Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria

Plan de Movilidad Urbana Sostenible — PMUS



Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria

Septiembre 2016

Documento redactado por MOSAECO SL

mosaeco

Presentación

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valsequillo

La movilidad es un aspecto determinante para la sostenibilidad de las ciudades. La reducción del número de desplazamientos, el uso del transporte público a expensas del automóvil, el uso de energías limpias en vehículos y el fomento de los viajes a pie y en bicicleta son factores que contribuyen a mitigar los impactos ambientales y a reducir el consumo energético. En este sentido, no se puede perder de vista que los hábitos actuales, en cuanto a la movilidad de las ciudades, se caracterizan por el aumento de la superficie urbana ocupada y una dependencia creciente respecto del vehículo privado, produciendo un gran consumo de espacio y energía y unos impactos medioambientales que ponen de relieve la necesidad de lograr un sistema de transporte urbano bien concebido que sea menos dependiente de los combustibles fósiles.

Con el objetivo de mejorar la movilidad en las ciudades, la Unión Europea está impulsando la implementación de planes de movilidad urbana sostenible. En 2009 se puso en marcha el Plan de Acción de Movilidad Urbana que supuso la aplicación de veinte medidas, entre otras, la de brindar apoyo a las autoridades locales para acelerar la implementación de los planes de movilidad.

Este compromiso ha sido refrendado por la Comisión Europea en 2011 con el Libro Blanco del Transporte 2011, en el que se recogen varios mecanismos de apoyo financiero para realizar auditorías y planes de movilidad urbana, y en el Paquete de Movilidad Urbana 2013, que pone en marcha el Libro Blanco del Transporte.

Los Planes de Movilidad Urbana actuales sitúan a las necesidades de las personas y la calidad de vida en las ciudades como objetivos prioritarios, frente a la gestión del tráfico y, particularmente, del vehículo privado, que caracterizaba la planificación del transporte tradicional. Este énfasis en la movilidad de las personas y en la calidad de vida urbana obliga a considerar no sólo el sistema de transporte, sino también otros elementos relacionados con la estructura y la planificación de las ciudades. Aspectos como la compacidad, la combinación de vivienda, empleo y lugares de ocio dentro de la ciudad, la accesibilidad al destino, el diseño del espacio público, la existencia de zonas peatonales e infraestructuras ciclistas, etc. son elementos que inciden sobre el patrón de movilidad.

Este Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Valsequillo, un municipio con un importante grado de dispersión urbana debido a su origen rural, es la herramienta de gestión de la que se dota el Ayuntamiento para estructurar sus políticas de movilidad en función de unos objetivos generales de mejora de la calidad ambiental, la seguridad, la competitividad y la universalidad para un modelo de ciudad inteligente, que incorpora las tecnologías de la información y la comunicación a la consecución de la sostenibilidad del sistema urbano.

Desde numerosos foros se demanda el protagonismo que debe reconocerse y deben ejercer las ciudades en la lucha contra el cambio climático y en el avance en el uso eficiente de la energía a través de un nuevo modelo de movilidad sostenible.

Se trata de una reivindicación fundada en hechos objetivos como que el 72% de los europeos reside en zonas urbanas; que es en las ciudades donde se consume el 75% de la energía y donde se genera el 85% de la riqueza de la Unión Europea; o que el 98% de los desplazamientos corresponden a trayectos urbanos inferiores a 50 kilómetros.

La movilidad de personas y mercancías es a un tiempo determinante y consecuencia de la evolución del municipio.

Valsequillo ha experimentado en las últimas décadas un crecimiento urbano notable que implica importantes cambios sociales, demográficos, culturales y económicos, lo que influye en la movilidad. Factores como el crecimiento de la población, el desarrollo de los mercados de consumo, la dispersión de la población y los nuevos desarrollos urbanísticos han condicionado una creciente motorización, cuyas consecuencias, inicialmente tendentes a resolver las nuevas necesidades, han generado nuevos desafíos a los que hacer frente.

En el municipio de Valsequillo se han realizado esfuerzos para atenuar los impactos que produce la movilidad y que quedan recogidos en documentos como el Plan General de Ordenación Urbana, el Programa de Zonas Comerciales Abiertas, entre otros. Este plan estratégico viene a retomar y concretar los planteamientos desarrollados desde el ámbito de gobernanza municipal, para configurar la hoja de ruta necesaria en materia de movilidad. A partir de este mecanismo de gobernanza, Valsequillo plasma sus compromisos en un Plan cuya elaboración ha sido consensuada con los diferentes agentes implicados en la movilidad del Municipio.

De esta forma, el presente PMUS constituye un plan de trabajo compartido para un crecimiento del Municipio que permita la corrección de desviaciones, devolviendo a las personas un protagonismo perdido a favor del coche. El PMUS de Valsequillo permitirá disfrutar de espacios urbanos más saludables, más atractivos y más eficientes en cuanto a la estructuración del territorio y mejora del desarrollo de la población.

Movilidad Urbana Sostenible: **Pilar social, económico y ecológico.**



El proceso de elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible partirá del objetivo principal de alcanzar un nuevo equilibrio en los medios de transporte sobre unas bases de sostenibilidad y mejora de la calidad de vida urbana, soportado sobre los tres pilares fundamentales de la movilidad sostenible:

Pilar Social: Proporcionar unas condiciones favorables de accesibilidad, tanto a centros de trabajo y de servicios como a zonas residenciales, de manera equitativa social y territorialmente, recuperando para las personas el espacio público urbano, y con un uso adecuado de modos de transporte más sostenibles, sin olvidar la mejora sobre la seguridad vial que garantice la salud de las personas.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1	•	Antecedentes y desarrollo del PMUS	06
2	•	Objetivos y líneas estratégicas	32
3	•	Caracterización	42
4	•	Diagnóstico	82
5	•	Medidas	140
6	•	Escenarios	224
7	•	Implementación del PMUS	228
8	•	Seguimiento y evaluación	238
9	•	Anexo de planos	244

Pilar Económico: Conseguir una movilidad sostenible en el marco del desarrollo económico, promoviendo la competitividad de las actividades económicas, de forma que se satisfagan las necesidades en relación con la movilidad que se deriven de las mismas. Minimizar los retrasos en los desplazamientos y garantizar la accesibilidad y la movilidad en los municipios conlleva un desarrollo positivo económico.

Pilar Ecológico: Proteger el medio ambiente y mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, reduciendo las emisiones originadas por el sector transporte, así como su impacto energético. Aquí se incluyen la disminución de emisiones de gases que provocan el cambio climático (fundamentalmente CO2), la disminución de emisiones contaminantes que perjudican la calidad de vida de los ciudadanos de manera local (entre otras NOx, COV, CO y PM), y la disminución de las emisiones acústicas originadas por el tráfico.

1

Antecedentes y desarrollo del PMUS

PMUS de Valsequillo

1. Antecedentes y desarrollo del PMUS

1.1 • Pilar social, económico y ecológico *08*

1.2 • Marco estratégico *16*

1.3 • Antecedentes e integración con otros planes *26*

1.4 • Ámbito de aplicación *28*

1.5 • Desarrollo del PMUS *31*

1.1. Pilar social, económico y ecológico

EL FACTOR SOCIAL Y URBANO

LOS CAMBIOS SOCIOECONÓMICOS OCURRIDOS EN EL MUNICIPIO DE VALSEQUILLO HAN AFECTADO SUSTANCIALMENTE A LA MOVILIDAD URBANA.



Uno de los retos de las sociedades desarrolladas en materia de movilidad es evolucionar hacia modelos económicos de bajo consumo de carbono y menor consumo energético, haciéndolo con criterios de equidad social y reparto justo de la riqueza. Es, en suma, el reto de la sostenibilidad. Por ello, una movilidad sostenible implica garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y medioambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas.

Además, la funcionalidad y la organización del sistema de movilidad de Valsequillo depende en un alto porcentaje del transporte y, por ello, es del todo necesario adoptar estrategias que, sin mermar el funcionamiento y la organización urbana e interurbana, permitan resolver los problemas que hoy se manifiestan de manera tan contundente.

Las estrategias de movilidad deben abordar no sólo los problemas de la congestión, sino también el de las variables que la acompañan, es decir, la solución debe ser integral y coherente en todos los términos asumiendo la complejidad que ello supone.

Todos los seres humanos sin excepción tienen derecho a que se establezcan las condiciones necesarias para que el espacio urbano e interurbano sea apto y equitativo para la movilidad interna de todos los habitantes de un territorio.

