

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

1. CONSIDERACIONES GENERALES: ENCUADRE DEL TRABAJO.....	1
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
2. LA CIUDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y LA PROPUESTA DEL PMUS.....	21
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
3. LA REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: como parte de la propuesta del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria.	43
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
4. CONDICIONES PARTICULARES PARA EL DISEÑO DE LAS NUEVAS REDES DE MOVILIDAD PROPUESTAS.	55
4.1. EL SISTEMA DE BRT.	55
4.2. LA RED CICLABLE.	62

3.2.1. Objetivos y Criterios Generales. Delimitación de Áreas de Desarrollo Urbano. (A.D.U.)

Las ADU se desarrollarán a partir de la consideración de los siguientes factores:

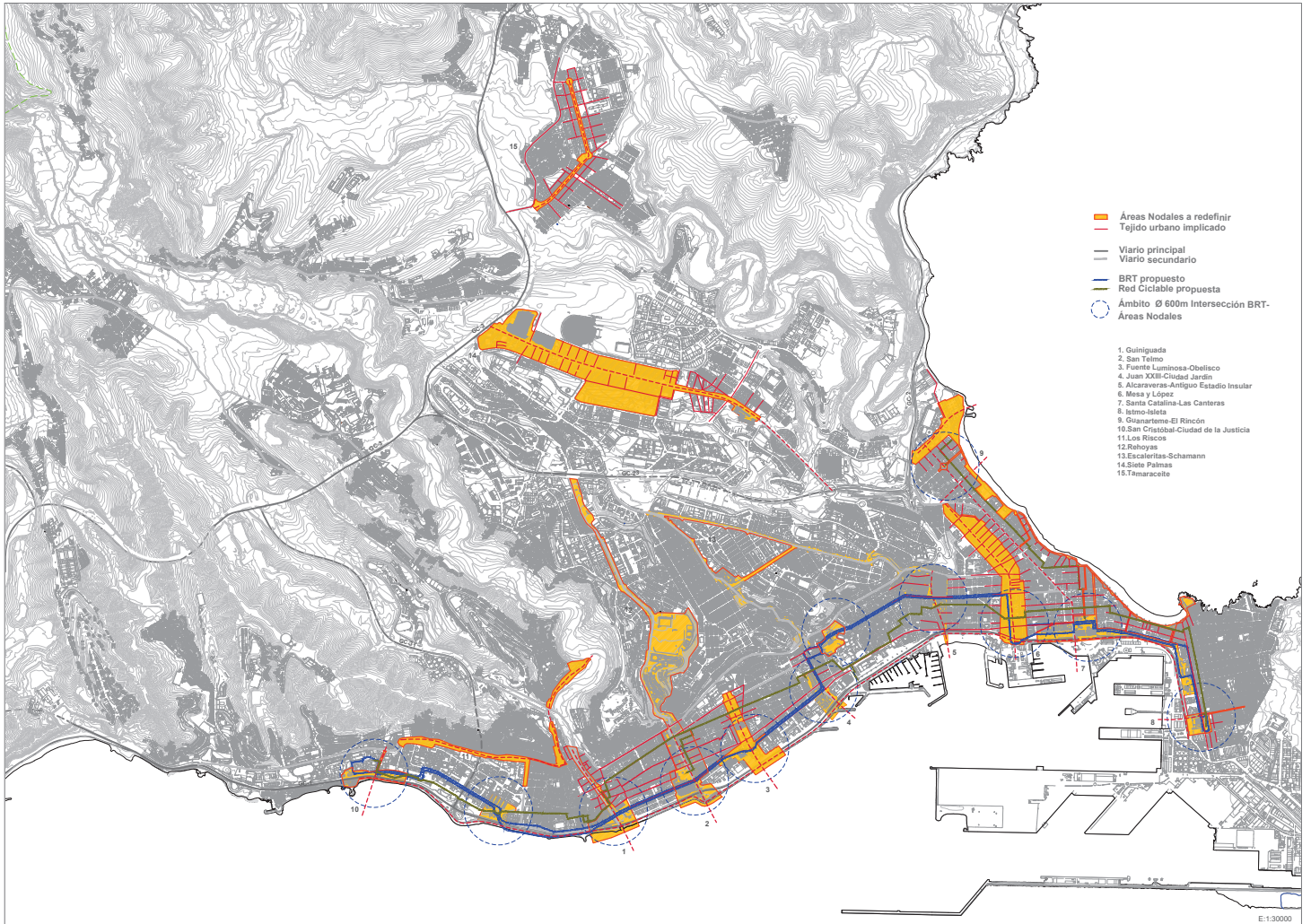
- . Objetivos:
 - . **Ordenación del Área Nodal – Articulación del sistema de espacios libres.**
 - . Definición de las condiciones físicas del Espacio Público del ADU.
 - . Definición de las condiciones del Nodo en relación a cada red de Movilidad: Transporte Público, Ciclable, Peatonal y de vehículo privado.

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

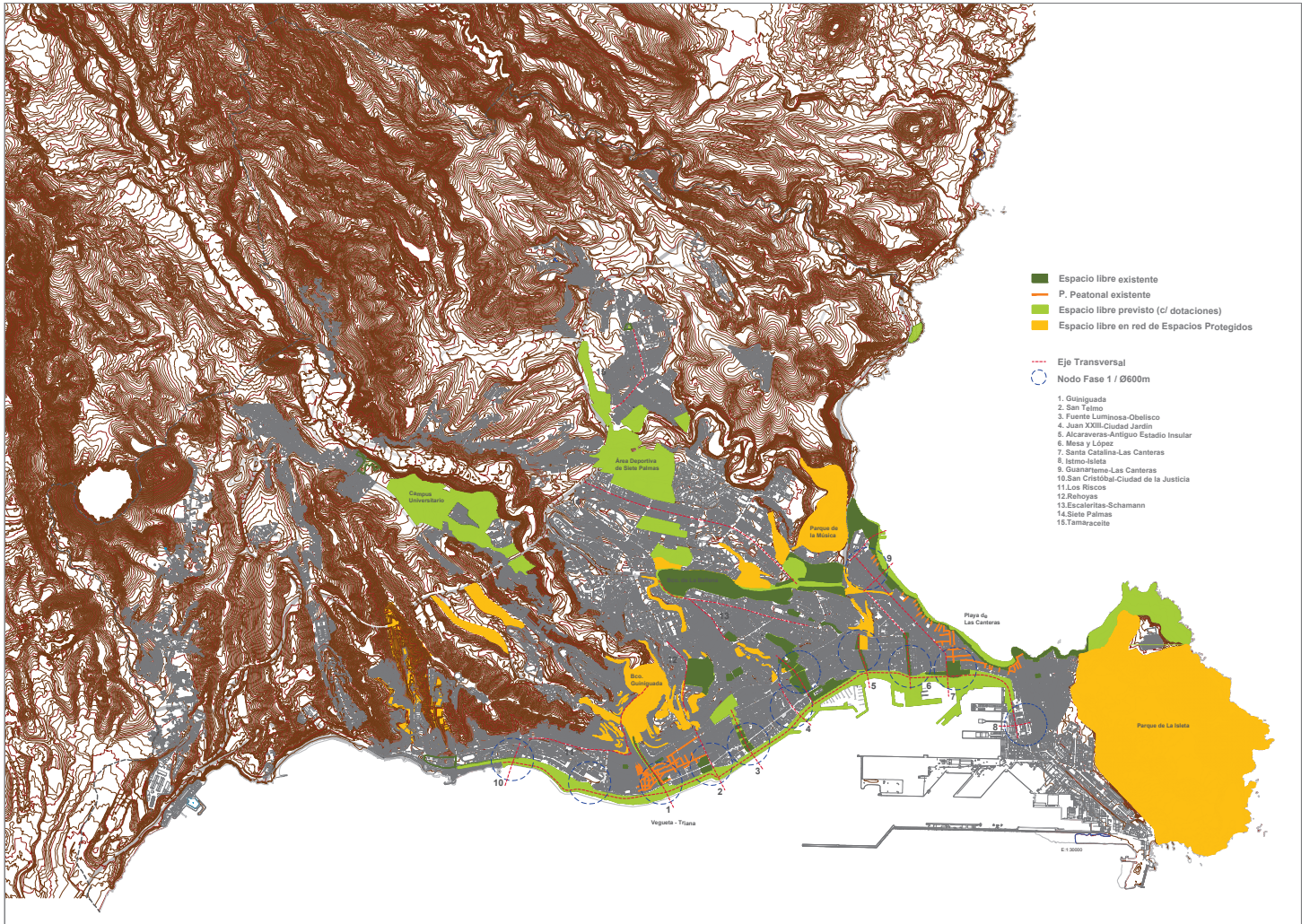
- . Proceso:
 - . Revisión de las actividades relevantes del entorno
 - . Revisión de la capacidad de relación, conexión y flujo
 - . Identificación de los problemas actuales. Comprensión del Espacio Público existente.
 - . Detección de las áreas de singularidad potencial.
 - . Detección de la capacidad para la implementación del flujo peatonal
 - . Relación con otras redes de Movilidad
 - . Caracterización - en relación con la Jerarquía del Nodo
 - . Desarrollo de condiciones derivadas de la estrategia general de Movilidad.
 - . Definición funcional y morfológica de la ordenación y condiciones espaciales resultantes.
 - . Definición de acciones, programas de ejecución y planificación temporal (evaluación de posibles pruebas in situ, previas a las actuaciones materiales)
 - . Metodología Integrada: participación de agentes implicados.

- . Ámbitos:
 - . **Áreas de Desarrollo Urbano (A.D.U.)**
 - . A continuación se relacionan las ADU propuestas, cuya delimitación se incluye en el Plano correspondiente al Programa de Accesibilidad, donde pueden apreciarse en conjunto.
 - . Para aquellos ámbitos relacionados con los trazados propuestos en el PMUS para nuevos sistemas de Movilidad, se avanza un Esquema Preliminar donde se señalan las condiciones fundamentales a atender en la definición de cada ADU, y que se refieren a los aspectos siguientes:
 - . Bordes o franjas de encuentro problemáticas: atención a ámbitos singulares o condiciones físicas particulares.
 - . Relaciones entre ámbitos urbanos diversos.
 - . Atención a los centros de actividad vinculados.
 - . Espacios libres existentes a integrar o revisar.
 - . Morfología y cualidades de la arquitectura que caracterizan el área.

REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: PROGRAMA DE ACCESIBILIDAD



REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: EJES TRANSVERSALES S/ SISTEMAS DE ESPACIOS LIBRES



Se proponen las siguientes Áreas de Desarrollo Urbano (A.D.U.):

ADU 1: Guiniguada*¹¹

- . Eje transversal: Barranco del Guiniguada, en el eje histórico de formación de la ciudad.
- . Ámbito desde el frente marítimo hasta el enlace con los Riscos de San Juan y San Nicolás.
- . Centralidades comerciales – turísticas – esparcimiento.

ADU 2: San Telmo*

- . Eje transversal: Calle Bravo Murillo, en el encuentro entre los barrios de Triana y Arenales.
- . Ámbito desde el frente marítimo hasta el enlace con los Riscos de San Nicolás y San Antonio.
- . Relación con ADU 12, continuación del eje transversal (enlace ‘Ciudad Baja – Ciudad Alta’).
- . Centralidades comerciales – turísticas – administrativas.
- . Nodo de Transporte Público actual (Estación de San Telmo) y previsión de Estación de la Red Ferroviaria: jerarquía nodal superior.

ADU 3: Fuente Luminosa – Obelisco*

- . Eje transversal: Plaza de la Feria – Obelisco, enmarcado por Edificios Administrativos: Comandancia de Marina-Gobierno Civil.
- . Ámbito desde el frente marítimo hasta la ‘Zona de Institutos’, y el enlace con el Risco de San Antonio.
- . Centralidades administrativa y dotacional.

ADU 4: Juan XXIII – Ciudad Jardín*

- . Eje transversal: Barranquillo de Don Zoilo – Parque Doramas.
- . Ámbito desde el frente marítimo hasta el enlace con Altavista.
- . Relación con ADU 13, continuación del eje transversal (enlace ‘Ciudad Baja – Ciudad Alta’).
- . Centros de actividad administrativa (Gobierno de Canarias y Oficinas Municipales) y dotaciones deportivas y de esparcimiento (Club Metrópol y Puerto Deportivo).

ADU 5: Alcaravaneras – Antiguo Estadio Insular*

- . Eje transversal: Túneles Julio Luengo.
- . Ámbito desde la Playa de Las Alcaravaneras hasta el enlace con Buenavista.
- . Relación con ADU 13, continuación del eje transversal (enlace ‘Ciudad Baja – Ciudad Alta’).
- . Nudo de enlace del sistema viario, particularmente problemático.
- . Actividades de esparcimiento vinculadas al litoral y cercanía al área comercial de Mesa y López.

ADU 6: Mesa y López*

- . Eje transversal: Mesa y López.
- . Ámbito desde la Base Naval hasta la Plaza de América.
- . Relación con ADU 7 y ADU 9 – Playa de las Canteras/Guanarteme.
- . Centralidad comercial.

¹¹ Se marcan con asterisco (*) las ADU para las que se adjunta Esquema Preliminar.

ADU 7: Santa Catalina – Canteras*

- . Eje transversal: Parque de Santa Catalina.
- . Ámbito desde el Puerto Interior de Las Palmas hasta la Playa de las Canteras.
- . Relación con ADU 8 y ADU 9 – Puerto/Canteras.
- . Centralidad turística – comercial y de ocio.
- . Nodo de Transporte Público actual (Estación de Santa Catalina) y previsión de Estación de Red Ferroviaria: jerarquía nodal superior.

ADU 8: Istmo - Isleta

- . Eje transversal: Istmo.
- . Ámbito desde el Puerto Interior de Las Palmas hasta la Playa de las Canteras.
- . Relación con ADU 7 y ADU 9 – Puerto/Canteras.
- . Centralidad turística – comercial y de ocio.

ADU 9: Guanarteme – Canteras

- . Eje transversal: Barranco de la Ballena – Guanarteme.
- . Ámbito desde la Playa de las Canteras hasta la Autovía GC-2.
- . Relación con ADU 7 y ADU 9 – Puerto/Canteras y Mesa y López.
- . Centralidad turística – comercial y de ocio.

ADU 10: San Cristóbal – Ciudad de la Justicia

- . Eje transversal: San Cristóbal – Lady Harimaguada.
- . Ámbito desde el Frente marítimo hasta el Risco de San José.
- . Centralidad administrativa y asistencial.

ADU 11: Los Riscos

- . Eje: Borde de Riscos de San José – San Juan – San Roque.
- . Ámbito que combina el encuentro con ADU 1 y 10, Vegueta-Triana y San Cristóbal.
- . Centralidad prevista vinculada al ocio y esparcimiento, a partir de valores patrimoniales.

ADU 12: Las Rehoyas

- . Eje: Carretera de Mata.
- . Ámbito desde el Castillo de Mata hasta el Barranco de la Ballena.
- . Relación con ADU 2, continuación del eje transversal (enlace ‘Ciudad Baja – Ciudad Alta’).
- . Relación entre laderas colindantes – ADU 13, Schamann.

ADU 13: Escaleritas – Schamann

- . Eje: Barranquillo Don Zoilo – Avenida de Escaleritas.
- . Ámbito desde el Paseo de Chil al Barranco de la Ballena.
- . Relación con ADU 4 y 5, continuación de ejes transversales (enlace ‘Ciudad Baja – Ciudad Alta’).
- . Relación entre laderas colindantes – ADU 12, Rehoyas.

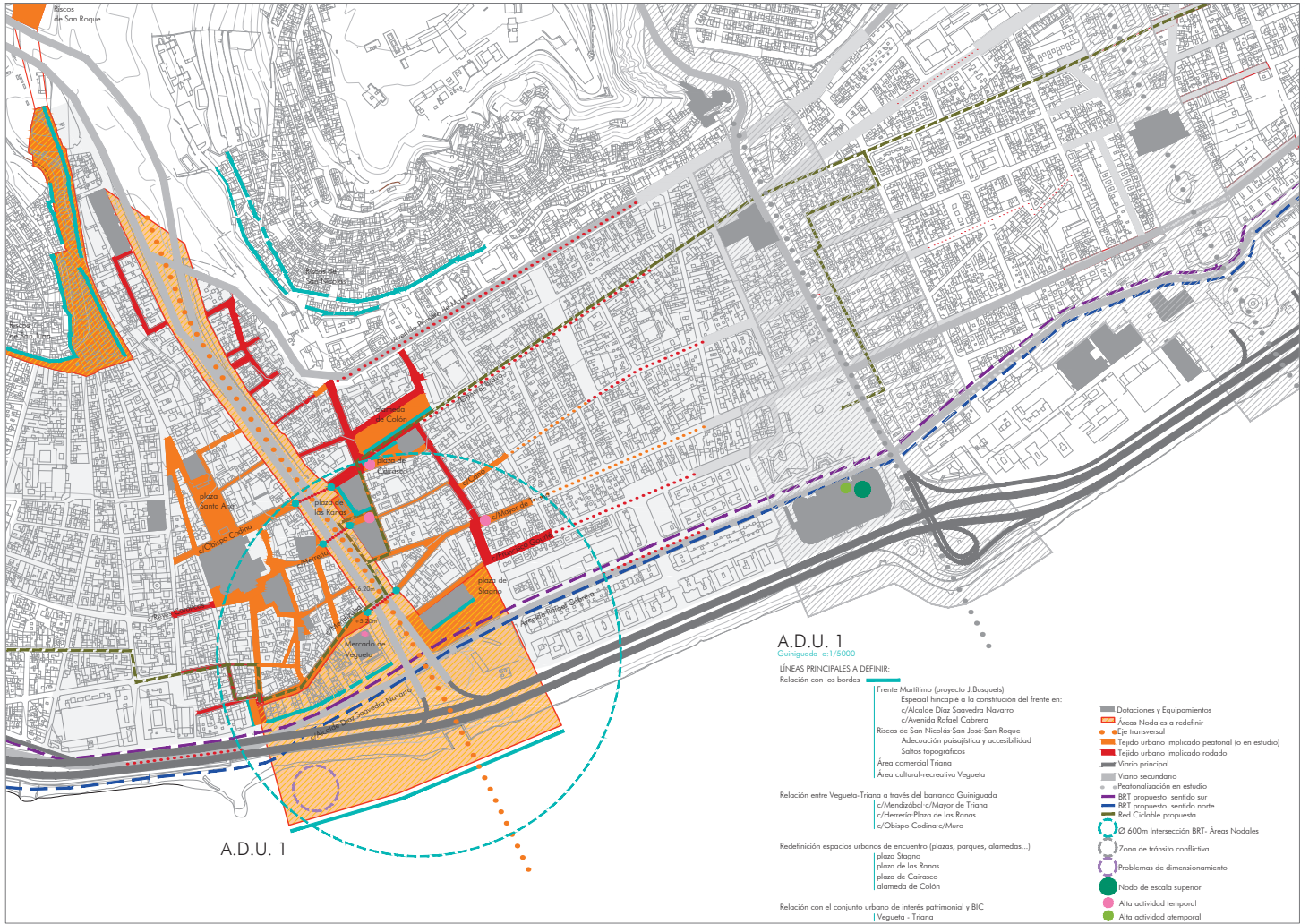
ADU 14: Siete Palmas

- . Eje: Avenida Pintor Felo Monzón.
- . Ámbito desde el Barranco de la Ballena a la Autovía GC-3.
- . Centralidad comercial y dotacional (deportiva y grandes eventos)

