las principales rutas peatonales y zonas libres.
  - Señalización.
  - Aparcabicis y complementos – en combinación con paradas de BRT.
  - Directrices para malla de transporte no motorizado.
  - Campañas de promoción y concienciación.
  - Se apunta la posibilidad de contar con bicis motorizadas, y otros sistemas de transporte peatonal mecanizado, que permitan enlazar los circuitos de 'ciudad baja' y 'ciudad alta'.
  - Se opta por el criterio de la mínima interacción entre vías peatonales-ciclistas y el transporte público.

Se proponen:

- Áreas de tráfico calmado: < 30 km/h:
  - . Santa Catalina – Istmo – Canteras.
  - . Entorno de Mesa y López – Alcaravaneras.

.6. Peatonalización de la calle Luis Morote:

- Se estudian incidencias en tráfico del entorno – impacto sobre todo en Mesa y López.

.7. Presentación pública de los Objetivos y Resultados del PMUS.

### 2.2.2. Relectura de la propuesta del PMUS desde la perspectiva urbanística: síntesis de consideraciones.

La propuesta del PMUS implica sobre todo un cambio de sentido en la idea de Movilidad para la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Se disponen medidas que implican un cambio modal significativo, pero sobre todo una alteración de procesos, tiempos y condiciones que irán paulatinamente provocando una transformación de la ciudad hacia criterios de mayor sostenibilidad en su sentido más completo. Se trata pues, ante todo, de provocar un 'cambio de tendencia', que no sólo se refiere a la Movilidad, sino a una transformación profunda de la ciudad soportada fundamentalmente en la redefinición del Espacio Público.

Con ese criterio se ha elaborado esta relectura del PMUS, aportando consideraciones adicionales que permitan su enmarque en una visión amplia de la ciudad y de su futuro.

Se sigue el mismo orden de exposición del apartado anterior, señalando en cada apartado las cuestiones más relevantes:

#### a. En relación al Diagnóstico:

##### I. Análisis:

- El Análisis Territorial si bien incorpora determinados datos generales, precisa de la inclusión del Análisis Urbanístico y de Planeamiento, como marco general de comprensión de la ciudad actual, y sobre todo de sus aspiraciones futuras, en tanto que se pretende propiciar actuaciones con incidencia general en la estructura urbana. Este aspecto se atiende en el presente trabajo.

- Los datos síntesis resultantes del Análisis y Diagnóstico de la Movilidad son suficientemente expresivos de la transformación pendiente en la ciudad de Las Palmas, y de su nivel de profundidad. Se han seleccionado determinadas condiciones de la situación actual en tanto que pueden participar de la definición de las actuaciones a acometer:

. El transporte público se usa sobre todo en 'Ciudad Baja', en áreas de aparcamiento regulado: Enlazar los diversos ámbitos de la ciudad y en particular superar 'Ciudad Baja' – 'Ciudad Alta', debe constituir un objetivo primario de la estrategia de Movilidad. Este aspecto se pone de manifiesto también en el viario (discontinuidad Juan XXIII-B.D.Zoilo), en particular en la red peatonal y otras.

. La red viaria actual se considera adecuada, si bien esta consideración responde al funcionamiento actual de la ciudad, donde el protagonista es el vehículo privado. Cuánto las condiciones de la red viaria son o no problemáticas para afrontar la transformación de la Movilidad que se demanda, será una conclusión a partir de otros trabajos de desarrollo del PMUS.

. La definición de centralidad urbana enlaza, como se expuso en el capítulo anterior, con determinado tipo de actividades o en general con el nivel de vitalidad. La traducción de los esquemas de centralidad a las propuestas de velocidad de tráfico y aparcamiento, podría aportar algunas consideraciones adicionales.

. En el Análisis del Transporte Público actual se apunta como característica la alta ocupación del Espacio Público. Este aspecto resulta destacable, dadas las situaciones inadecuadas para acomodar la red viaria actual a dispositivos alternativos.

## b. En relación al Programa de Actuaciones.

Los Objetivos del PMUS son totalmente compartidos por el planeamiento general, lo que garantiza un proceso coordinado de actuación. En todo caso, la consecución de esos objetivos precisa de un proceso de transformación urbana que excede de las propuestas directamente relacionadas con los sistemas de Movilidad, y es este marco de actuación el que debe tenerse en consideración desde el inicio del proceso.

En cuanto a las Propuestas con que concluye el trabajo sectorial, se señalan a continuación determinados aspectos relevantes para una concreción más urbanística, objeto del presente trabajo:

- El Transporte Público constituye el centro de atención del PMUS, para el que se proponen dos Medidas o Actuaciones: La Mejora de itinerarios, calidad y frecuencia del transporte público colectivo y la Ejecución de Infraestructuras de apoyo tipo BRT.
  - . Se considera imprescindible contar con un esquema general donde la articulación entre ambas medidas se exprese espacialmente. La garantía de accesibilidad transversal, a 'Ciudad Alta' y Periferia, depende de ese marco global.
  - . La Mejora del Transporte Público Colectivo existente que se propone resulta de un análisis escrupuloso y una evaluación detallada, poniendo de manifiesto su grado de incidencia en el funcionamiento del sistema. No obstante, se subraya la importancia de incidir en esta red atendiendo al diseño urbano pormenorizado, en especial en los espacios directamente afectados por el sistema.
  - . La Propuesta podría contar con Fases adicionales, donde las mejoras infraestructurales ampliaran su radio de acción, con atención especial a reducir la separación provocada por los accidentes topográficos.
- Las ventajas del tipo BRT como Infraestructura de apoyo al Transporte Público quedan patentes en la argumentación de la propuesta sectorial, lo que se manifiesta igualmente en las experiencias de referencia analizadas en el capítulo precedente. Ahora bien, su desarrollo precisa de determinadas condiciones para alcanzar los objetivos esperados, que podrían sintetizarse en:
  - . Su articulación en un Esquema Global para la ciudad. De ahí el estudio de posibles fases posteriores, que no reduzcan el ámbito de acción a 'Ciudad Baja'. O el desarrollo del Esquema propuesto reforzando la capacidad de alimentación de esta nueva Infraestructura a partir de condiciones renovadas de las redes de apoyo con que se cuenta.
  - . La atención a las Centralidades, o ámbitos de mayor vitalidad de la ciudad, es imprescindible como marco a partir del que estimar los flujos de mayor intensidad a los que debe responder el sistema de movilidad. Dichos flujos no se limitan a la relación entre ámbitos centrales, sino que se corresponden con la accesibilidad a los mismos desde todos los puntos del territorio municipal.
  - . El sistema de transporte tipo BRT se refiere a un modo genérico cuya concreción se abordará a partir de trabajos de desarrollo que se soportarán en las condiciones propias de la ciudad, en particular los siguientes:

- . La definición de Nodos (Paradas y Estaciones), en su caso vinculados a otros modos de transporte, con delimitación de ámbitos de rehabilitación urbana relacionados que deben participar del proceso de definición del sistema.
- . La atención al paisaje urbano y de ahí al diseño del Espacio Público.
- . El ajuste y diseño de las características específicas de sus componentes (vehículos, mobiliario urbano, redes de información, etc.), atendiendo a condiciones de implantación e integración en el entorno.
- La propuesta de Red Ciclable responde al criterio de separación de tránsitos en relación con el transporte público, que sobre todo es consecuencia de la escasa dimensión general del viario existente. Se apuntan los siguientes aspectos de discusión:
  - . Evaluar la posibilidad de mayor relación entre Red Ciclable y BRT, así como la relación entre esos trazados y el sistema de espacio libre.
  - . El carril propuesto se limita a la 'Ciudad Baja', lo que no se corresponde con la demanda, tal como se desprende del Diagnóstico del Plan. Se interpreta por tanto, que se trata de una primera fase de un proceso más amplio con cuyo esquema global sería importante contar desde el inicio. Las dificultades de conexión derivadas de la topografía deberán sortearse a través de sistemas especiales. En su defecto se contará con circuitos aislados, cuyos enlaces se producirán a través de modos complementarios.
  - . El trazado no se corresponde con el previsto en el planeamiento general, si bien se considera que ambos responden a criterios similares.
- La gestión de Aparcamientos propuesta se restringe a 'Ciudad Baja', donde se concentran las principales áreas de centralidad. Para el desarrollo de esta actuación se indican dos aspectos de especial interés:
  - . La superposición del esquema global de gestión de Aparcamiento, con los trazados de línea BRT, ciclable y peatonal, para evidenciar ámbitos especialmente sensibles.
  - . Asimismo, sería de interés definir la posición de nuevas áreas de aparcamiento, con el fin de avanzar en su consecución.
- En cuanto a la trama peatonal, la propuesta apunta ligeramente a la posibilidad de estudiar los casos de la calle Luis Morote y Avenida Mesa y López. En relación con este tipo de actuación se apuntan las siguientes consideraciones:
  - . La peatonalización de una vía no puede afrontarse como una acción aislada, ni sólo como resultante de la comprobación del funcionamiento del tráfico rodado en trazados alternativos a los existentes.

Este tipo de actuaciones precisan participar de una estrategia integrada, donde se atienda a condiciones funcionales y morfológicas, tanto en relación con su entorno como en atención concreta al elemento viario de que se trate. Deben partir de un análisis global que atienda a cada uno de los sistemas urbanos estructurantes, contrastándolo con el marco general de ordenación previsto para la ciudad.

En este sentido, actuaciones de esta naturaleza podrán derivarse del desarrollo del PMUS que se define en los capítulos siguientes.

. En general se considera que podría ampliarse el porcentaje de movimientos peatonales y ciclistas, para mejorar los índices con los que concluye la propuesta sectorial.

### 2.3. EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. Consideraciones Generales.

Cada uno de los apartados anteriores incluye una serie de conclusiones parciales, a partir de la lectura de la estructura urbana de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, y de la propuesta sectorial del PMUS, cuyo contenido se complementa en el presente trabajo. Del mismo modo, el capítulo anterior concluyó con una serie de ideas y criterios generales a partir de los que entender y afrontar la Propuesta de Movilidad en relación con la planificación urbana de la ciudad.

Este apartado reúne las anteriores conclusiones, a modo de consideraciones generales para el Desarrollo Urbanístico de la Estrategia de Movilidad para Las Palmas de Gran Canaria:

- a. El Plan de Movilidad para la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria constituye al mismo tiempo una Estrategia de Redefinición del Espacio Público, y por tanto un marco excepcional a partir del que afrontar uno de los aspectos más relevantes de la transformación urbana cara a su futuro.
- b. La propuesta de Movilidad para Las Palmas de Gran Canaria debe referirse al ámbito completo de la ciudad, al menos de su tejido continuo. Esto es: Ciudad Baja, Ciudad Alta y Siete Palmas. No se trata sólo de atender a cada una de sus zonas, sino de hacerlo coordinadamente, dentro de un esquema unitario. El Esquema Espacial debe asimismo referirse a toda la ciudad, de tal forma que en cada sistema y/o tipo de Movilidad se aprecie su relación con la Estructura Urbana.
- c. El esquema organizativo en peine, derivado de la conformación geográfica de la ciudad establece una Movilidad longitudinal preferente, que sin embargo precisa de la atención a su sistema transversal. En este sentido, los diferentes sistemas deben atender a esa doble dirección, con atención especial a la articulación modal y la fluidez en los cruces.
- d. El Desarrollo de la Movilidad transversal permitirá potenciar el sistema de centralidades urbanas, en particular las vinculadas al turismo y al comercio-esparcimiento, a partir de la mejora de la accesibilidad, hacia y desde cualquier punto de la ciudad. Atender a la Movilidad transversal es atender al Sistema de Espacios Libres como articulador preferente y por tanto atender a las demandas del usuario, el ciudadano y el peatón como protagonistas del Espacio Público. Es por tanto la traducción espacial de los objetivos y criterios de Movilidad sostenible la línea de actuación que debe acompañar el desarrollo de las redes modales propuestas.
- e. La definición de los diversos tipos modales, en particular el transporte público, la red de bicicletas y la peatonal, precisan de atención conjunta. La interconexión entre ellas constituye la garantía de su adecuado funcionamiento, por lo que tanto su trazado como la organización de los servicios vinculados a cada sistema debe abordarse coordinadamente. Esta coordinación debe trasladarse también al diseño de los elementos que conforman cada sistema, lo que contribuirá a su mejor funcionamiento y facilitará su integración en el paisaje urbano.
- f. La propuesta de Transporte Público combina la mejora del sistema de transporte colectivo existente con la implantación de una línea de BRT en 'Ciudad Baja'. La definición espacial de este sistema deberá expresarse espacialmente en un esquema unitario que permita apreciar la relación entre ambos modos y su capacidad de acoger la accesibilidad para todo el ámbito territorial.