La realidad de la movilidad urbana es que el resultado o la actuación que promueva es algo muy coral, muy disperso, como lo son las propias emisiones vinculadas a la movilidad, y es un reto colectivo de primer orden, donde los aspectos energéticos son claves, con trascendencia ambiental y económica, pero donde también son claves los aspectos de cohesión social, en referencia a los grupos de población más vulnerables y desfavorecidos.

EL DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA MOVILIDAD

EL DESARROLLO SOSTENIBLE CONSISTE EN HACER COMPATIBLES CRECIMIENTO ECONÓMICO, COHESIÓN SOCIAL Y DEFENSA DEL MEDIO AMBIENTE; DE ESTA FORMA, SE GARANTIZA UNA MEJOR CALIDAD DE VIDA PARA LA POBLACIÓN ACTUAL Y FUTURA, SIN AUMENTAR EL USO DE RECURSOS NATURALES MÁS ALLÁ DE LA CAPACIDAD DE LA NATURALEZA PARA PROPORCIONARLOS INDEFINIDAMENTE.

Pero en las últimas décadas, como producto de la primacía absoluta del vehículo privado frente a otros modos de transporte y de la continua expansión urbana, que aleja cada vez más las zonas residenciales de los centros de trabajo, ocio, comercio, etc., el ejercicio de este derecho se ha convertido en el origen de muchos de los males endémicos que hoy sufren las ciudades, al tiempo que el modelo de movilidad instaurado es fuente de conflictos y desigualdades sociales.

Ruido, contaminación, alta incidencia de enfermedades relacionadas con la concentración de contaminantes en el aire, atascos crónicos, pérdida de horas productivas y de ocio en ellos, con el estrés añadido que producen estas situaciones, despilfarro energético, dificultades de desplazamiento para personas con movilidad reducida, ancianos o, simplemente, no conductores, son algunos de los rasgos característicos de las ciudades modernas y sus entornos periurbanos. Parece claro que las maneras actuales de acceder y movernos por la ciudad deben cambiar para que el derecho a la movilidad esté realmente garantizado y sea compatible con un nivel de calidad de vida adecuado en las ciudades.

Movilidad sostenible es la movilidad que se satisface en un tiempo y con unos costes razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.

El desarrollo sostenible se define como el desarrollo que satisface las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades.

En este sentido, cada vez más la movilidad de las ciudades europeas se está orientando a incorporar criterios de sostenibilidad para lograr un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad que permita a los ciudadanos disfrutar de la ciudad, con desplazamientos seguros y que economicen tiempo y energía, al tiempo que se favorece la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico.

MOVILIDAD URBANA, ACCESIBILIDAD Y PROXIMIDAD

Una ciudad de distancias cortas y proximidad, en la que las tareas cotidianas de cuidado de la familia y trabajo remunerado pueden realizarse con menos esfuerzo, prisas y dificultad, favorece la conciliación entre vida laboral y vida familiar y mejora la calidad de vida de todos los ciudadanos.

Para completar esta aproximación al significado del concepto movilidad, es importante introducir el término accesibilidad, ya que la consideración que se haga de ella tiene gran peso en los objetivos y estrategias que se utilicen para mejorar la movilidad urbana.

ACCESIBILIDAD

Accesibilidad es un concepto vinculado a los lugares. Indica la facilidad con que los miembros de una comunidad pueden salvar la distancia que les separa de los lugares en los que pueden hallar los medios de satisfacer sus necesidades o deseos.

Hay dos enfoques opuestos para mejorar la accesibilidad. El primero identifica accesibilidad con facilidad de desplazamiento: un lugar es tanto más accesible cuanto más eficientes sean las infraestructuras y sistemas de transporte para desplazarse hasta él. Esta perspectiva, que se corresponde con la visión más convencional del transporte, conduce a reforzar continuamente las infraestructuras y el conjunto del sistema de transporte, lo cual repercute en un incremento continuo de la movilidad motorizada y, por tanto, de la producción de transporte, los problemas de congestión, de la contaminación y el ruido, etc. El segundo enfoque identifica accesibilidad con proximidad: en el plano espacial o geográfico, una necesidad o deseo son tanto más accesibles cuanto menor y más autónomo pueda ser el desplazamiento que hay que realizar para satisfacerlos.

LAS POLÍTICAS DE CREACIÓN DE PROXIMIDAD BUSCAN CONJUGAR LA MÁXIMA ACCESIBILIDAD CON UNAS NECESIDADES MÍNIMAS DE MOVILIDAD

Su objetivo es reducir las necesidades de desplazamiento, sobre todo de los desplazamientos motorizados, tanto en número como en longitud, y aprovechar al máximo la capacidad que tiene el ser humano de trasladarse sin emplear vehículos motorizados.

Con esta perspectiva, en los últimos tiempos se están abriendo camino las denominadas políticas de creación de proximidad, que buscan acercar las grandes unidades de servicios y equipamientos hasta el radio de acción que tienen las personas caminando o en bicicleta.

Es decir, se trata de reducir la distancia entre la vivienda y las principales actividades (trabajo, ocio, compras, educación, etc.) para disminuir la movilidad que fuerza el alejamiento y no generar más necesidades de movimiento que las estrictamente necesarias.







MOVILIDAD

Se define movilidad como una estrategia que utilizan las personas para organizar su actividad diaria y que tiene como objetivo principal conseguir la mayor eficiencia en el uso de las distintas infraestructuras del transporte. La movilidad urbana no es sino un medio para permitir a los ciudadanos, colectivos y empresas acceder a la multiplicidad de servicios, equipamientos y oportunidades que ofrece la ciudad.

Su objetivo es que los ciudadanos puedan alcanzar el destino deseado en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad y de la forma más autónoma y rápida posible. Movilidad no es sinónimo de transporte. El transporte es solo un medio más para facilitar la movilidad ciudadana. También cuentan los modos alternativos de moverse: caminar, bicicleta, etc. Dar solución a los problemas de tráfico, no es solucionar la movilidad urbana.

Las políticas de movilidad tienen que ofrecer soluciones a todos los ciudadanos: peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, usuarios del transporte público, automovilistas. Para lograr la máxima eficiencia y reducir las necesidades de desplazamiento es más importante “crear cercanía”, es decir, que se pueda estudiar, comprar, trabajar y divertirse cerca del lugar de residencia, que “producir transporte”.





El transporte urbano produce impactos adversos sobre este equilibrio, afectando al medio ambiente, a la salud y a la seguridad de los ciudadanos, a la economía, a la sociedad y, en general, a la calidad de vida de la población que vive y trabaja en las ciudades.

El desarrollo en España de auditorías ambientales y de las Agendas 21 ha puesto de manifiesto que la movili dad es una de las principales causas de insostenibilidad, al provocar una serie de impactos negativos.

Esta situación se debe a políticas erróneas adoptadas en el pasado que propiciaban políticas territoriales y desarrollos urbanísticos sin consi derar sus impactos en términos de movilidad y medio ambiente.

LOS GRANDES CONFLICTOS DE LA MOVILIDAD

La mayoría de los problemas derivados del modelo de movilidad actual se producen y soportan dentro de las propias ciudades, pero otros, como la emisión de gases de efecto invernadero, tienen mucha mayor trascendencia y, en el plano espacial, repercuten a escala global, y, en el temporal, pueden afectar a las generaciones venideras.

A continuación se hace un repaso a los grandes de conflictos que presenta el modelo de movilidad urbana actual, su repercusión sobre la economía, el medio ambiente y la salud y el bienestar de los ciudadanos y los cambios de orientación que se están asumiendo para resolverlos.

- Incremento del consumo energético.
- Aumento de la contaminación atmosférica.
- Aumento del ruido.
- Disminución de la seguridad viaria.
- Aumento de los costes de congestión.
- Aumento de la exclusión social.
- Efectos negativos sobre la salud.
- Ocupación creciente del espacio.
- Generación de costes externos.



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS)

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (que en este documento denominaremos PMUS) se configura como instrumento básico para reducir los impactos asociados a la movilidad urbana.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) debe reunir un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación, dentro de un ámbito urbano, de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente. Tal como lo define la guía europea Developing and implementing a Sustainable urban mobility plan, "es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de personas y empresas en las ciudades y sus alrededores para una mejor calidad de vida. Se debe basar en la planificación ya existente y debe tener en consideración los principios de integración, participación y evaluación".

Estos principios de la movilidad sostenible garantizan una mejor calidad de vida para los ciudadanos y deben proporcionar oportunidades para el uso de medios de desplazamiento más sostenibles que el vehículo privado (caminar, bicicleta, transporte público, etc.), junto con otras políticas y medidas, como la de aparcamientos de disuasión, el uso de las TIC destinadas a la mejora de la eficiencia de la movilidad, entre otras, que contribuyen al logro de una movilidad sostenible.

En línea con este planteamiento y a partir del análisis y diagnóstico, el PMUS de Valsequillo establece un enfoque integrado de líneas de acción y medidas que, incluidas algunas de forma dispersa en otros planes y políticas en marcha, obligan a establecer un marco de coordinación al servicio de ese modelo y proponen la adopción de nuevas actuaciones coherentes con aquellas.

El Plan, desde su marcado carácter estratégico, define prioridades, define actuaciones tipo, establece escenarios futuros y señala las consideraciones necesarias en su aplicación que permitan alcanzar los objetivos en los plazos deseados. Del mismo modo, establece el mecanismo de seguimiento que permitirá la evaluación y revisión continua del Plan, contemplando la posibilidad de corregir desviaciones o reformular objetivos en una permanente adaptación a entornos dinámicos.

Para su elaboración se han tenido en cuenta los elementos fundamentales que se han ido incorporando en los últimos años, fruto de la experiencia adquirida y compartida. Estos avances se están produciendo muy rápidamente. La problemática que presenta el crecimiento urbano y la acuciante necesidad de abordarla, ha propiciado la proliferación de análisis y recomendaciones dirigidas a mejorar el entorno de las ciudades desde muy diversos ámbitos.

El propio significado de movilidad sostenible ha experimentado una evolución en pocos años. En el año 2006, la guía para la elaboración de un PMUS que publicó el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, se refería al Plan como "un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos". La propia definición explicitaba qué formas de desplazamiento se consideran sostenibles, aunque de manera muy limitada, y los beneficios no tanto de la planificación como de la propia movilidad sostenible.

Sin embargo, en la actualidad se ha dado un salto cualitativo importante, puesto que las claves se centran en las cuestiones que se han revelado cruciales para el éxito de los procesos de implantación: la integración, la participación y el seguimiento. También ha evolucionado la consideración territorial del entorno metropolitano, por cuanto aun presentando retos de coordinación en el terreno competencial, es evidente que condiciona en gran medida la movilidad de una ciudad y debe ser incluido en el ámbito de intervención.

Esta evolución corrobora la madurez del propio concepto de movilidad sostenible, lo cual es ya de por sí un logro importante en ese cambio cultural que propugnaba como necesario la Comisión Europea en su Libro Verde de 2007 para avanzar hacia una mejora de la calidad de vida.

Además de ello, resulta fundamental en la actualidad tener presente que las aplicaciones tecnológicas están revolucionando la forma en que nos relacionamos con nuestro entorno e incluso la forma de organizarnos y tomar decisiones. La movilidad urbana se puede beneficiar en gran medida de la aplicación de las TICs, ya sea desde el punto de vista de la disuasión del vehículo privado, ya sea desde el de la promoción de modos sostenibles o la optimización de la distribución de mercancías.

Para la vigilancia y gestión de la circulación es ya una realidad las TICs, que proporcionan sistemas de captación y análisis de datos, sistemas inteligentes de tarificación, de información al ciudadano para el cálculo de rutas, etc. Su continuo desarrollo obliga a una adaptación permanente a los avances y a la búsqueda de economías de escala que permitan integrar distintas soluciones optimizando los costes de aplicación. Ejemplos de ello lo encontramos en la optimización de rutas con el uso de navegadores, sistemas de información del transporte público al usuario, la eficiencia y seguridad de los vehículos, etc.

Los principios que rigen la definición y concreción del Plan se pueden resumir en los recogidos por la Comisión Europea en su reciente Comunicación “Juntos hacia una movilidad urbana competitiva y eficiente”, asumidos y consensuados por todos los Estados Miembros.

Se pretende con el PMUS de Valsequillo mejorar la accesibilidad en los entornos urbanos del municipio y lograr una movilidad sostenible, consiguiendo con ello un municipio dinámico, atractivo, amable y accesible para todos.

Para conseguir este modelo, se han asumido como principios que han de guiar la elaboración de propuestas, los que señalan que un PMUS debe contribuir a desarrollar un sistema de movilidad que:

- Impulse la mejora de las condiciones de accesibilidad para la población, incluidas las personas con movilidad reducida. Es decir, que sea accesible y satisfaga las necesidades básicas de movilidad de todos los usuarios;
- Responda de manera equilibrada a las diversas demandas de servicios de movilidad y transporte de ciudadanos, empresas e industria;
- Oriente un desarrollo equilibrado y una mejor integración de los diferentes modos de transporte;
- Cumpla con los requisitos de sostenibilidad, equilibrando las necesidades de viabilidad económica, equidad social, salud y calidad ambiental;
- Optimice la eficiencia y la rentabilidad, como es la reducción del tiempo de viaje, disminución de atascos y de accidentes, etc.;
- Haga un mejor uso del espacio urbano y de las infraestructuras y servicios de transporte existente;
- Mejore el atractivo del Municipio, la calidad de vida de sus habitantes y la salud pública;
- Mejore la seguridad vial y la seguridad ciudadana; y
- Disminuya el consumo de energías no renovables, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía, y promoviendo a su vez el consumo de energías limpias.

A partir de estos principios, el PMUS de Valsequillo se aborda desde un planteamiento estratégico orientado a la mejora de la gestión de la movilidad; una gestión que otorga a las personas el disfrute del espacio público, disminuyendo para ello la presencia del vehículo pero con garantías de conectividad, fluidez y accesibilidad.

1.2. Marco estratégico

MARCO LEGISLATIVO DE LA MOVILIDAD

No existe en España legislación estatal que regule la movilidad con carácter general. El marco jurídico sí recoge normas que tratan de forma independiente aspectos vinculados al transporte y la movilidad, más enfocadas a cuestiones medioambientales, seguridad vial, ordenación del tráfico o aspectos técnicos de los vehículos.

Destaca la transferencia de competencias a administraciones autonómicas y locales en materia de transportes. En este sentido, Cataluña se ha convertido en referente con la Ley 9/2003, de 13 de junio, de Movilidad de Cataluña.



Toda la normativa existente relacionada directamente con la movilidad (Instrucciones de Carreteras, Ley de Puertos, Ley de Navegación Aérea, Ley del Transporte por Carretera de Canarias, etc.) es anterior a la Ley de Economía Sostenible (4 de marzo de 2011) y la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (30 de abril de 2009) con lo cual no están adaptadas a la filosofía y objetivos y estrategias citadas en los documentos de referencia de ámbito nacional. Estos textos establecen la necesitad (transponiendo otros textos europeos: libro verde y libro blanco), de fomentar medios de transporte alternativos al automóvil privado.

En la Unión Europea, más del 60% de la población vive en medio urbano. En las zonas urbanas se genera casi el 85% del producto interior bruto de la UE. Las ciudades constituyen el motor de la economía europea, atraen la inversión y el empleo y son indispensables para el correcto funcionamiento de la economía.

El aumento de tráfico en los centros de las ciudades provoca una congestión crónica, con numerosas consecuencias negativas por la pérdida de tiempo y los daños al medio ambiente. La economía europea pierde cada año debido a éste fenómeno en torno a cien mil millones de euros, lo que representa un 1% del PIB de la UE.

Un nuevo concepto de movilidad supone aprovechar al máximo el uso de todos los medios de transporte y organizar la "modalidad" entre los distintos modos de transporte colectivo (tren, tranvía, metro, guagua y taxi) y entre los diversos modos de transporte individual (automóvil, bicicleta y marcha a pie). También supone alcanzar unos objetivos comunes de prosperidad económica y de gestión de la demanda de transporte para garantizar la movilidad, la calidad de vida y la protección del medio ambiente.

En España, el Gobierno Español maneja seis estrategias para luchar contra el cambio climático a través de una comisión delegada. Dos de las más importantes son el actual borrador de la Ley de Eficiencia Energética y Energías Renovables y el Índice de la Estrategia de Movilidad Sostenible, a lo que se ha unido recientemente la Estrategia Española de Movilidad Sostenible. El Documento de Estrategia de Movilidad Sostenible Española, tiene como objetivo desarrollar un nuevo concepto de movilidad urbana, implantar eficiencia energética en el transporte y apostar por una reducción de la potencia, la velocidad y el peso de los vehículos.

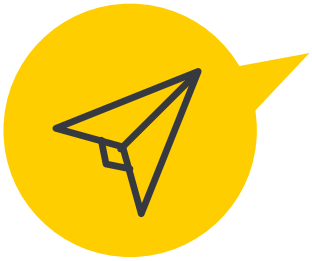
Así, el borrador se sustenta en cinco pilares fundamentales como son:

- Territorio, Planificación del Transporte y sus Infraestructuras.
- Cambio Climático y reducción de la dependencia energética Calidad del aire y ruido.
- Seguridad.
- Gestión de la demanda.

Son varias las comunidades autónomas españolas que se encuentran a la vanguardia de la movilidad sostenible en España caso de Cataluña, País Vasco y Madrid. En estos casos ya se cuenta con una experiencia que dista años atrás y en donde se han realizado importantes estudios y planes con el objeto único de conocer el estado de los movimientos urbanos para a posteriori mitigar las carencias del mismo y adaptarse a las tendencias de transporte sostenible que establece el marco legislativo europeo, español e incluso autonómico según el caso.

En Canarias, la movilidad empieza a tener peso dentro del debate social y técnico desde hace relativamente poco tiempo en comparación con las comunidades que se encuentran en la vanguardia en este aspecto. Con la entrada en vigor de la Ley 13/2007, de 17 de Mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias y la Directriz 95 de Ordenación del Territorio de Canarias se presentan los primeros pasos para implantar el modelo de movilidad sostenible en la comunidad canaria.

En la primera de estas legislaciones se hace referencia a la necesidad de la ordenación de los sistemas de transporte municipales terrestres toda vez que se establecen los derechos de los usuarios del transporte.



DIRECTIVAS EUROPEAS

La necesidad de abordar los procesos de planificación de una forma más sostenible e integrada, en concreto en los sectores relacionados con la movilidad urbana, ha sido ampliamente reconocida por las distintas administraciones a lo largo de toda Europa, desde el nivel local hasta el supranacional. Los planes de movilidad urbana sostenible han ido ganando importancia en los últimos años en la escena europea, aunque continúa existiendo una gran disparidad en cuanto a su grado de aplicación.

CALIDAD DEL AIRE

- DIRECTIVA 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.
- DIRECTIVA 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.
- DIRECTIVA 2015/1480/CE, de la Comisión, de 28 de agosto de 2015 en los que se establecen las normas relativas a los métodos de referencia, la validación de datos y la ubicación de los puntos de muestreo para la evaluación de la calidad del aire ambiente.

EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

- DIRECTIVA 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de GEI en la Comunidad.
- DECISIÓN 2004/280/CE relativa a un mecanismo para el seguimiento de las emi siones de gases de efecto invernadero en la Comunidad y para la aplicación del Protocolo de Kioto.
- REGLAMENTO (CE) nº 1005/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009 sobre las sustancias que agotan la capa de ozono.

EVALUACIÓN AMBIENTAL

- DIRECTIVA 2011/92/UE del Parlamento y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.
- DIRECTIVA 2001/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación ambiental de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.
- DIRECTIVA 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo de 1997, por la que se modifica la Directiva 85/337/CEE.
- DIRECTIVA 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.

RUIDO

- DIRECTIVA 2001/43/CE relativa a los neumáticos de los vehículos.
- DIRECTIVA 2002/30/CE relativa al ruido en aeropuertos.
- DIRECTIVA 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

ENERGÍA

- DIRECTIVA 2001/77/CE relativa a la promoción de electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables.
- LIBRO Verde de la Energía: Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético (2001).
- Directiva 2012/27/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética

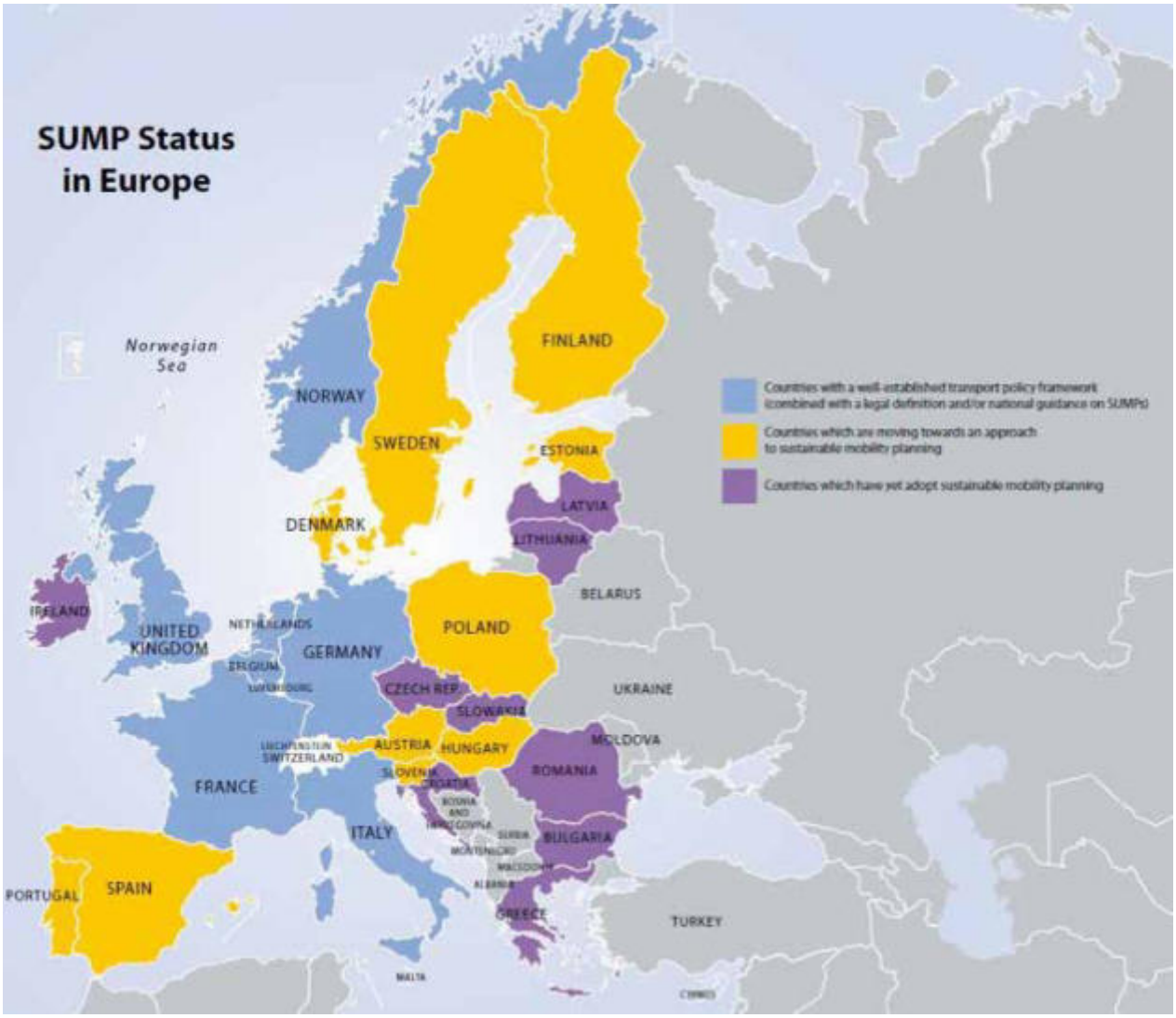
TRANSPORTE

- DIRECTIVA 2003/30/CE relativa al fomento del uso de biocarburantes u otros combustibles renovables en el transporte.
- DIRECTIVA 2003/73/CE relativa al etiquetado de vehículos.
- Libro Blanco del Transporte: La política de transportes cara al 2010: la hora de la verdad (2002)

NORMATIVA RELACIONADA CON LA MOVILIDAD Y LA SOSTENIBILIDAD

A lo largo de los últimos años los planes de movilidad urbana sostenible han ido adquiriendo un papel relevante en todo el territorio europeo. La planificación sostenible e integrada, en lo que respecta a la movilidad urbana, ha sido ampliamente reconocida por las distintas administraciones a lo largo de toda Europa, desde el nivel local hasta el supranacional.

En el proyecto The State of the Art of sustainable urban mobility plans in Europe, revisado en septiembre de 2012, en el que se distinguió tres grupos de países en función del nivel de desarrollo alcanzado en la implantación de los PMUS, España quedaba en el grupo intermedio pero apuntaba importantes avances, principalmente provocados por la Ley de Economía Sostenible, lo que nos situaba cada vez más cerca del grupo avanzado.



Fuente: ELTISPLUS. The State-of-the-Art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe (2011).

En este sentido y como ejemplo, España reserva determinadas financiaciones estatales para ciudades que cuenten con un PMUS, lo que está motivando el desarrollo de este tipo de planes estratégicos en numerosos ámbitos del territorio español.

El panorama general apunta interesantes perspectivas en cuanto a movilidad sostenible, lo que se deriva de las obligaciones y recomendaciones establecidas en diferentes niveles competenciales.

La siguiente tabla recoge la perspectiva temporal e institucional de este entorno:

MARCO EUROPEO	PRINCIPAL APORTACIÓN
ESTRATEGIA TEMÁTICA PARA EL MEDIO AMBIENTE URBANO COM (2005) 718	La comisión "exhorta vivamente" a las administraciones locales a desarrollar planes de transporte urbano sostenible.
LIBRO VERDE HACIA UNA NUEVA CULTURA DE LA MOVILIDAD URBANA COM(2OO7) 551.	Señala que para que las políticas de movilidad urbana sean eficaces, deben adoptar un planteamiento lo más integrado posible.
DIRECTIVA 2008/50/CE DE CALIDAD DEL AIRE	Entre las medidas destinadas a la reducción de emisiones se incluyen las "procedentes del transporte mediante la planificación y la gestión del tráfico".
PLAN DE ACCIÓN DE MOVILIDAD URBANA COM (2009) 490P	Propone como primera medida "acelerar la generalización" de los PMUS.
LIBRO BLANCO HOJA DE RUTA HACIA UN ESPACIO ÚNICO EUROPEO DE TRANSPORTE COM(2011)144	Prevé estudiar el apoyo financiero para el fomento de los PMUS; la posibilidad de imponerlos a ciudades de cierto tamaño; supeditar ayudas a su existencia.
COMUNICACIÓN "JUNTOS HACIA UNA MOVILIDAD URBANA COMPETITIVA Y EFICIENTE" COM ("013) 913	Incluye un Anexo I de concepto y principios para los PMUS.

MARCO ESTATAL	PRINCIPAL APORTACIÓN
PLAN DE ACCIÓN 2005-2007 DE LA E4	Establece los PMUS como una de las medidas en municipios de más de 100.000 habitantes.
PLAN ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE 2005-2020 (PEIT)	Propone los PMUS como un marco para la actuación integrada para evitar actuaciones sectoriales descoordinadas.
PLAN NACIONAL DE ASIGNACIÓN DE DERECHOS DE EMISIÓN (PNA) (R.D. 1370/2006, DE 24 DE NOVIEMBRE)	Remite a los PMUS como actuación para el fomento de modos alternativos de transporte en ciudad para reducir las emisiones.
ESTRATEGIA DE MEDIO AMBIENTE URBANO DE LA RED DE REDES DE DESARROLLO LOCAL SOSTENIBLE (AMAU)	Señala la necesidad de un nuevo modelo de movilidad y de un sistema de indicadores para evaluar las políticas.
LEY 34/2007, DE 15 DE NOVIEMBRE, DE CALIDAD DEL AIRE Y PROTECCIÓN DE LA ATMÓSFERA.	Señala que en los planes de calidad del aire deben integrar planes de movilidad urbana.
PLAN DE ACCIÓN 2008-2012 DE LA ESTRATEGIA Y EFICACIA ENERGÉTICA EN ESPAÑA	Establece los PMUS como medida en municipios de más de 50.000 habitantes y apunta los elementos que lo componen.
ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE (EEMS) 2009	Incluye los PMUS como medida a implantar en todos los núcleos que presten el servicio de transporte público, sin excluir la posibilidad en los más pequeños.
LEY 2/2011, DE 4 DE MARZO, DE ECONOMÍA SOSTENIBLE	Condiciona la concesión de cualquier ayuda a Entidades locales destinadas al transporte público a que disponga de PMUS desde 1 de enero de 2014.
PLAN DE ACCIÓN 2011-2012 DE LA ESTRATEGIA DE AHORRO Y EFICIENCIA ENERGÉTICA EN ESPAÑA	Incide en PMUS como medida y remite a la Ley de Economía Sostenible para su enfoque.
ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SOSTENIBILIDAD URBANA Y LOCAL (EESUL)	Propone la realización de PMUS y remite a la Ley de Economía Sostenible para su contenido.
ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020	Propone en el ámbito urbano la incorporación de la seguridad vial como un apartado necesario en los PMUS.

MARCO ESTATAL	PRINCIPAL APORTACIÓN
PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA PITVI (2012-2024)	Incluye que se avalará la elaboración de los PMUS por parte de los ayuntamientos y que deben incorporar la promoción de los modos no motorizados.
LIBRO VERDE DE SOSTENIBILIDAD URBANA LOCAL EN LA ERA DE LA INFORMACIÓN 2012	Establece los PMUS como línea de actuación y señala que integren todos los modos de transporte con criterios de sostenibilidad.
PLAN AIRE 2013-1016	Señala que cualquier plan de transporte debe tener en cuenta la protección de la atmósfera e incluye como medida los Planes de Movilidad al trabajo.

MARCO AUTONÓMICO	PRINCIPAL APORTACIÓN
ESTRATEGIA CANARIA DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO	Pone el énfasis en la educación y la formación, como elementos esenciales para el cambio de actitudes y hábitos sociales e individuales.
PLAN DE ADAPTACIÓN DE CANARIAS AL CAMBIO CLIMÁTICO	Propone el fomento del transporte público y la movilidad ciudadana no motorizada para reducir impactos, así como para reducir las emisiones de CO2 a la atmósfera.
ESTUDIO PARA LA IMPLANTACIÓN DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO EN CANARIAS	Ofrece una aproximación al desarrollo de la movilidad eléctrica en el archipiélago, mediante el desarrollo de un modelo estimativo que permita vislumbrar las características de ese nuevo modelo de transporte en el que el vehículo eléctrico toma mucho más protagonismo.
ESTUDIO DE AHORRO ENERGÉTICO EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE CANARIAS	Recopila y valora experiencias sobre Buenas Prácticas en Movilidad Sostenible, especialmente actuaciones llevadas a cabo en diversos países de nuestro entorno europeo.

MARCO MUNICIPAL	PRINCIPAL APORTACIÓN
P.G.O. DE VALSEQUILLO	Define, para la totalidad del término municipal, la ordenación urbanística, organizando la gestión de su ejecución, entre otros aspectos para las vías públicas y demás infraestructuras de comunicación para la integración en una red coherente.
PLAN DIRECTOR DE LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE VALSEQUILLO CASCO	El Plan Director de ZCA tiene el objetivo de conectar elementos que aglutinarán un mayor número de visitantes al casco.



Del conjunto del marco estratégico señalado, destaca por su importancia la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, que tiene como principios y objetivos los siguientes:

1. El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.

2. La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.

3. El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia.

4. El establecimiento de nuevos servicios de transporte deberá supeditarse a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta, en todo caso, la existencia de modos alternativos de la debida calidad, precio, seguridad, así como los resultados de su evaluación ambiental.

Estos aspectos son asumidos de manera íntegra por el presente PMUS, así como los objetivos que la citada ley desarrollo para las Administraciones Públicas, concretamente los siguientes:

1. Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.

2. Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.

3. Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.

4. Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y colectivo y otros modos no motorizados.

5. Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.



1.3. Antecedentes e integración con otros planes municipales

Dentro del marco estratégico señalado anteriormente, en el que se establecen recomendaciones, compromisos y obligaciones en materia de movilidad sostenible, el marco municipal resulta relevante debido a que el presente PMUS se encuentra afectado, de manera directa, por los procesos de planificación y estrategias desarrolladas por el Ayuntamiento de Valsequillo para el conjunto del territorio municipal.

Este Plan se ha realizado de conformidad con las estrategias municipales relevantes en materia de movilidad con el fin de reforzar la coherencia del conjunto, especialmente los principios que inspiran el Plan General de Ordenación Urbana y las medidas incluidas en el Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Valsequillo casco.

Estos antecedentes han configurado tanto el enfoque estratégico como muchas de las medidas contempladas en el PMUS, considerándose necesaria su referencia para ilustrar la evolución seguida por las políticas de movilidad de la ciudad.



Plan General de Ordenación Urbana
PGOU de Valsequillo

El PGO de Valsequillo, aunque no incluye un estudio específico de la movilidad, recoge numerosos aspectos que afectan de manera importante a la movilidad en el municipio tales como el diseño de las vías de circulación, la distribución de plazas de aparcamiento, los espacios de tránsito y estancia del peatón, las condiciones de dotación de infraestructuras, etc., por lo que existe una estrecha relación entre el PGO y el presente PMUS.



Plan Director de la Zona Comercial Abierta
ZCA de Valsequillo casco

Teniendo en cuenta la estructura urbana actual y la situación de los comercios y el Mercadillo Municipal, y previendo el crecimiento comercial del casco urbano de Valsequillo, el Plan Director de la Zona Comercial Abierta tiene el objetivo de conectar elementos que aglutinarán un mayor número de visitantes al casco. Se contempla para ello un "circuito peatonal" con el atractivo de espacio abierto, que combinado con una alternativa viaria y de aparcamientos cercana al casco, facilite al visitante y al residente poder acceder a cualquier punto con seguridad y con menos problemas de tráfico, a la vez que busca conseguir en el casco un espacio libre donde la persona se sienta cómoda y confortable. Estos aspectos contemplados en el Plan Director de ZCA guarda una estrecha relación con los objetivos, medidas y actuaciones propuestas en el presente Plan.

1.4. Ámbito de aplicación



ÁMBITO TERRITORIAL

El presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible tiene como ámbito territorial el conjunto del territorio del municipio de Valsequillo, aunque el ámbito de mayor relevancia y sobre el que recae el mayor número de actuaciones es el que conforma el centro urbano de Valsequillo y los barrios y núcleos urbanos que orbitan en torno al mismo. Ello es debido a que se trata del entorno que alberga la mayor parte de la población del municipio y el que reúne mayores demandas de forma general.

Además de esta polaridad urbana, en el resto del municipio de Valsequillo se encuentran distribuidos otros asentamientos de población que también forman parte del ámbito territorial del presente PMUS.

Por otra parte, en el estudio de la movilidad insular, Gran Canaria debe considerarse como una unidad, con interrelación entre los distintos ámbitos territoriales que se unen por una densa red de carreteras. El indicador más significativo de Gran Canaria como unidad es el número de empleos que se realizan en un municipio diferente al de residencia habitual.

Del análisis de las características geométricas de la red de carreteras de Gran Canaria, se desprende un déficit generalizado en cuanto a sección transversal, con carencia de arcenes y bermas.

El trazado en planta incumple la normativa estatal al incluir radios menores a los establecidos para las velocidades específicas de recorrido.

Igualmente se han detectado pendientes que superan las establecidas por la norma nacional. Se recomienda con carácter general la mejora de la plataforma y del trazado en planta lo que supondrá un incremento en la capacidad y seguridad de la vía. Respecto al trazado en alzado, se recomienda la actuación únicamente en aquellos puntos que mejoren la seguridad de las vías, aumentando la distancia de visibilidad al incrementar los acuerdos verticales.

Sin embargo, se entiende que debe respetarse las pendientes existentes pues una modificación de las mismas implica un aumento de desarrollo de la carretera con un significativo impacto ambiental. Los vehículos de transporte de mercancías suponen un agravio importante en el tráfico de las carreteras insulares. Es de destacar las diferencias existentes entre las distintas carreteras en función de su categoría (autopistas y autovías, Red Principal, Red Complementaria y red Local).

Además de lo anterior, la existencia de numerosas viviendas en los márgenes de las carreteras afecta a la funcionalidad de las carreteras interurbanas. La convivencia entre peatones y vehículos en la misma plataforma, en la mayoría de los casos sin acera y en la práctica totalidad incumpliendo los parámetros mínimos necesarios para las personas con movilidad reducida. Se proponen nuevos corredores que circunvalen los núcleos de mayor tamaño o en aquellos que se haya detectado un elevado número de atropellos.

La actual malla de la red viaria tiene una alta densidad y la dificultad de abrir nuevos corredores se enfrenta a las condiciones topográficas y ambientales de la Isla.

La nueva política de fomento de la movilidad entre los turistas desde el Patronato de Turismo de Gran Canaria incide en la capacidad de carga del territorio y del transporte en particular.

Una inicial relación de los problemas diagnosticados:

- Dependencia elevada de algunos sectores y zonas de la isla respecto al uso del automóvil.
- Bajo uso del transporte colectivo.
- Impactos sociales y ambientales de la motorización.
- Ocupación del territorio e impactos paisajísticos de la movilidad.
- Falta de equidad en cuanto a movilidad y accesibilidad.
- Valor social de la marcha a pie y en bicicleta.
- Desplazamientos de mercancías por zonas urbanas.

ÁMBITO TEMPORAL

El ámbito temporal del presente PMUS de Valsequillo se fija para una vigencia entre 2016-2030. De esta forma se establece un total de catorce años de vigencia del Plan en los que se prevé la aplicación del conjunto de las medidas propuestas en el mismo.

Se ha establecido a su vez una temporalización concreta para cada una de las actuaciones propuestas en el presente documento. En este sentido se contemplan tres franjas temporales:

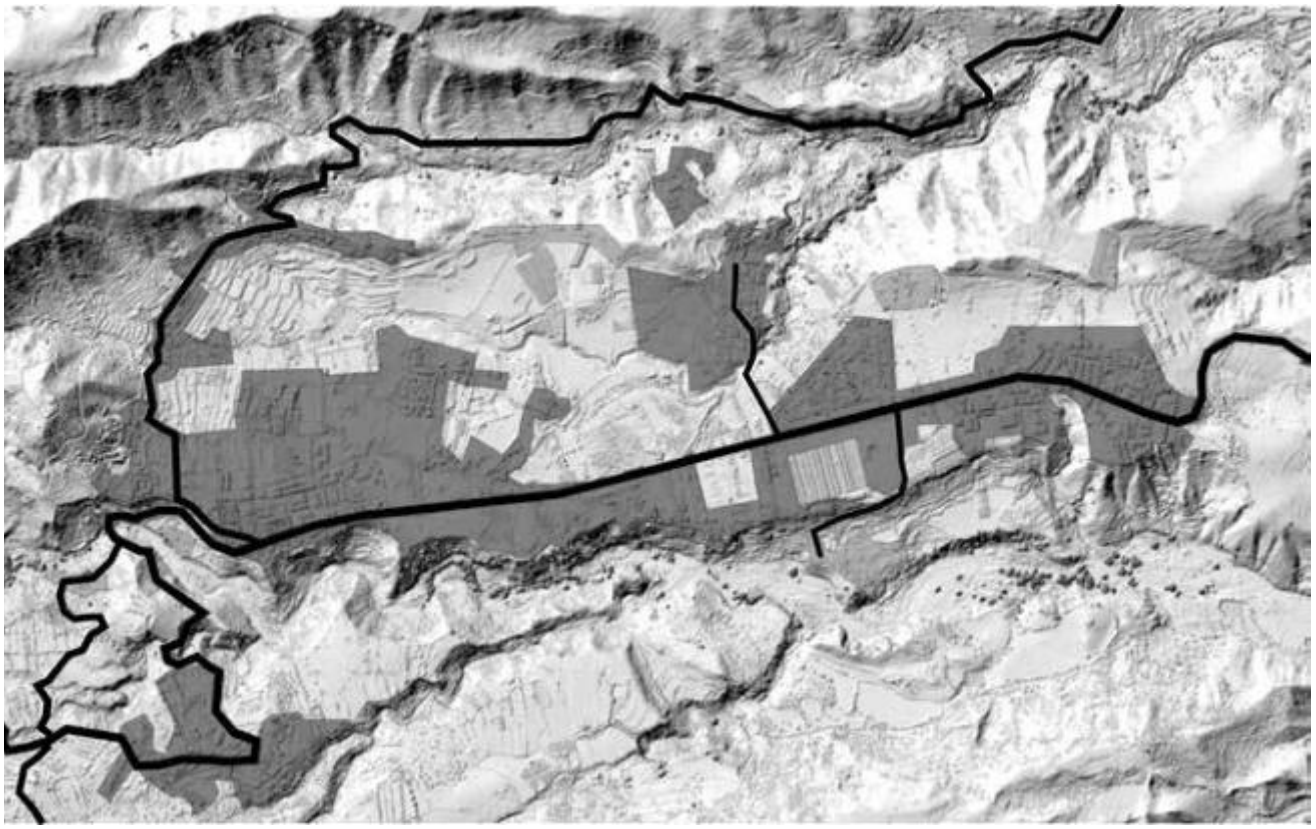
• Corto plazo; actuaciones que se desarrollan dentro de los primeros dos años tras la puesta en marcha del Plan.