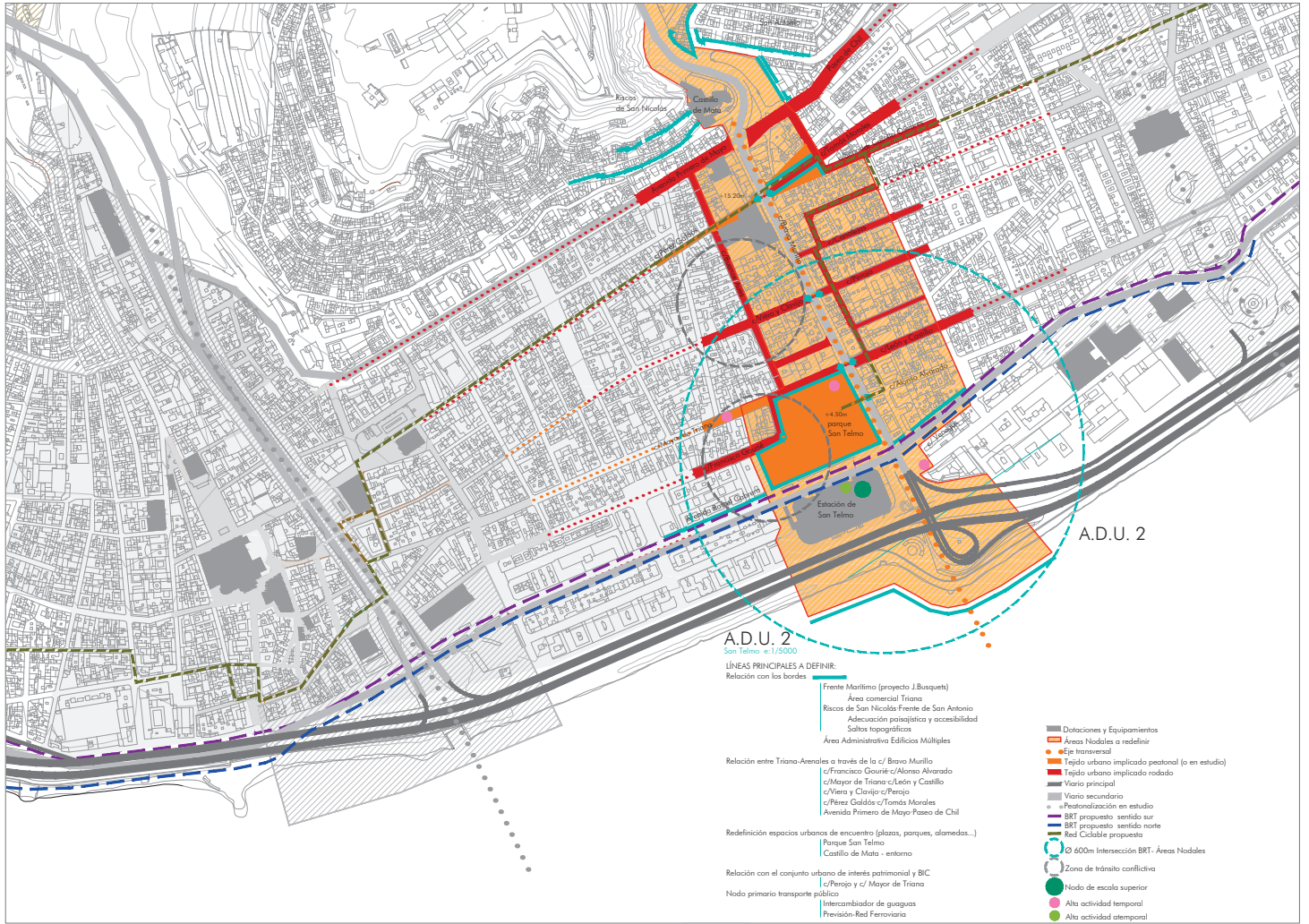
ADU 15: Tamaraceite

- . Eje: Carretera del Norte.
- . Ámbito desde la Mayordomía al Casco de Tamaraceite.
- . Centralidad comercial y vinculada a núcleo tradicional.

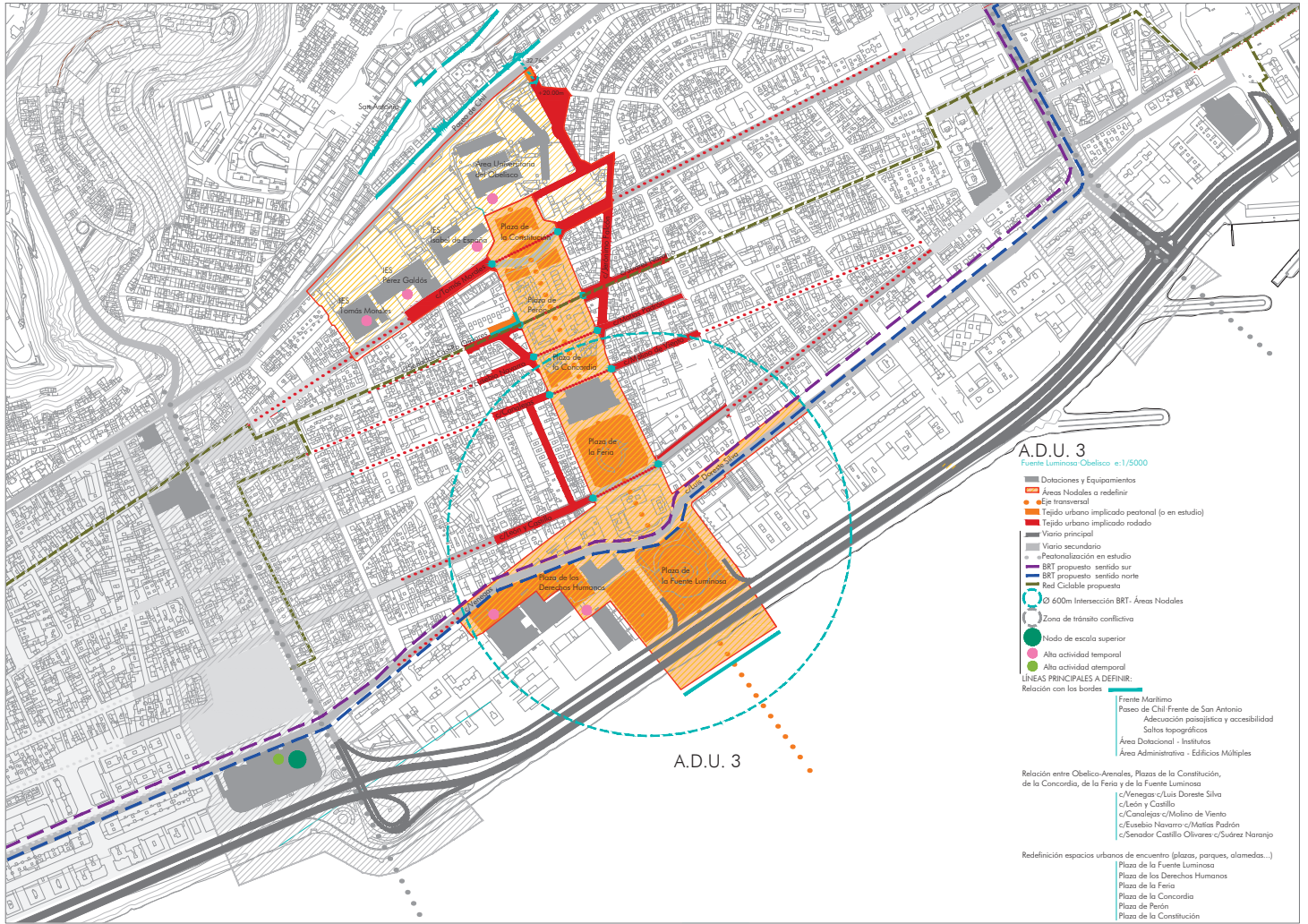
REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: A.D.U. 1 - Esquema Preliminar



REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: A.D.U.2 - Esquema Preliminar



REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: A.D.U.3 - Esquema Preliminar



A.D.U. 3
 Frente Luminosa Obelisco e-1/5000

- Dotaciones y Equipamientos
- Áreas Nodales a redefinir
- Eje transversal
- Tejido urbano implicado peatonal (o en estudio)
- Tejido urbano implicado rodado
- Vialidad principal
- Vialidad secundaria
- Peatonalización en estudio
- BRT propuesta sentido sur
- BRT propuesta sentido norte
- Red Ciclable propuesta
- 600m Intersección BRT - Áreas Nodales
- Zona de tránsito conflictiva
- Nodo de escala superior
- Alta actividad temporal
- Alta actividad atemporal

LÍNEAS PRINCIPALES A DEFINIR:

Relación con los bordes

- Frente Marítimo
- Paseo de Chile Frente de San Antonio
- Adecuación paisajística y accesibilidad
- Salto topográfico
- Área Dotacional - Institutos
- Área Administrativa - Edificios Múltiples

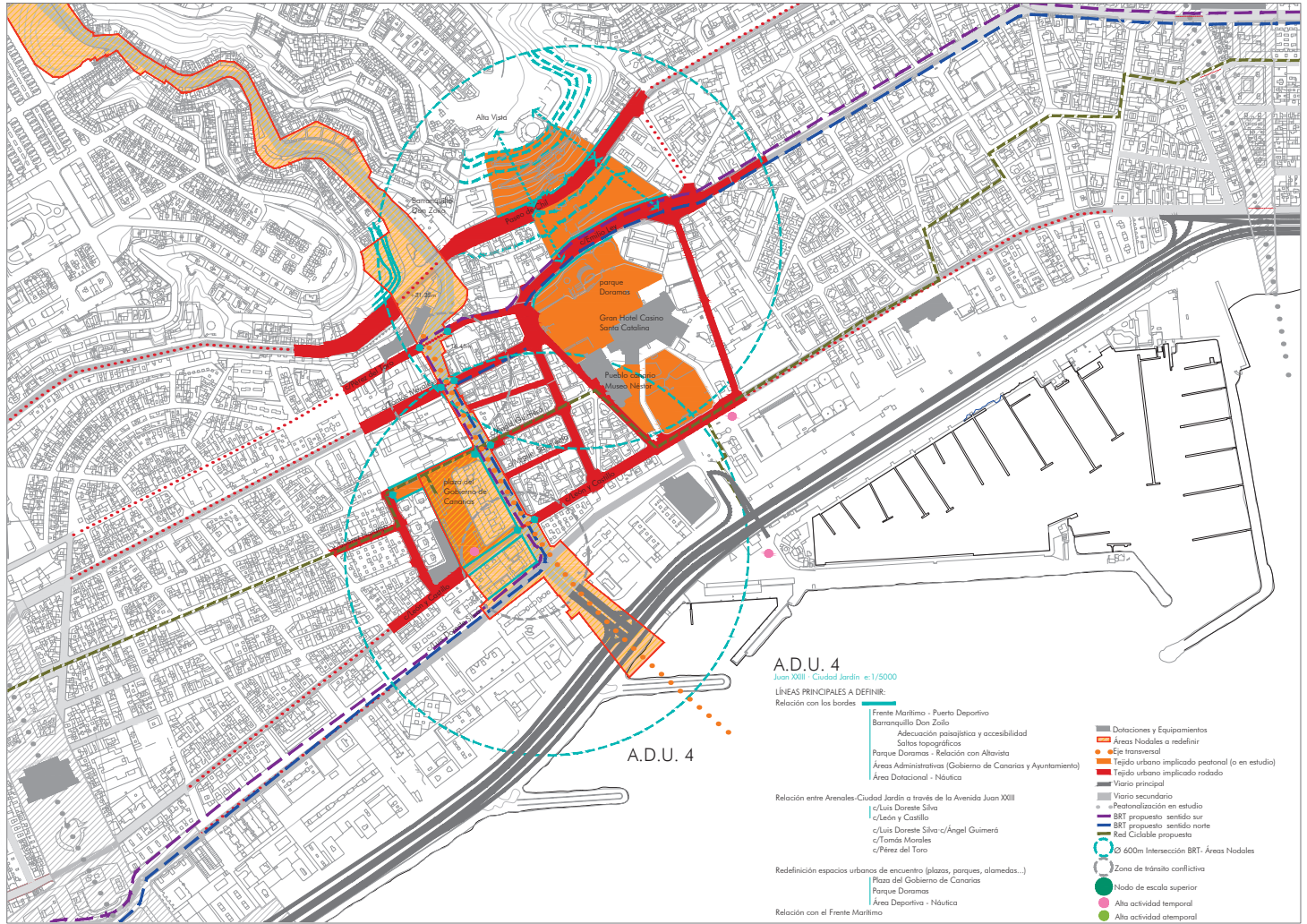
Relación entre Obelisco-Arenales, Plazas de la Constitución, de la Concordia, de la Feria y de la Fuente Luminosa

