

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Prioridad 2 (2027-2030)

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, que recoge la nueva normativa de Cambio Climático y Transición Energético, especifica que:

“Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad”.

Y entre las mismas se destaca la de establecer una **Zona de Bajas Emisiones** con la mencionada fecha límite para los territorios que cumplan esos requisitos, además de para aquellas localidades de más de 20.000 habitantes con episodios de alta contaminación.

“Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Regla-

mento General de Vehículos vigente”.

Esto se traduce en que deberán ser zonas delimitadas dentro de las urbes donde se restringe el tráfico ya sea en cuanto a circulación, acceso o aparcamiento y en base a la clasificación medioambiental establecida por la etiqueta de la DGT.

En definitiva, cada ayuntamiento podrá decidir cómo aplica las restricciones al tráfico rodado, siendo la única exigencia que tomen como referencia los distintivos medioambientales, basados en la normativa Europea que hace referencia a su mecánica: A (sin etiqueta), B, C, ECO y CERO.

En Las Palmas de Gran Canaria, los programas de movilidad sostenible que se diseñan para la totalidad del municipio y cuyas principales acciones se encuentran en fase de desarrollo en localizaciones de la Ciudad Baja, contemplan el establecimiento progresivo de Zonas de Bajas Emisiones a medida que se vayan adecuando y estableciendo los nuevos corredores y modelos de transporte urbano.

Se prevé que las áreas de bajas emisiones comiencen a implantarse partiendo del centro urbano consolidado de la ciudad baja tradicional hacia las periferias y las aglomeraciones urbanas de la Ciudad Alta.

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA



INDICADORES DE DIAGNÓSTICO

IN.20-Índice de Motorización del municipio **IN.21**-Densidad de Líneas de guagua (red de transporte público) **IN.22**-Accesibilidad a los servicios de transporte público **IN.23**-Dotación de vías ciclistas **IN.54**-Emisiones de gases de efecto invernadero por habitante **IN.57**-Población urbana expuesta a alta polución

OBJETIVO ESTRATÉGICO 3

PREVENIR Y REDUCIR LOS IMPACTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORAR LA RESILIENCIA

OBJETIVOS ESPECÍFICOS A ALCANZAR

- 3.1. Adaptar el modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención.
- 3.2. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
- 3.3. Mejorar la resiliencia frente al cambio climático.

PRESUPUESTO ESTIMADO.....200.000.000 €

AGENTES IMPLICADOS

Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico, DGT y Ayto. LPGC.

OBSERVATORIO DE INDICADORES

| EU-16 | EA-19 | - | - | - | - |
|-------|-------|---|---|---|---|
| EU-17 | EA-22 | - | - | - | - |
| EU-18 | - | - | - | - | - |
| EU-19 | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - |