

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Prioridad 1 (2022-2026)

En las Palmas de Gran Canaria la movilidad sostenible implica una planificación y un diseño de ciudad centrado en la **CONECTIVIDAD** y la **ACCESIBILIDAD**, creando un espacio que valora la eficacia y calidad de los desplazamientos a través de la adopción de modos de transporte que no generen un impacto negativo en el medio ambiente: peatonalización, bicicleta, guagua eléctrica entre otros, e infraestructuras como carriles bici o corredores peatonales, con el objetivo de ayudar a mitigar el cambio climático y mejorar la calidad del aire.

CENTRO HISTÓRICO: Vegueta – Triana

Por su parte, el centro histórico de Vegueta – Triana constituye una zona funcional fundamental que debe preservarse como patrimonio y tiene que permanecer convenientemente habitado; en caso contrario, se convierte en un espacio temático subordinado a las actividades del turismo y del comercio.

Para evitar la despoblación es necesario, entre otras circunstancias, que las condiciones de vida sean equiparables a las que se dan en el resto de la ciudad. Unas apropiadas condiciones de accesibilidad y unos medios de transporte adecuados a las necesidades de movilidad de los ciudadanos son esenciales. Los efectos adversos del transporte tienen que ser controlados y minimizados, cumpliendo con aquellos requisitos que medioambientalmente sean aceptables. El fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta contribuye a disminuir la contaminación atmosférica, a reducir el nivel de ruido, a mejorar la salud pública y a conservar el patrimonio arquitectónico.

El casco histórico de Vegueta-Triana es incapaz de dar respuesta al progresivo crecimiento de las tasas de motorización, el viario resulta inadecuado para los actuales medios de transporte. Sus calles cuentan con trazados que surgieron en una época en la que los movimientos internos eran principalmente peatonales y actualmente son incapaces de dar cabida a una realidad donde el coche sea protagonista principal.

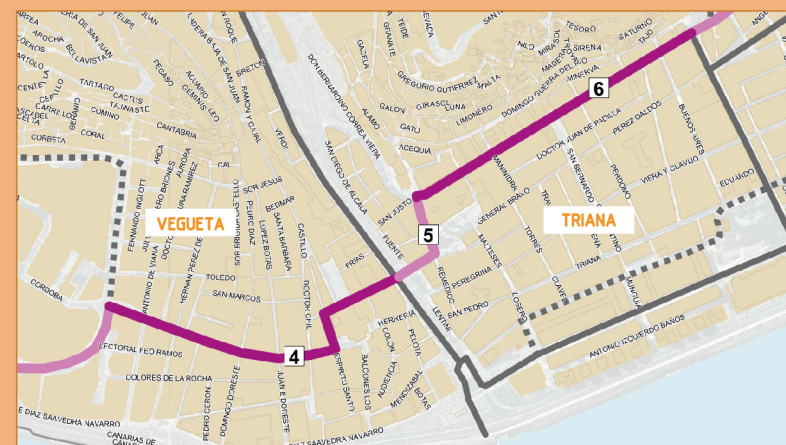
De ello se derivan consecuencias negativas como los problemas de congestión y los daños al medio ambiente ya mencionados anteriormente. Además, el uso dominante del vehículo motorizado influye drásticamente en el día a día del barrio, robando ese bien escaso y limitado que es el espacio público, contaminando el aire, creando ambientes ruidosos, ingratos e inseguros que condicionan negativamente tanto al residente y visitante habitual como al turista.

Por ello, debe reducirse en lo posible el uso y la presencia del automóvil privado, potenciando al mismo tiempo otras formas alternativas y teniendo claro que la movilidad interna en el casco histórico debe basarse fundamentalmente en

movimientos peatonales, que son más acordes con el carácter histórico del área. En esta línea, Las Palmas de Gran Canaria se suma a una tendencia generalizada en los países más avanzados, con un cambio de “cultura” de movilidad como reclamaba el Libro Verde de la Movilidad Urbana, lanzado como documento de debate por la Unión Europea en 2007.