- Venegas c/Luis Doroteo Silva
- León y Castillo
- Canalejas c/Molino de Viento
- Escobedo Navarro c/María Padilla
- Senador Castillo Olivares c/Sudrez Naranzo

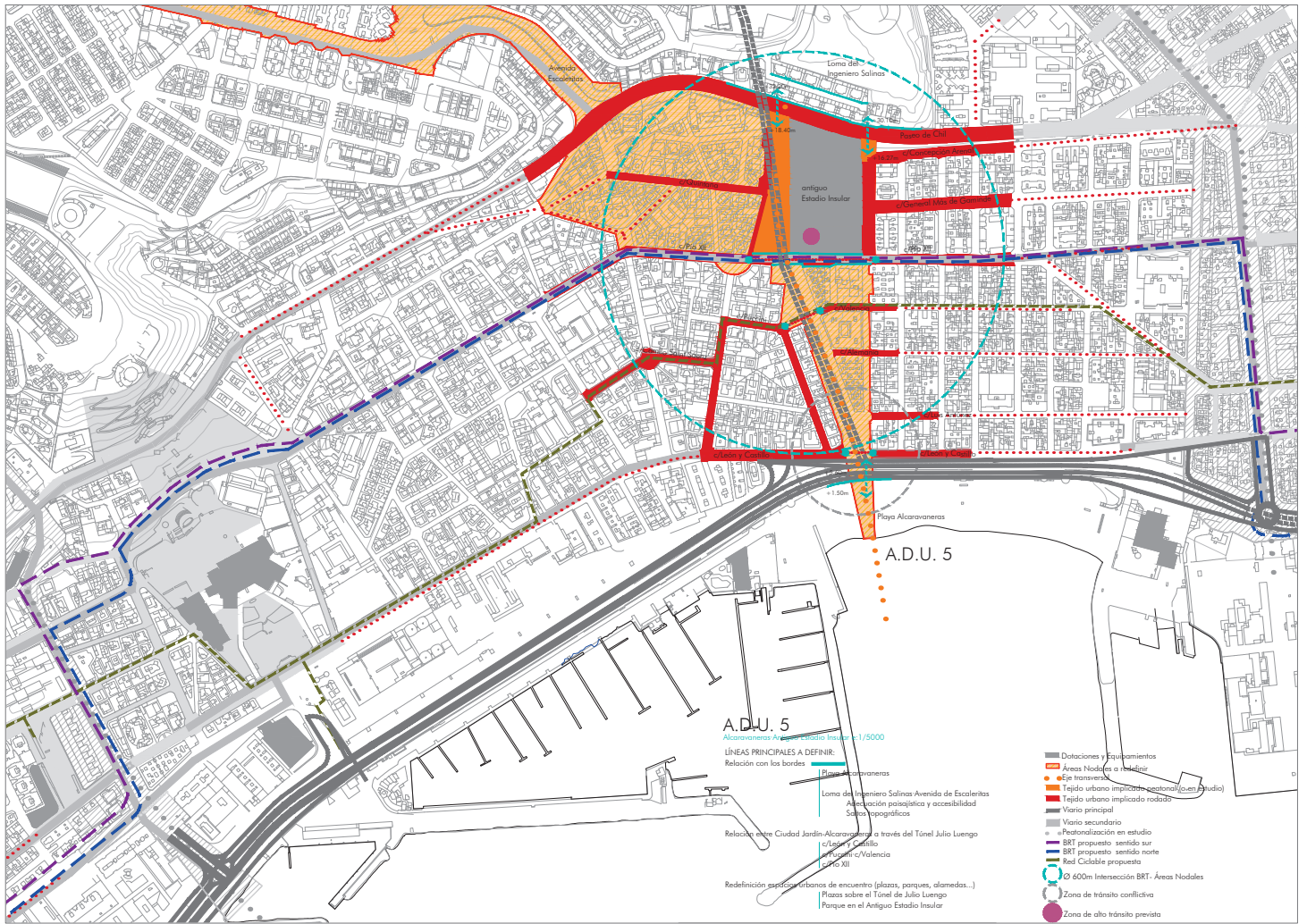
Redefinición espacios urbanos de encuentro (plazas, parques, alamedas...)

- Plaza de la Fuente Luminosa
- Plaza de los Derechos Humanos
- Plaza de la Feria
- Plaza de la Concordia
- Plaza de Perón
- Plaza de la Constitución

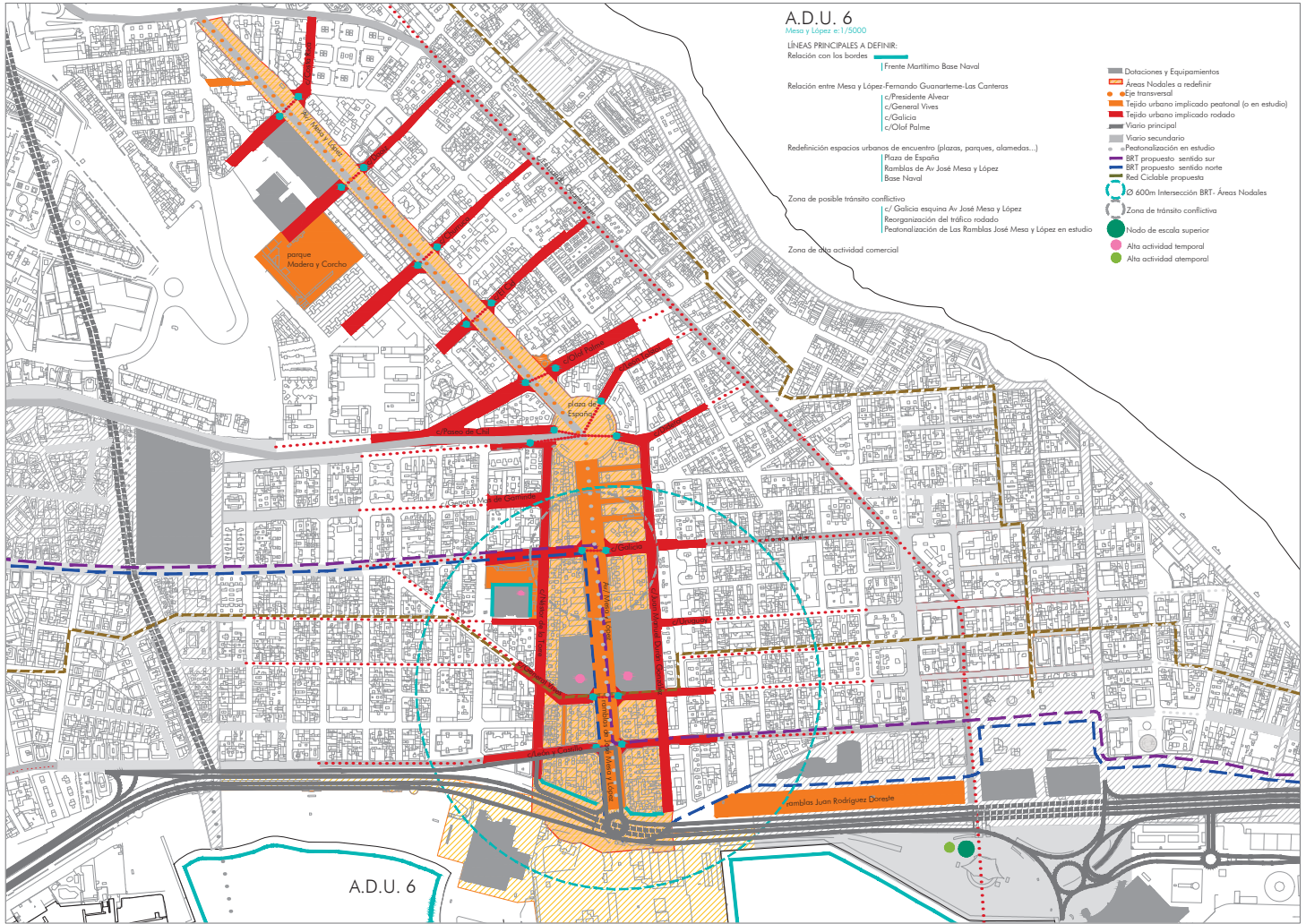
REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: A.D.U.4 - Esquema Preliminar