Asimismo, dado que la mejora infraestructural, a través de la incorporación del BRT, se limita a un ámbito de la ciudad, se considera conveniente entender la propuesta como una fase inicial, que con los ajustes precisos podrá incorporar futuras actuaciones.

- g. El desarrollo del Sistema de Transporte Público propuesto, en particular en lo referente a la línea de BRT, debe contar con una Definición de sus Nodos (Paradas y Estaciones) así como una Jerarquización de los mismos. Calibrar la posición de cada uno de ellos, revisar su rol en el esquema de Movilidad, coordinarlo con los otros sistemas modales, además de cuidar la relación con el espacio libre público de su entorno, constituyen aspectos centrales del desarrollo y definición del sistema.
- h. Se precisa una atención pormenorizada a la redefinición del Espacio Público de cada zona de la ciudad, atendiendo tanto a las propuestas de Transporte Público con que se cuenta en cada caso, como a las características del sistema de espacios libres y el viario, así como a su capacidad de recualificación. Siempre dentro de los objetivos y criterios generales dispuestos en el planeamiento general.
- i. La activación de una Nueva Banda Longitudinal, derivada de las líneas de BRT y Ciclable propuestas, debe asimismo trasladarse al marco general de ordenación urbana. La implantación de estos sistemas altera el diagrama general de Movilidad de la ciudad, y modifica el paisaje urbano a lo largo de su recorrido, lo que puede inducir modificaciones en la regulación de usos, condiciones de la edificación e intensidades.

A partir de estas Consideraciones Generales, se han elaborado dos capítulos finales que atienden a las actuaciones de Ordenación y Diseño Urbano precisas para la definición del PMUS, como parte de su desarrollo.

La propuesta se agrupa en los dos bloques siguientes:

1. Redefinición del Espacio Público: Ordenación Urbana Pormenorizada como complemento necesario para la definición de la Estrategia de Movilidad.
2. Condiciones particulares para el diseño de los tipos modales propuestos: Atención al paisaje urbano y a las cualidades específicas de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.
  - a. Línea de BRT.
  - b. Red Ciclista.

3. LA REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: como parte de la propuesta del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria.

### 3. LA REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: como parte de la propuesta del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria.

La renovada atención al Espacio Público constituye el tema principal de estos capítulos finales. A ellos se ha aludido en capítulos precedentes. Espacio Público entendido como ámbito de redefinición de la ciudad y por tanto objeto de ordenación y medio de transformación de la misma con el fin de alcanzar las condiciones que la sociedad actual demanda.

La renovación consiste en modificar la jerarquía de los actores, y con ello las cualidades espaciales y las capacidades de cada lugar. El Espacio Público aquí definido incluye los espacios libres, pero también la red de calles, esto es, los viales urbanos, que hasta el momento se han concebido como ámbitos de recorrido rodado fundamentalmente, y que ahora pasan a contener una oportunidad de paseo y de encuentro, además de, en ocasiones, parte del entorno que acompaña e indica el enlace con los nodos de transporte. Este cambio de enfoque conlleva una revisión de la organización de las actividades en la ciudad, una revisión de los criterios a los que responde cada lugar, y por tanto también nuevas formas de regulación de la edificación con incidencia en los usos, las intensidades y las condiciones físicas de cada caso.

El Plan de Movilidad se concreta con medidas que atienden al transporte público, a la red de bicicletas, a la red peatonal y al aparcamiento. Se cuenta con una propuesta general, y la articulación de una estrategia. Pero para su completa definición y previo, o en paralelo, a la concreción material de cada sistema, se precisa del acercamiento a la redefinición del Espacio Público, donde se dé respuesta a los nuevos criterios y condiciones a que cada lugar debe responder a partir de una revisión del concepto de Movilidad.

Las conclusiones generales relacionadas en el capítulo anterior incluyen consideraciones que podrían agruparse en tres escalas: la escala general de estrategia urbana; la escala intermedia, de ordenación y diseño del Espacio Público; y la escala de detalle, de materialización de los sistemas y propuestas de urbanización.

La escala general, de estrategia urbana, es la que se corresponde con la propuesta sectorial, que podrá implementarse en fases sucesivas, a partir de los desarrollos elaborados a otras escalas.

La escala de detalle, corresponde a la fase de elaboración de proyectos concretos, que precisan de la clarificación de criterios, especialmente derivados del ajuste de las propuestas generales a las condiciones particulares de cada ámbito de actuación. Para este nivel, se apuntan en el último capítulo determinadas condiciones metodológicas, que dado el tipo de intervención y la incidencia en la ciudad, pueden contribuir a su adecuada definición.

Este capítulo se va a referir a la escala intermedia, de ordenación y diseño urbano pormenorizado, que atiende a la reconsideración del Espacio Público. Y por tanto trata de completar la Estrategia de Movilidad, vinculándola al proceso de transformación de la ciudad. Es en este nivel de desarrollo donde se incorporan a la propuesta del PMUS la articulación entre los tipos modales y la estructura urbana de la ciudad, en cuanto a sus sistemas básicos y sus centros de actividad y vitalidad. Es asimismo este nivel de elaboración de la propuesta el que permitirá definir los nodos y su jerarquía, y modular la incidencia en el tejido y el paisaje urbano.

Se proponen tres líneas de trabajo, a partir de las que se contará con una revisión general del espacio urbano en cada una de sus zonas, con definición de ámbitos singulares y disposición de condiciones específicas, a saber:

- a. Estudio y definición de las condiciones del Espacio Público de la ciudad por zonas homogéneas.
- b. Programa de Accesibilidad, es decir, redefinición del Espacio Público en función de la nueva Estrategia de Movilidad.
- c. Implicaciones de la Banda Longitudinal determinada por la propuesta de línea BRT en la Estructura de la ciudad, en combinación con otras redes no motorizadas, con implementación de sus condiciones en las propuestas de ordenación urbana.

### 3.1. ESTUDIO Y DEFINICIÓN DE LAS CONDICIONES DEL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA POR ZONAS HOMOGÉNEAS.

En este trabajo de desarrollo del PMUS se persigue una aproximación a la revisión de la estructura urbana de la ciudad, a partir de la idea actual de Movilidad. Se trata de un proceso amplio, que puede incluso exceder la puesta en marcha de las propuestas sectoriales planteadas. No obstante, convendría contar al menos con los ámbitos de las nuevas redes, tanto de transporte público como no motorizadas, antes de la definición material de los proyectos.

Se trata de repensar cada zona de la ciudad, a partir de las condiciones espaciales de sus calles, plazas y parques en atención a las previsiones del sistema de espacios libres que le afecten. También se trata de repensar las propuestas incluidas en el PMUS, tanto en su relación entre diversas redes, como en sus condiciones de Movilidad y dotaciones complementarias. Y todo ello con la intención de apreciar las potencialidades y la problemática propia de cada zona, avanzando en la definición futura de su Espacio Público.

Con el fin de clarificar el tipo de trabajo que se propone, se señalan a continuación los aspectos principales:

. Objeto: . **Revisión de las condiciones del Espacio Público.**

Análisis crítico, delimitación de capacidades y propuesta de alternativas.  
Aspiraciones de los usuarios.  
Definición de una Línea de Acción en coordinación con el PMUS.