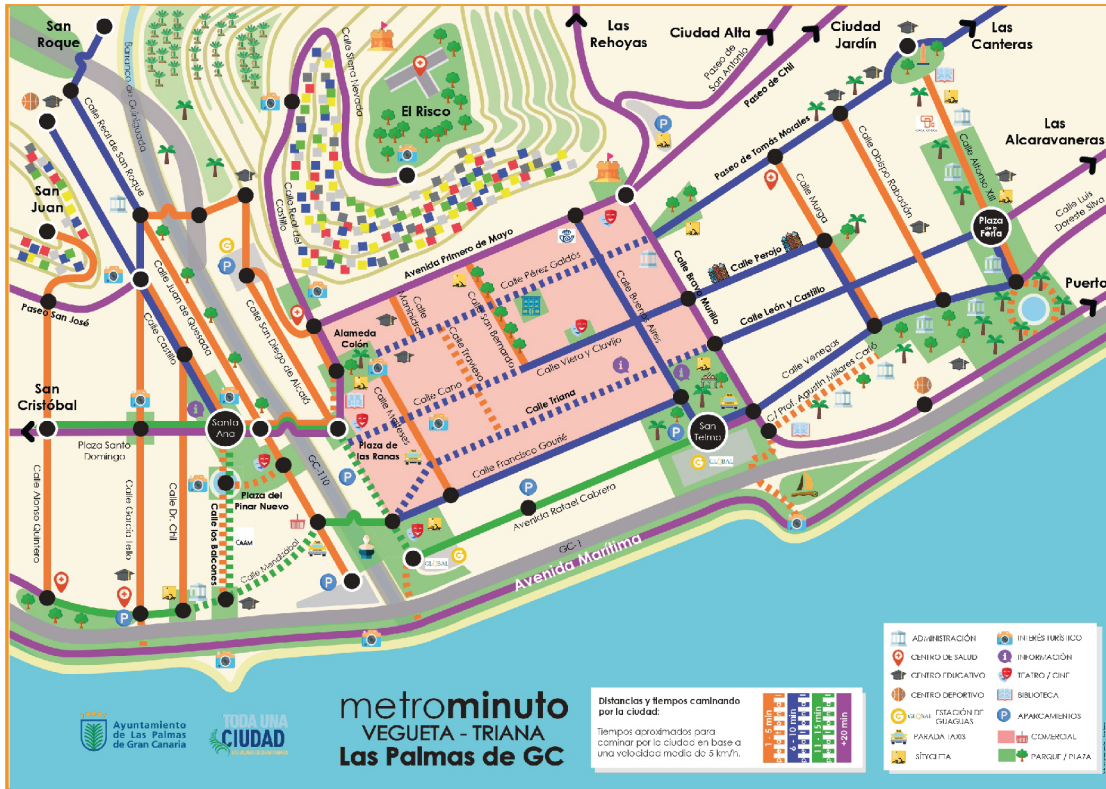
Asimismo, estamos asistiendo a la proliferación de **NUevas INICIATIVAS DE MOVILIDAD**, que supone resolver los problemas de movilidad mediante una oferta flexible a nivel individual, disuadiendo en última instancia del recurso a la propiedad del vehículo. “**SHARED-ECONOMY**”

- car-sharing
- bike-sharing
- parking-sharing”



Tramo del Plan Director de la Bicicleta

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA



OBJETIVO ESTRATÉGICO 5

FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

OBJETIVOS ESPECÍFICOS A ALCANZAR

- 5.1. Favorecer la ciudad de proximidad
- 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles



PRESUPUESTO ESTIMADO..... 5.000.000 €

AGENTES IMPLICADOS

Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular y Ayto. LPGC.

INDICADORES DE DIAGNÓSTICO

- IN.18-Población expuesta a ruido
- IN.19-Superficie de infraestructura de transporte y movilidad
- IN.20-Índice de motorización del municipio
- IN.22-Accesibilidad a los servicios de transporte público
- IN.23-Dotación de vías ciclistas

OBSERVATORIO DE INDICADORES	EU-15	EA-07	ES-08	-	-
	EU-16	-	-	-	-
	EU-18	-	-	-	-
	EU-19	-	-	-	-
	-	-	-	-	-