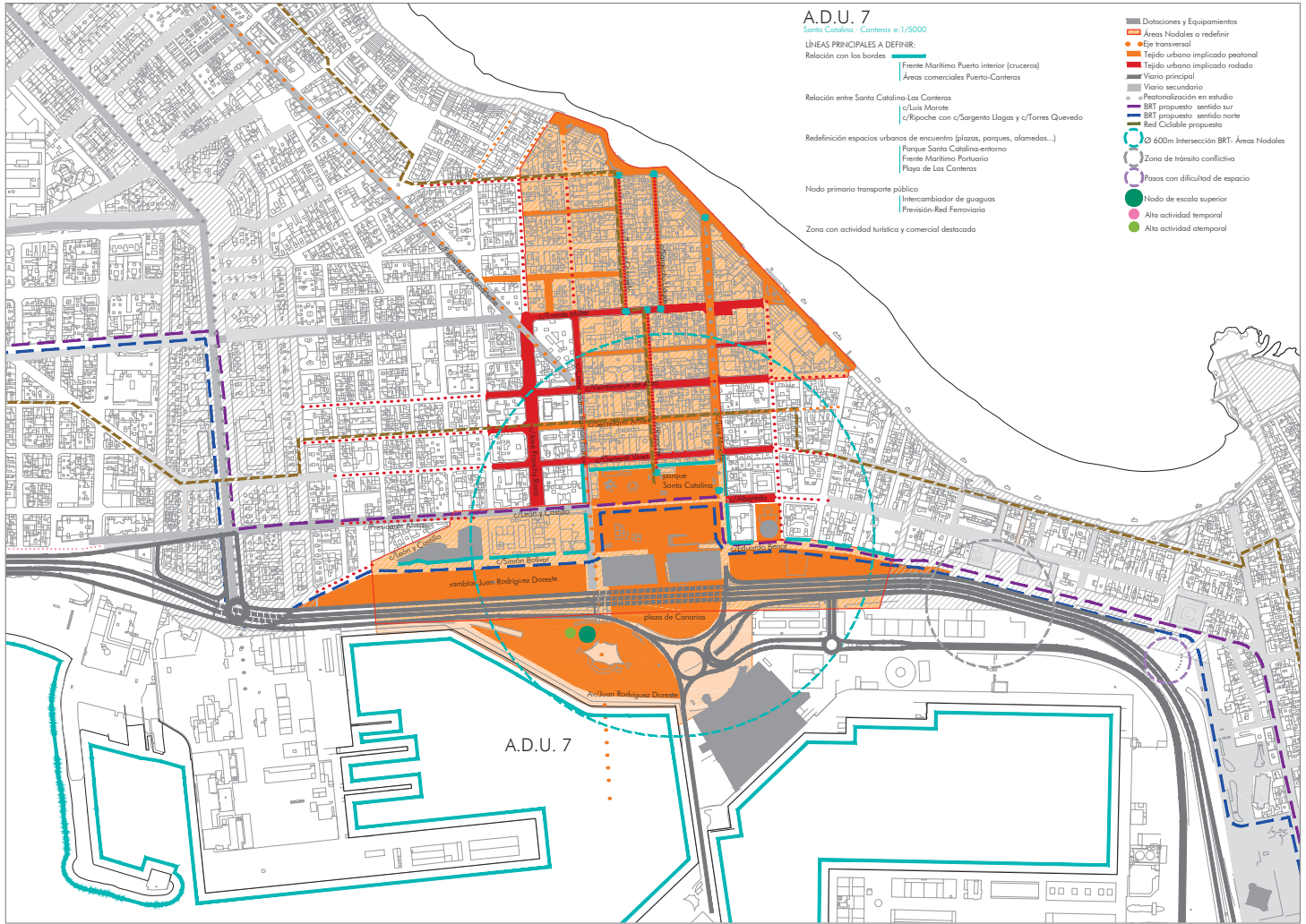
REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: A.D.U.5 - Esquema Preliminar



REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: A.D.U. 6 - ESQUEMA PRELIMINAR



REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: A.D.U. 7 - ESQUEMA PRELIMINAR



3.3. NUEVA FRANJA LONGITUDINAL A PARTIR DE LA PROPUESTA DE TRAZADOS DE BRT Y CICLABLE – CIUDAD BAJA.

Esta línea de actuación, complementa las dos anteriores, en relación directa con el desarrollo de la propuesta de trazados de las líneas de BRT y Ciclable en Ciudad Baja. El propósito es calibrar las implicaciones de la implantación de dichas redes en la estructura funcional y morfológica de la ciudad, en tanto que nueva banda longitudinal con cualidades singulares. Y por tanto poder encajarla en la planificación urbanística de la ciudad, promoviendo así la revisión correspondiente tanto de la regulación morfológica, como de los usos e intensidades de la edificación.

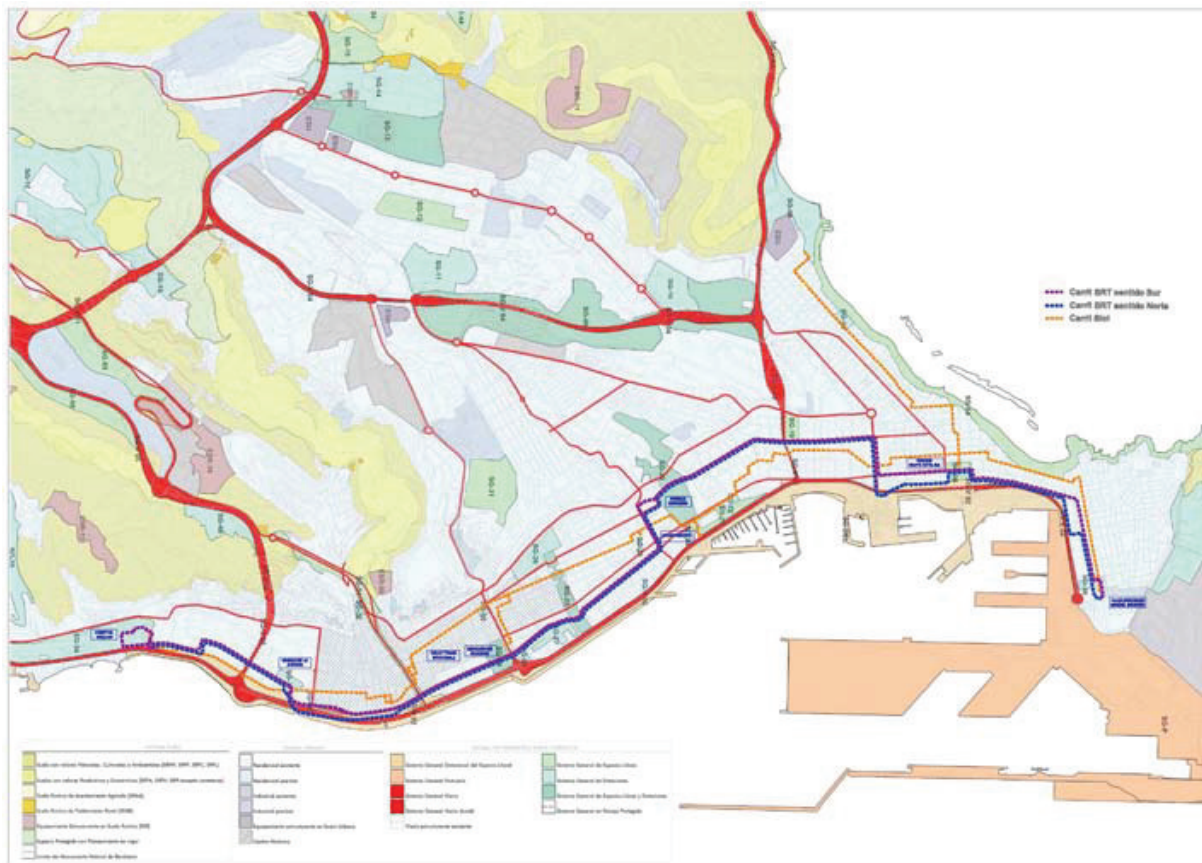
En tanto que este trabajo de desarrollo afecta a todos parámetros de ordenación urbana, es preciso abordarlo previamente a la definición de proyecto de actuaciones concretas con el fin de testear consecuencias y proponer condiciones adicionales a las mismas. Pero del mismo modo, puede completarse en paralelo a la ejecución de las diferentes propuestas del PMUS y a partir de la respuesta que la ciudad vaya ofreciendo a este proceso de transformación.

Para su contrastación con el planeamiento en tramitación, se superpone el trazado propuesto inicialmente en los planos seleccionados del Plan General de Ordenación.

De este ensayo, resultan las siguientes consideraciones (BRT: azul-violeta; Ciclable: naranja):

a. En cuanto a la Estructura Territorial.

. La primera consecuencia es la alteración del esquema viario principal, donde pasan a integrarse los dos nuevos modos, provocando combinaciones y cruces de diverso carácter y consideración a lo largo del trazado propuesto.



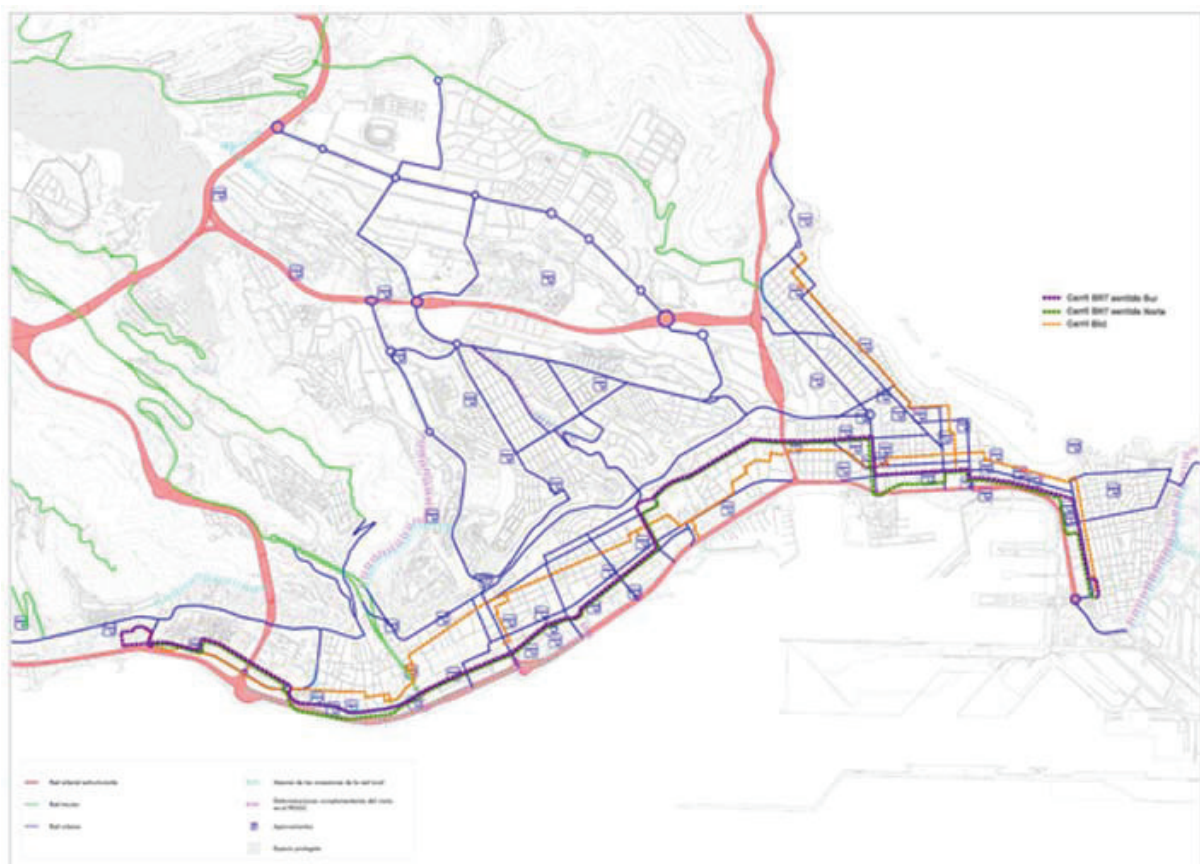
Superposición de los trazados de BRT y Red Ciclable en el Plano de Ordenación General: Estructura Territorial del PGOU.