. Criterios Generales: . **Los derivados de la Estrategia de Movilidad Propuesta (PMUS).**  
. **Los derivados del rol de cada zona en el sistema de centralidades urbanas.**  
. **Los que responden a la particularidad de cada zona, en función de su historia, la singularidad de sus lugares de referencia y su arquitectura.**

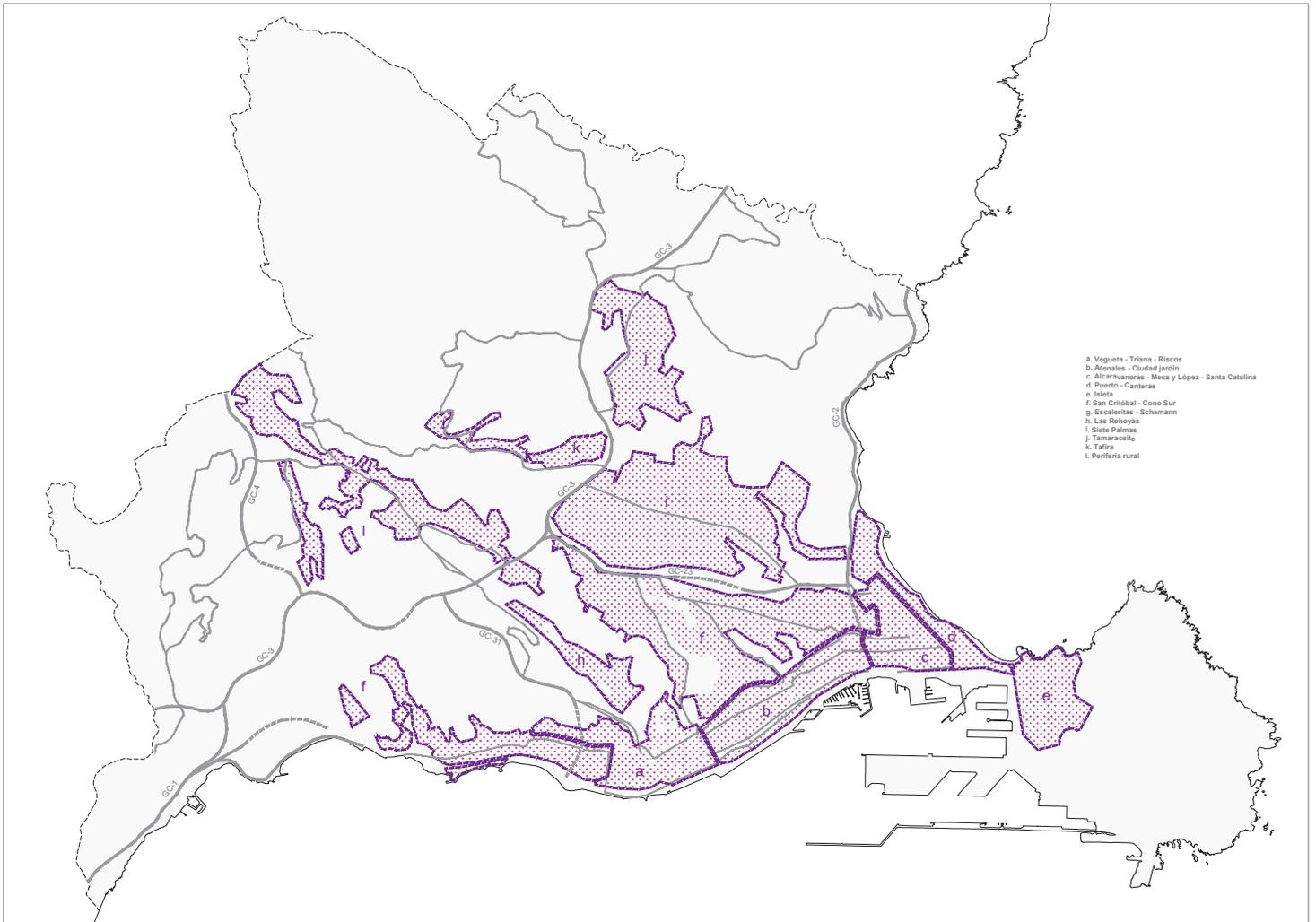
. Ámbitos de trabajo: . **Zonas homogéneas.**

Se propone la siguiente selección de zonas, a partir de la estructura urbana revisada en el capítulo anterior, y por tanto atendiendo a los sistemas urbanos básicos y al esquema de centralidades detectadas:

- A. Vegueta-Triana – Riscos.
- B. Arenales – Ciudad Jardín.
- C. Alcaravaneras-Mesa y López-Santa Catalina.
- D. Puerto-Canteras.
- E. Isleta.
- F. San Cristóbal – Cono Sur.
- G. Escaleritas – Schamann
- H. Las Rehoyas.
- I. Siete Palmas.
- J. Tamaraceite.
- K. Tafira.
- L. Periferia rural.