. Otro aspecto cuya consideración deberá valorarse es que el trazado propuesto no discurre a través de un eje longitudinal continuo. La mayor parte de su recorrido utiliza la vía urbana más cercana al litoral (Calles Alicante, Alcalde Díaz Saavedra, Rafael Cabrera, Venegas, Luis Doreste Silva, y Simón Bolívar, León y Castillo, Albareda, Juan Rejón), pero en el área central a lo largo de los barrios de Ciudad Jardín y Alcaravaneras, se traslada al borde superior de la plataforma costera (Calles Pío XII y Galicia). Esta disposición no responde a la de los sistemas urbanos en presencia, lo que introduce un factor de dificultad adicional en cuanto a su relación con la ciudad. Elementos estructurantes tan potentes como el frente marítimo deberán, en esta opción, articularse con la principal línea de transporte público de forma desigual a lo largo de su ámbito. Por otra parte, esta condición puede provocar dificultades de lectura por parte de los usuarios, que parten de una malla general comprensiva de la ciudad, donde los recorridos fundamentales son paralelos a la línea de costa. A todo ello habría que añadir las dificultades funcionales que derivan de la ocupación por el trazado del BRT de parte de vías transversales, como Juan XXIII y Mesa y López.

. El criterio de separación de los dos nuevos modos propuestos, independientemente de las ventajas funcionales que comporta, se traduce en matices de diverso carácter para las vías afectadas, condición ésta que deberá definirse en la ordenación.

b. En cuanto a su relación con el sistema viario y de transporte.

. El trazado propuesto discurre por vías destacadas de tráfico rodado, que pasarán a ofrecer no sólo un servicio adicional, sino a presentar unas cualidades espaciales singulares. Profundizar en la reordenación del sistema, especialmente en aquellos casos en que en la misma vía se combinan modos diversos de Movilidad, constituirá un tema de atención fundamental.



Superposición de los trazados de BRT y Red Ciclable en el Plano de Ordº Pormenorizada: Movilidad Motorizada del PGOU.

. Los estudios de estimación del tráfico resultante de la implantación del nuevo sistema de transporte público prevén el aumento de la densidad de tráfico en la Avenida Marítima, aspecto que se subraya en especial dadas las previsiones de transformación del frente marítimo.

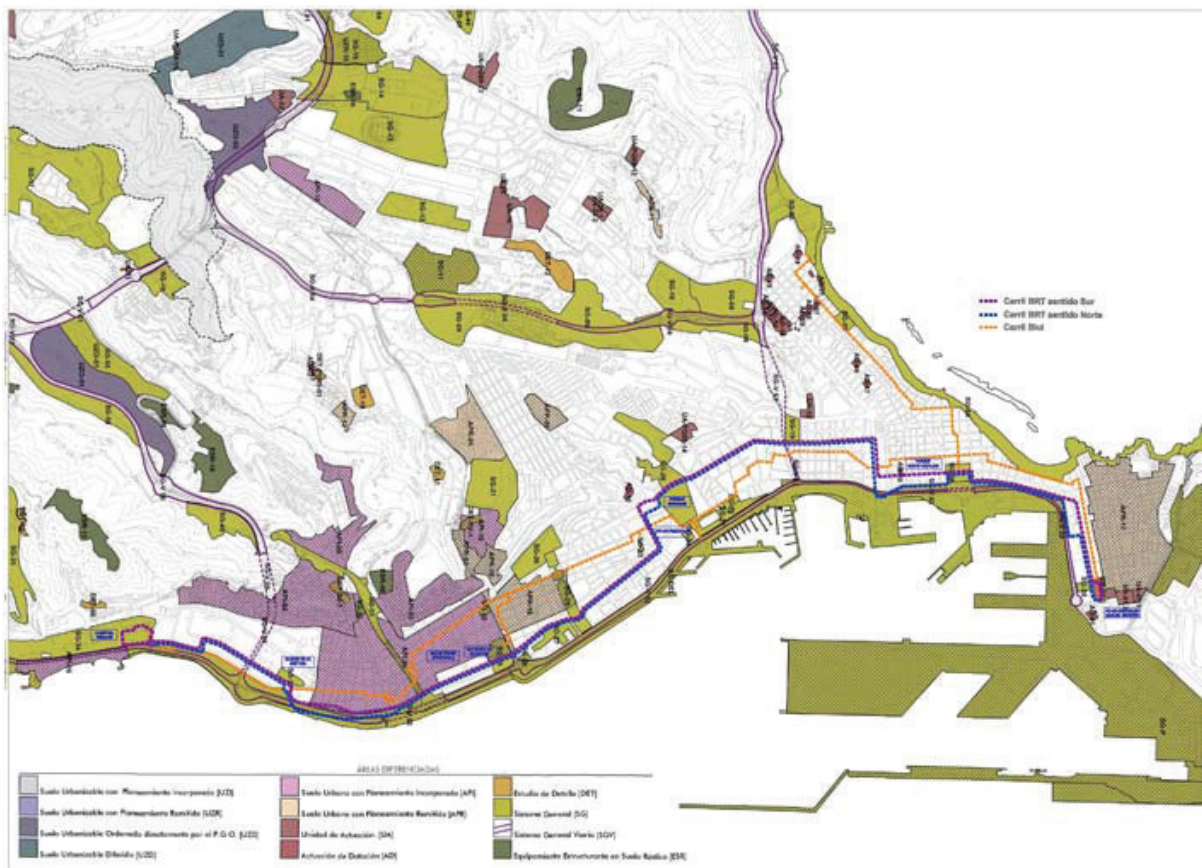
. La relación con el sistema ferroviario previsto será asimismo tema central de atención, ante todo en los dos nodos principales, San Telmo y Santa Catalina.

c. En cuanto a su relación con el sistema de equipamientos y espacios libres.

Este aspecto se ha tratado pormenorizadamente en los apartados anteriores, y será una de las bases a partir de las que abordar los desarrollos del PMUS anteriormente definidos. No obstante, en atención a la incidencia de la activación longitudinal resultante de la implantación de las nuevas redes de Movilidad se aprecian las cuestiones siguientes:

. La franja litoral constituye el ámbito de mayor significación del sistema de dotaciones y espacios libres, aún cuando en la actualidad ofrezca un grado de desarrollo diverso. Las relaciones entre este ámbito singular y los trazados modales constituye un tema fundamental de atención. Relaciones en función de las condiciones actuales, pero también en función de las previsiones de la ciudad para esta zona. La conveniencia de incorporar alguno de estos trazados en la franja litoral, o la previsión de nuevos tramos a incluir en actuaciones futuras, serían algunos de los temas a valorar.

. En cuanto a los equipamientos relevantes, ya se puso de manifiesto en la descripción de la ciudad a partir de sus centralidades la tendencia a localizarlos en el interior del municipio, vinculados a la Circunvalación (eje longitudinal interior). Esta condición refuerza la importancia de la dirección transversal en el esquema de Movilidad de la ciudad.

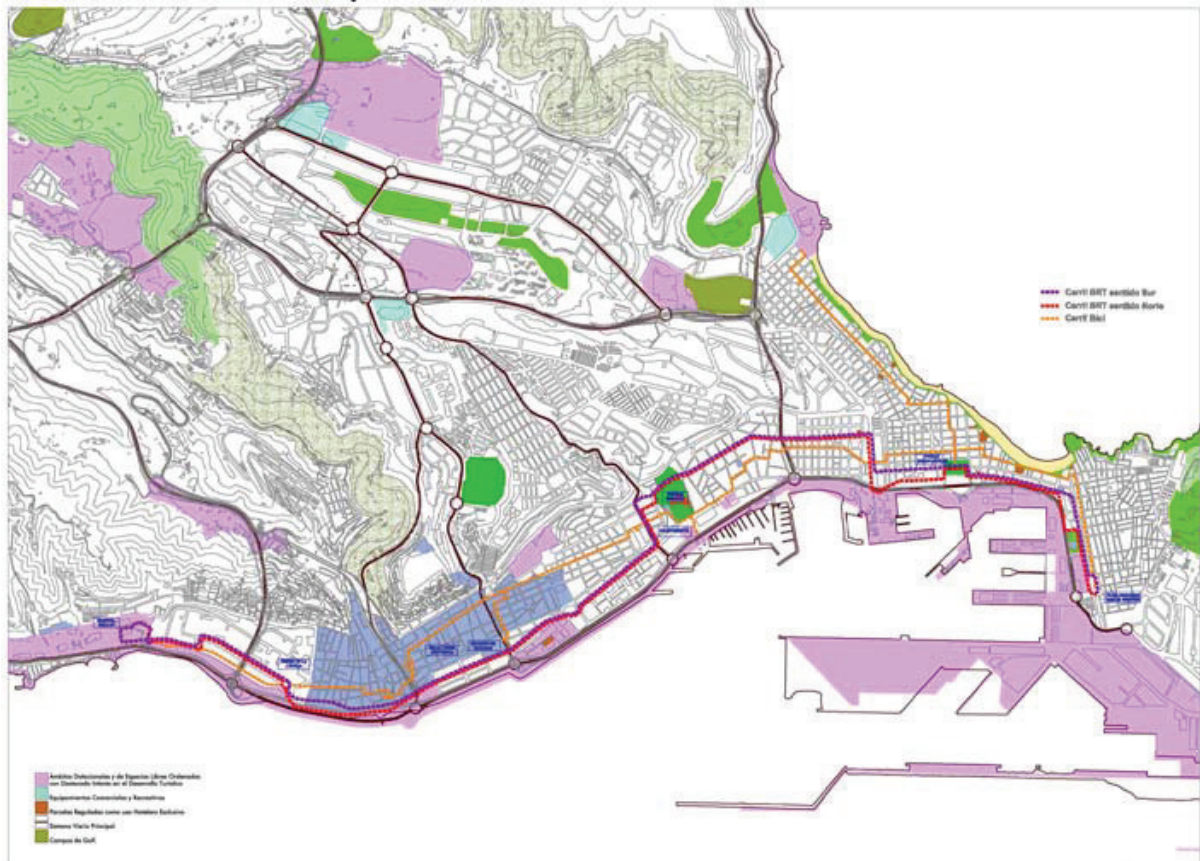


Superposición de los trazados de BRT y Red Ciclable en el Plano de Ordenación Estructural: Áreas Diferenciadas del PGOU.

d. En cuanto a su relación con el sistema de centralidades.

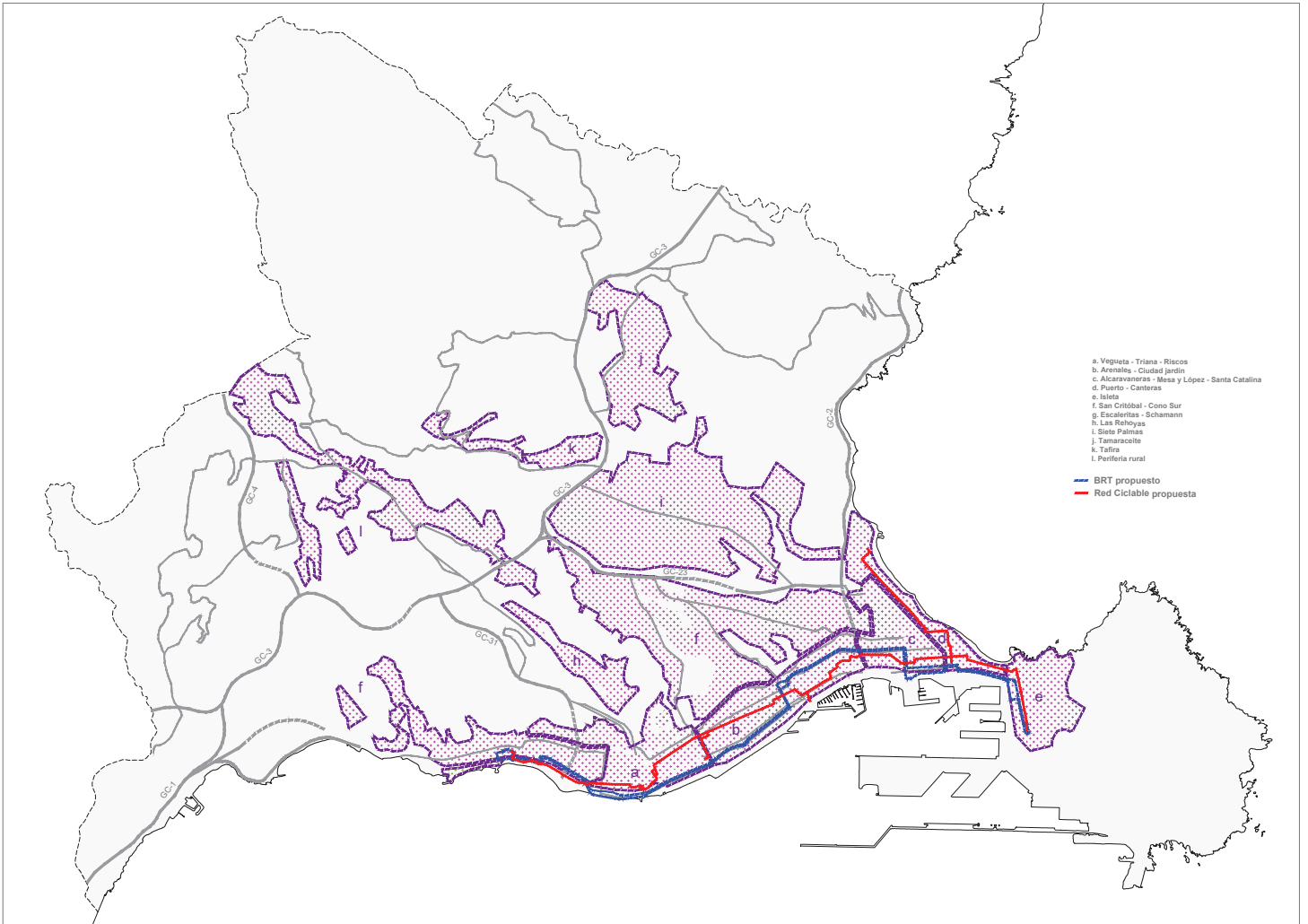
. Es evidente que los trazados propuestos ponen en relación las zonas de mayor vitalidad y concentración de actividad. La cuestión a plantearse es cuánto estas nuevas franjas longitudinales estimulan la formación de nuevas líneas activas, y cómo y cuánto aprovechar y modular esta potencialidad.

. Este aspecto es el que de forma más directa se relaciona con la regulación de la edificación, así como el que mayor incidencia puede tener en la configuración del paisaje urbano.



Superposición de los trazados de BRT y Red Ciclable en el Plano de Ordenación Turística del PGOU.

REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: ACTIVACIÓN FRANJA LONGITUDINAL



4. CONDICIONES PARTICULARES PARA EL DISEÑO DE LAS NUEVAS REDES DE MOVILIDAD PROPUESTAS.

4. CONDICIONES PARTICULARES PARA EL DISEÑO DE LAS NUEVAS REDES DE MOVILIDAD PROPUESTAS.

En el PMUS se plantean dos nuevos modos de Movilidad, para los que se avanzan unas primeras propuestas de trazado, que en todo caso se calibrarán y ajustarán en los trabajos de desarrollo a los que se refirió el capítulo anterior y cuya definición se abordará en los proyectos correspondientes. En todo caso, la definición tanto de la línea de BRT, como de la Red Ciclable, implica el acomodo a las condiciones espaciales de la ciudad, a partir de una primera estimación de la escala de Movilidad a la que responden.

Este capítulo, se refiere a la propuesta inicial de trazado de las líneas de BRT y Ciclable planteadas, y su objetivo es avanzar determinadas consideraciones que pueden servir de base para su definición concreta en los proyectos correspondientes. Se ha tratado de subrayar aquellos aspectos de la ciudad que deben atenderse en la definición de estas infraestructuras, en tanto que son significativos en el paisaje urbano de cada ámbito por el que discurren los trazados inicialmente propuestos.

Desde esta perspectiva se atiende a cada uno de los modos propuestos, aportando un primer esquema metodológico de aproximación a la definición de los mismos.

4.1. EL BRT.

El sistema de BRT se traduce materialmente en la configuración de unos carriles de uso exclusivo por los que discurren vehículos especiales, articulados a partir de una sucesión de paradas y estaciones de diversa jerarquía. A partir de estas condiciones básicas, el sistema engloba diversas modalidades, en función del ámbito y alcance, densidad y velocidad, relación con otros sistemas de transporte y dimensión, así como capacidad del viario en que se inserta.

La propuesta del PMUS para Las Palmas de Gran Canaria, plantea una línea de BRT a lo largo de la 'Ciudad Baja', con las características siguientes:

- Ámbito: inicialmente entre los Nodos de San Telmo y Santa Catalina, y posteriormente, hasta el Puerto al Norte, hasta el área hospitalaria al Sur, y el Auditorio en Guanarteme al Noroeste.
- Relación con el sistema viario: La línea transcurre por carril exclusivo, para cada sentido y con prioridad semafórica con el resto del tráfico. En general se combina con el tráfico rodado. No se combina con la Red Ciclable.
- Tipo de vehículo propuesto: BI, articulado, con capacidad para 175 viajeros.
- Alimentación del sistema: a partir de su enlace con la red de Guaguas existente, para la que se plantean determinadas mejoras.

El sistema lo constituyen los tramos de recorrido, las paradas y las estaciones. Por tanto el trazado propuesto se definirá con estos elementos, cuya disposición resultará de las condiciones de funcionamiento previstas y de la capacidad de la ciudad para integrarlos.

Lo que aquí quiere subrayarse es que la definición del trazado exige un acercamiento a cada uno de los puntos de la ciudad afectados, donde comprobar las posibilidades de integración del sistema, teniendo en cuenta las condiciones de cada uno de sus elementos, para en su caso definir las particularidades a las que responderá el diseño concreto para Las Palmas de Gran Canaria.

A modo de esquema metodológico, se señalan a continuación los estadios del proceso de definición que se propone:

. Situación actual:

- . Condiciones de la vía: . Dimensión: total y de cada uno de sus elementos.
 . Sección tipo.

- . Condiciones de la edificación: . Altura.
 . Usos, en particular en planta baja.
 . Carácter de la edificación.
 . Elementos referenciales.

- . Condiciones generales: . Paisaje urbano.

. Encaje General:

- . Comprobación de las Secciones Tipo posibles.
 - . Verificación de funcionamiento adecuado.
 - . Simulación de resultado final.

- . Estimación de las condiciones de implantación de Parada y/o Estación.
 - . Verificación de funcionamiento adecuado.
 - . Simulación de resultado final.

Este método de definición podrá ofrecer trazados alternativos, pero al mismo tiempo permitirá contar con los criterios precisos para la elección del que se considere más adecuado.

A modo de ensayo previo se ha elaborado un primer acercamiento a las vías principales por las que discurre el trazado propuesto, señalándose en cada caso las condiciones de partida y el diagrama general resultante:

. Avenida de Rafael Cabrera:

Propuesta: BRT en doble carril, combinado.

Condiciones dimensionales:

Sección total: 26 metros.
Altura de la edificación: 9-10 plantas.
3 cruces: Teatro / Munguía / San Telmo.

Aspectos particulares:

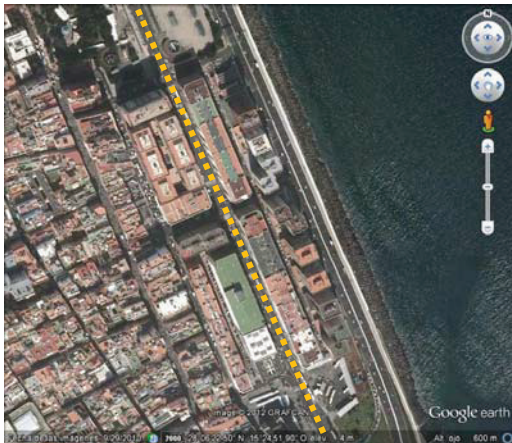
Gran flujo de tráfico – vía secundaria del sistema.
Aparcamiento Público en borde oeste.
Acceso a San Telmo – Intercambio Modal.

Sección Tipo correspondiente:

Tipo 3: 27 metros: 5 verde central / BRT a ambos lados / 1 carril a cada lado de BRT y aceras de 3,50 m. (preferente).

Sección Resultante:

Franja central de 4 m. libre con carriles BRT a los lados / 2 carriles laterales / aceras 3,5 m.



. Calle Juan XXIII:

Propuesta: BRT en doble carril, combinado.

Condiciones dimensionales:

Sección total: 40 - 20 metros. (dos secciones)
Altura de la edificación: 8-12 plantas; 20 en caso singular.
2 plantas hacia Ciudad Jardín.
Cruces destacados: León y Castillo, Tomás Morales.

Aspectos particulares:

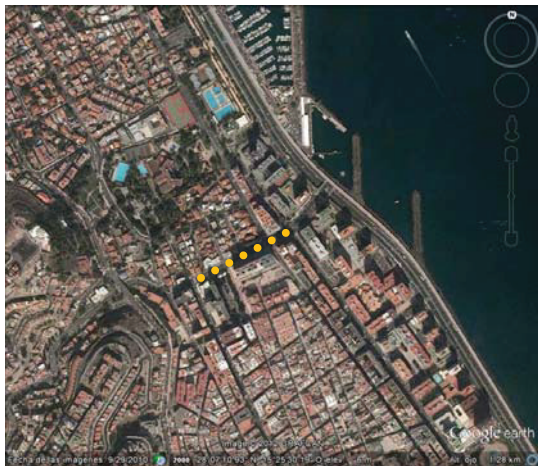
Vía de gran densidad de tráfico – acceso a ‘Ciudad Alta’.
Intersección: Arenales – Ciudad Jardín: doble paisaje.

Sección Tipo correspondiente:

Tipo 2: 22 metros: BRT a un lado + franja verde + 2 carriles + aceras de 3,50 m. (ajuste a la dimensión menor).

Sección Resultante:

BRT a un lado + división central/ 2 carriles laterales / aceras 3,00 m.



. Calle Pío XII:

Propuesta: BRT en doble carril, exclusivo.

Condiciones dimensionales:

Sección total: 13 metros.

Altura de la edificación: 2 plantas.

Cruces destacados: Beethoven, Rafael Ramírez, Hnos. G^a de la Torre.

Aspectos particulares:

Vía secundaria del sistema – precisa alternativa de tráfico.

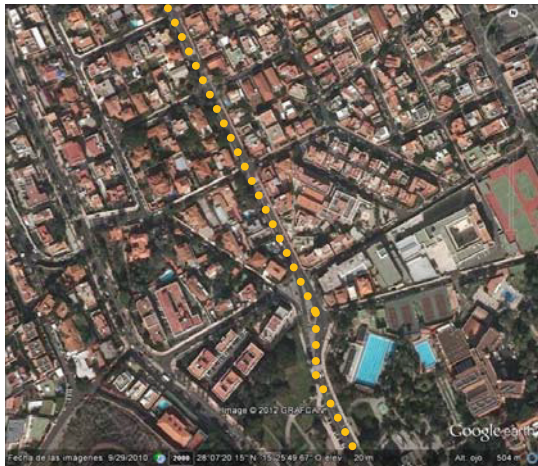
Paisaje de ‘Ciudad Jardín’.

Sección Tipo correspondiente:

Tipo 2: 22 metros: BRT a un lado + franja verde + 2 carriles + aceras de 3,50 m.

Sección Resultante:

Vía de BRT exclusiva en dos sentidos, con aceras más amplias.



- . Avenida de Mesa y López:** Propuesta: BRT en doble carril, combinado.
- Condiciones dimensionales: Sección total: 34 metros.
Altura de la edificación: 10 plantas.
Cruces destacados: Galicia, Gral. Vives, Presidente Alvear.
- Aspectos particulares: Boulevard comercial – peatonalización en estudio.
- Sección Tipo correspondiente: Tipo 3: 27 metros: 5 verde central / BRT a ambos lados / 1 carril a cada lado de BRT y aceras de 3,50 m. (preferente).
- Sección Resultante: Franja central de 12,00 m. libre con carriles BRT a los lados / 2 carriles laterales (en su caso) / aceras 4,00 m.



. Calles Presidente Alvear – Simón Bolívar: Propuesta: BRT en un carril para cada calle, combinado.

Condiciones dimensionales:

Sección total: 14 - 17 metros.

Altura de la edificación: 5 plantas; 12 en caso singular.

Cruces destacados: Franchy Roca, Parque de Santa Catalina.

Aspectos particulares:

Borde de Frente Marítimo.

Paso subterráneo - encuentro con Parque de Santa Catalina.

Intercambio modal.

Sección Tipo correspondiente:

Tipo 2: variante para 1 carril de BRT. 22 metros: BRT a un lado + franja verde + 2 carriles + aceras de 3,50 m.

Sección Resultante:

BRT lateral / división o franja separadora / 1 carril / aceras de 3,50 m.



4.2. LA RED CICLABLE.

La promoción de la bicicleta como medio de transporte es en la actualidad una intención generalizada. Son evidentes sus ventajas tanto en relación con el cuidado medioambiental, como con el bienestar para las personas, a las que les ofrece una oportunidad de ejercicio físico y el placer de recorrer ámbitos amables, aprovechando su traslado por motivos diversos.

En Las Palmas de Gran Canaria es reciente la atención a esta forma de Movilidad, que aún cuenta, como se expone en el PMUS, con un porcentaje de los movimientos anuales muy reducido. Por tanto se trata de animar a una fórmula de Movilidad que en esta ciudad no tiene tradición, además de introducir un nuevo tipo de infraestructura en el tejido urbano.

Las condiciones geográficas, descritas en el capítulo 2, ofrecen muchas dificultades para la conexión del territorio municipal a través de carriles Bici, pero esto no tiene porqué traducirse en limitar este tipo de infraestructuras a determinadas zonas de la ciudad. Se tratará de diseñar una red adaptada a las condiciones particulares del territorio, minimizando sus limitaciones.

Para conseguir este propósito el diseño de la Red Ciclable debe responder a criterios propios, derivados de la facilidad de utilización para los usuarios, la relación con ámbitos de actividad o 'Centralidades', la conexión con otros medios de transporte y las condiciones físicas que garanticen su funcionamiento óptimo y su integración en el paisaje urbano. Se trata, por tanto, de afrontar su implantación de forma decidida, evitando deducir su ámbito de aquél que resulte prescindible para el tráfico rodado.

La importancia de un diseño adecuado adquiere una importancia adicional al tratarse de un sistema 'nuevo', del que no se cuenta con tradición que lo soporte. El fomento de un nuevo modo de Movilidad es una tarea para la que deben combinarse instrumentos de información, de formación y marketing, pero que se confirma con la promoción de una actitud positiva por parte de los usuarios. Para esta última, la calidad del diseño de la Red Ciclable resulta fundamental.

Si bien, como en el caso del BRT, se considera que la aproximación a la definición del sistema Ciclable debe partir del desarrollo del PMUS expuesto en el capítulo anterior, se relacionan a continuación determinados aspectos relevantes a atender y que afectan a su adecuado encaje en la ciudad:

a. En cuanto a su integración en el tejido urbano.

. El trazado de la Red debe responder a un recorrido reconocible, con conexiones directas con los espacios libres más representativos, además de atender a su combinación con la red peatonal.

. La Red Ciclable debe asimismo contemplar su relación con las diferentes 'Centralidades', como ámbitos de tracción principal, donde se ofrezcan las condiciones tendentes a facilitar su utilización por los usuarios.

. Si bien la propuesta de trazado inicial se limita al área de 'Ciudad Baja', se debe prever, en su caso en fases sucesivas, la conexión con otros ámbitos de la ciudad, si es preciso mediante la implantación de medios mecánicos. En la actualidad, tal como se desprende del Diagnóstico del PMUS, la demanda del uso de la bicicleta como medio de transporte se aprecia en todo el ámbito municipal, por lo que su implantación debería plantearse globalmente.

. La definición del carril de bicicletas debe partir de simulaciones para las diversas condiciones de borde, con atención a la altura de la edificación, usos y configuración de la edificación en planta baja. De ello podrán resultar trazados alternativos, al tiempo que criterios para elegir el más adecuado para el caso de Las Palmas de Gran Canaria.

. El diseño del sistema debe coordinarse con los otros sistemas de transporte público.

b. Derivados de las especificidades del propio sistema:

. Separación de las calzadas de tráfico motorizado, tanto horizontal como verticalmente. Especial atención a este aspecto en las cercanías de una parada o estación de transporte, permitiendo la continuidad del carril.

. Atención a la señalización especial en cruces y rotondas.

. Utilización del color como cualidad identificadora, en especial en los cruces, para procurar la prevalencia de la bicicleta sobre otros modos de Movilidad.

. Localización de áreas de aparcamiento en las calles, y no en espacios cerrados. Diferenciando los ámbitos para bicicletas de aquellos destinados a las motos.

. Presencia visual de dotaciones complementarias: aparcamientos, zonas de alquiler e información.

. Dotación de Señalética que incluya información sobre la disposición y las características de la Red, para todo el ámbito municipal.

Las Palmas de Gran Canaria, Mayo 2.012