Los planos correspondientes expresan la relación entre delimitación de Zonas y los Esquemas Estructurales básicos de la ciudad.

REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: PROPUESTAS DE ZONAS HOMOGÉNEAS



### 3.2. PROGRAMA DE ACCESIBILIDAD.

Dentro de este concepto se pretende reunir el sistema de actuaciones de redefinición del Espacio Público que se propone dentro de la nueva Estrategia de Movilidad propuesta en el PMUS. Se refiere a aquellos ámbitos nodales, definidos en función de la relación entre la estructura urbana de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y la Propuesta General del Plan de Movilidad. Ámbitos Nodales, en tanto que atienden a una singular conexión con la red de transporte público y ciclable, pero también, porque enlazan con el sistema de espacios libres de la ciudad, ofreciendo la oportunidad de incidir estructuralmente en la misma.

La aproximación al Espacio Público en base a la subdivisión en Zonas Homogéneas definido en el apartado anterior pretende visitar cada zona de la ciudad, con la intención de detectar sus cualidades y apreciar su problemática en relación con las actuales demandas sociales. Mientras que El Programa de Accesibilidad se plantea como una línea estratégica dirigida a la redefinición en detalle de aquellos ámbitos cuya posición y condiciones, tanto en relación con el tejido urbano como en función de las redes de Movilidad ofrecen unas cualidades singulares, por lo que su tratamiento incide directamente en la materialización de una revisión de la estructura de la ciudad.

El Programa de Accesibilidad está formado por un conjunto articulado de actuaciones de ordenación y diseño urbano pormenorizado, con el que se completa la definición de las redes modales propuestas por el PMUS.

La delimitación inicial de las áreas nodales parte de la definición de determinados ejes transversales, donde confluyen el sistema de espacios libres en yuxtaposición con las principales redes de Movilidad. A partir de cada eje organizador se seleccionan los elementos y partes de la trama a partir de los que definir un 'ámbito nodal', atendiendo a los elementos destacados del sistema de espacios libres y dotacionales, así como a los referentes urbanos y a los niveles de actividad de su entorno próximo.

La transversalidad alude asimismo a las propias condiciones geográficas de la ciudad, ofreciendo oportunidades para retejer ámbitos que en la actualidad se presentan aislados. Esta perspectiva expresa el cambio de concepto de Movilidad, con atención a la accesibilidad desde y hacia cada punto de la ciudad. Cualidad que en la actualidad se presenta diluida por cuanto la Movilidad está totalmente protagonizada por el vehículo privado, bloqueando la relación entre diferentes zonas de la ciudad.

La transversalidad está en la base de la ciudad de Las Palmas desde su estructura geográfica protagonizada por los barrancos. Esta condición marcó su evolución y se traduce en su sistema viario, pero sobre todo constituye el esquema a partir del que articular el sistema de espacios libres, haciéndolo partícipe del nuevo esquema de Movilidad y poniéndolo en relación con el transporte público y otras redes no motorizadas.

Con esta perspectiva se han delimitado las Áreas de Desarrollo Urbano (A.D.U.), a modo de zonas nodales que definen la columna vertebral de la ciudad, zonas articuladas a partir de la Propuesta General del PMUS y coordinadas en relación con el resto de acciones de desarrollo que se plantean, tanto desde las Zonas Homogéneas, como desde la nueva franja longitudinal que los nuevos modos propuestos generan.

La articulación espacial entre las ADU propuestas, puede apreciarse en el siguiente Plano General. Además para las Áreas incluidas en el ámbito de las nuevas redes de Movilidad propuestas por el PMUS se ha elaborado un Esquema Preliminar a partir del cual afrontar su desarrollo y definición.