• Medio plazo; hasta los seis años tras la puesta en marcha del Plan.

• Largo plazo; hasta el final de la vigencia del Plan.



Ámbito municipal y contexto territorial.



Centro urbano de Valsequillo y barrios colindantes.

1.5. Desarrollo del PMUS

El esquema de trabajo que se presenta utilizado para la implantación del PMUS consta de un conjunto de etapas en las que se imbrican los estudios técnicos con la toma de decisiones por parte de los decisores políticos, convirtiendo el avance del PMUS en un proceso iterativo, de ida y vuelta entre los grupos de trabajo municipales, estructurado en las siguientes fases y etapas:

FASES Y TAREAS

ORGANIZACIÓN Y ARRANQUE DEL PROCESO

Etapa 1: Promoción de la iniciativa
Etapa 2: Establecimiento del plan de trabajo
Etapa 3: Presentar la decisión de realizar un PMUS y sus características

PREDIAGNÓSTICO Y OBJETIVOS GENERALES

Etapa 4: Prediagnóstico
Etapa 5: Esbozo de objetivos generales

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

Etapa 6: Recogida de Datos
Etapa 7: Análisis y Diagnóstico

ELABORACIÓN DEL PLAN

Etapa 8: Definición de objetivos específicos
Etapa 9: Selección de medidas
Etapa 10: Definición de indicadores
Etapa 11: Definición de escenarios
Etapa 12: Definición de la estrategia del PMUS
Etapa 13: Redacción del Plan
Etapa 14: Búsqueda de financiación

PUESTA EN PRÁCTICA

Etapa 15: Participación pública
Etapa 16: Puesta en marcha del Plan de Acción

SEGUIMIENTO, EVALUACIÓN Y MEDIDAS CORRECTORAS

Etapa 17: Seguimiento
Etapa 18: Evaluación
Etapa 19: Medidas correctoras

2

Objetivos y líneas estratégicas

PMUS de Valsequillo

2. Objetivos y líneas estratégicas

2.1 • Objetivos generales *34*

2.2 • Líneas estratégicas *36*

2.1. Objetivos generales

El objetivo principal del PMUS es alcanzar un nuevo equilibrio en los medios de transporte sobre unas bases de sostenibilidad y mejora de la calidad de vida urbana, soportado sobre los pilares social, económico y ecológico fundamentales de la movilidad sostenible.

El objetivo principal del PMUS es mejorar la accesibilidad de las zonas urbanas y ofrecer una movilidad y un transporte sostenibles y de alta calidad en ellas. Tiene en cuenta las necesidades de la «ciudad funcional» y su interior, más que de un término municipal administrativo.

OBJETIVOS GENERALES

- Transporte urbano limpio.
- Transporte colectivo.
- Mejorar la conexión urbana-rural.
- Mejorar de la red viaria.
- Transporte ciclista.
- Mejorar la movilidad peatonal.
- Movilidad eléctrica.
- Desarrollar de sistemas de suministro de energía limpias.
- Optimizar los desplazamientos.
- Promover el uso racional del vehículo privado.
- Priorizar y mejorar los modos no motorizados (peatonal y ciclista).
- Priorizar y mejorar el transporte público urbano e interurbano.
- Disminuir el consumo energético.
- Disminuir el impacto ambiental.

RETOS

El PMUS está orientado a conseguir una ciudad cada vez más sostenible, fomentando las formas de movilidad no motorizadas (a pie y en bicicleta) y el transporte colectivo, mejorando las infraestructuras y servicios con objeto de hacer más rápidos y eficientes estos medios de desplazamiento más sostenibles. Las actuaciones y estrategias propuestas, ligadas a las políticas de movilidad sostenible, atraerán para la ciudad importantes beneficios en relación a:



1 REDUCCIÓN DE ATASCOS Y CONGESTIÓN DE TRÁFICO.

Reducción de atascos y congestión de tráfico en las zonas críticas de la ciudad, y en consecuencia, disminución de los niveles de ruido, contaminación atmosférica, consumo de energías no renovables y accidentes.

2 REDUCCIÓN DE LOS TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO.

Mejora del servicio de los medios de transporte colectivo así como la reducción de los tiempos de desplazamiento.

3 RECUPERACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS.

Recuperación de los espacios públicos hacia formas de movilidad no motorizadas (desplazamientos a pie y en bicicleta).

4 MEJORA EN GENERAL DE LA ACCESIBILIDAD.

Mejora en general de la accesibilidad, garantizando la movilidad de todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida.

2.2. Líneas estratégicas



A partir de los documentos que constituyen el marco estratégico del presente PMUS y a partir del diagnóstico elaborado, resulta apropiado fijar una serie de líneas estratégicas que permitan orientar las medidas y actuaciones necesarias.

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Se definen como líneas estratégicas de este PMUS de Valsequillo las siguientes:

- L1. Fomentar una movilidad más segura y accesible.
- L2. Potenciar los desplazamientos a pie y en bicicleta.
- L3. Lograr una movilidad menos contaminante.
- L4. Regular la demanda en vehículo privado.
- L5. Información, participación y concienciación.



L1. FOMENTAR UNA MOVILIDAD MÁS SEGURA Y ACCESIBLE.

La seguridad y la accesibilidad en materia de movilidad representa uno de los principales ejes estratégicos del PMUS de Valsequillo.

En este sentido y con respecto a la seguridad, se retoman aquí los planteamientos y medidas desarrolladas en el Plan General de Ordenación de Valsequillo que están orientadas a la seguridad vial para lograr objetivos tan ambiciosos como la reducción de fallecidos y heridos por accidentes y atropellos en la vía pública.

Ello requiere de una profundización del análisis de las causas para determinar los conocidos como “puntos negros”, las intersecciones que presentan una señalización deficiente, tramos de la vía pública que requieren de la reducción de la velocidad del vehículo, como pueden ser, por ejemplo, los espacios urbanos donde confluyen centros educativos, etc. Por lo que se refiere a las víctimas, el Plan plantea medidas en ámbitos que van desde la educación, la información, el control de la infracción y el auxilio a las víctimas.

La accesibilidad es el otro aspecto fundamental dentro de este eje estratégico. Para ello resulta prioritario mejorar las condiciones del entorno del municipio en lo que respecta a los aspectos sociales vinculados a la movilidad. La universalidad de la accesibilidad en cuanto a movilidad en el municipio tiene, en la actualidad, una doble vertiente: la física, que hace referencia a la adecuación del espacio público a todas las personas, y la virtual, que busca una accesibilidad para todos a través de nuevas tecnologías como son las tecnologías de la información y la comunicación. La accesibilidad del transporte y del espacio público, en cumplimiento de lo dispuesto por la legislación, constituyen uno de los ejes prioritarios.



L2. POTENCIAR LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE Y EN BICICLETA

El presente PMUS apuesta por un municipio más amable con una apuesta clara por los desplazamientos peatonales y en bicicleta. En este sentido, es necesario un cambio cultural que debe ser impulsado por campañas de concienciación a partir de lo establecido en el presente documento, como línea estratégica que deberá lograr un cambio notable en la ciudadanía.

Hasta la actualidad no se ha definido en Valsequillo una red peatonal básica que permita intervenir de forma prioritaria en aquellos ejes funcionalmente más adecuados para conectar a pie las distintas zonas del municipio. El presente PMUS plantea el desarrollo de la red peatonal para destinar una parte sustancial del espacio viario al peatón, así como canales físicos de comunicación peatonal entre núcleos de población que podrán combinarse con usos complementarios como el deportivo. Se propone la mejora para ello de los caminos existentes que comunican las diferentes polaridades de población del municipio.

Al mismo tiempo se propone el planteamiento de soluciones que apuesten por la transformación de vías rodadas en vías de prioridad peatonal, a través de soluciones funcionales y estéticas que pongan de manifiesto la apuesta del municipio por la movilidad del ciudadano a pie.

Por otro lado, se plantean criterios de uso del espacio público para mejorar la convivencia con otros modos de desplazamiento no contaminantes, especialmente la bicicleta.

Se propone una serie de actuaciones para la implantación de una red básica de carriles bici que fomente el uso de este medio de transporte y apueste por la seguridad de los ciclistas. Debido a la dificultad orográfica que presenta el municipio de Valsequillo, estas actuaciones se limitan al entorno del casco urbano de Valsequillo y barrios aledaños, en aquellos ámbitos de menor pendiente, y se materializa a través de ciclo-carriles y de calles donde se combina el flujo de vehículos a motor y bicicletas, con prioridad de éstas últimas.

Como parte de esta estrategia para fomentar el uso de la bicicleta, se proponen actuaciones complementarias tales como la creación de plazas de aparcamiento seguras para las bicicletas y de un sistema de bicicleta pública. Estas actuaciones se proponen en el presente PMUS en enclaves estratégicos, como por ejemplo infraestructuras dotacionales (centros educativos, áreas deportivas, etc.)

Las medidas contempladas en esta estrategia tienen como objetivo que la participación de los modos pie y bici en la distribución modal alcancen un porcentaje notable del total de desplazamientos a través del municipio de Valsequillo.



L3. LOGRAR UNA MOVILIDAD MENOS CONTAMINANTE

Reducir la contaminación que generan los vehículos es una de las líneas estratégicas del presente PMUS. Para ello se proponen diversas medidas y actuaciones encaminadas a generar una transición progresiva del vehículo con energías contaminantes al vehículo con energías limpias, buscar una mayor optimización de los desplazamientos motorizados, potenciar la ocupación de los coches, etc.

La renovación del parque de vehículos a través de medidas de fomento para la adquisición de vehículos menos contaminantes, tanto en las flotas municipales como en el taxi y en el vehículo privado, supone una medida de enorme trascendencia.

Para ello y por un lado, se propone alcanzar el 100% de la flota limpia en el municipio en el horizonte de aplicación del presente PMUS y medidas de estímulo para la adquisición de taxis que funcionen con energías limpias.

Para incentivar la renovación de flotas del resto de vehículos se combinan medidas fiscales, como son las reducciones en el impuesto de circulación, con actuaciones de información y concienciación ciudadana.

Además del cambio tecnológico, el PMUS también apuesta por mejorar la eficiencia en el uso del vehículo privado, ya sea mediante una conducción más eficiente, el carsharing o el aumento de la ocupación del vehículo.

En relación a esto último debe indicarse que el nivel de ocupación actual es bajo, principalmente en los desplazamientos por motivos de trabajo y estudios, como es el caso de los estudiantes que se desplazan cada día del municipio a la Universidad.



L4. REGULAR LA DEMANDA EN VEHÍCULO PRIVADO

En el municipio de Valsequillo la mayoría de los coches de residentes estacionan en la calzada, lo que en determinados barrios existe dificultad de utilización del espacio público para otros usos. El ajuste del parque de vehículos y el fomento del "carsharing" disminuirán las necesidades de estacionamiento pero aún es necesario incrementar en algunas zonas la dotación de aparcamiento fuera de la calzada en subsuelo público. Por ello se propone impulsar algunas medidas que impulsen el aparcamiento de vehículos fuera de la calzada como son los aparcamientos de disuasión.

Es necesario también la aplicación de una nueva gestión para el control y mejora del aparcamiento del vehículo, especialmente en las áreas urbanas del casco de Valsequillo y barrios anexos, y concretamente al estacionamiento, la carga y descarga, reservas, etc., ya que hay zonas en las que la demanda de rotación de vehículos es superior incluso a muchas zonas interiores al casco urbano, detectándose así situaciones de ilegalidad posicional perturbadora de la seguridad vial, la calidad de vida y la fluidez de la circulación.

Asimismo, resulta necesaria la coordinación tarifaria en las zonas susceptibles de estacionar que se localizan, especialmente, en áreas urbanas comerciales. Se trata de una medida de pacificación del tráfico y de aprovechamiento de recursos escasos, el espacio para albergar un vehículo estático durante horas en la calle. En cualquier caso, esta medida asume determinados beneficios para residentes que se definen en las actuaciones concretas planteadas.



L5. INFORMACIÓN, PARTICIPACIÓN Y CONCIENCIACIÓN

El presente PMUS se plantea como un instrumento estratégico que necesita darse a conocer, contar con la participación ciudadana y fomentar la concienciación, todos ellos valores clave, tratándose por tanto de un instrumento importante de participación en materia de movilidad en el municipio de Valsequillo.

En este sentido, la comunicación, incluyendo la información, sensibilización, promoción y participación, resulta un aspecto fundamental para conseguir un cambio cultural que conduzca hacia hábitos más sostenibles en materia de movilidad.

A partir de la puesta en marcha del Plan y dado su carácter estratégico, podrán desarrollarse en el futuro nuevos instrumentos específicos en materia de movilidad basados en el mismo, así como deberán integrarse los criterios y medidas aquí planteadas en el desarrollo de las estrategias que vengan sobrevenidas al Plan.

Ello permitirá lograr la integración adecuada de actuaciones eficaces en materia de movilidad.

3

Caracterización

PMUS de Valsequillo

3. Caracterización

3.1 • Introducción 44

3.2 • Red viaria 45

3.3 • Intersecciones 56

3.4 • Seguridad vial 58

3.5 • Transporte públicos 61

3.6 • Aparcamientos 63

3.7 • Infraestructuras peatonales 67

3.8 • Infraestructura ciclista 75

3.9 • Rutas a caballo 76

3.10 • Distribución modal 77

3.11 • Taxis 77

3.12 • Hábitos de movilidad 78

3.1. Introducción

La caracterización del entorno del ámbito de estudio y la contextualización del mismo en el marco de los objetivos del PMUS, representa el inventario de la oferta y la demanda de transporte así como el modelo de movilidad en Valsequillo con las distintas redes en funcionamiento.

Se considera que existen diferentes modos de transporte:

- Movilidad privada.
- Movilidad peatonal.
- Movilidad ciclista.
- Movilidad en transporte público.
- Movilidad eléctrica.

A cada uno de estos modos de transporte le corresponde un determinado tipo de infraestructura por lo que para el caso que nos ocupa la relación es la que sigue:

- Movilidad privada. Red de vías urbanas e interurbanas, intersecciones y red de aparcamientos y la seguridad vial.
- Movilidad peatonal. Infraestructuras peatonales.
- Movilidad ciclista. Infraestructura ciclista.
- Movilidad en transporte público. Transporte colectivo de pasajeros.
- Movilidad en taxis. Red de taxis.
- Movilidad en transporte de mercancías. Transporte de mercancías.

El análisis de la oferta de transporte en el municipio se realiza mediante el estudio de sus ámbitos:

- Red viaria: red de vías urbanas e interurbanas.
- Intersecciones: elementos de la infraestructura vial y de transporte donde se cruzan dos o más caminos.
- Seguridad vial: normas y señales reguladoras de la circulación.
- Transporte públicos: Transporte público colectivo.
- Aparcamientos: lugar, parte de la vía pública o espacio físico destinada para aparcar el vehículo por un tiempo indeterminado.
- Infraestructuras peatonales: espacio de la vía por la cual discurre la senda peatonal.
- Infraestructuras ciclista: Carriles bici o espacio destinados a tal fin.
- Transporte de mercancías: infraestructuras para el transporte de mercancías.
- Taxis: Transporte público no colectivo.
- Hábitos de movilidad: conducta o comportamiento en el tiempo de modo sistemático en el ámbito de la movilidad.

3.2. Red viaria

Para llegar al municipio de Valsequillo, se debe optar por utilizar la Autopista hacia el Sur y tomar la desviación en Telde. A partir de este momento, y tras atravesar Telde, se accede al municipio a través de una carretera interior de doble sentido hasta llegar a Valsequillo (GC-41).

La distancia a recorrer para llegar a Valsequillo es de 24 km desde Las Palmas de Gran Canaria, 52 km desde Maspalomas y 10 km desde Telde.

La red actual de vías interurbanas de Valsequillo está formada por:

Cinco carreteras de interés insular cuya titularidad es del Cabildo de Gran Canaria:

- GC-41 Red básica Telde (Q9-7) – San Mateo (L8-1)
- GC-132 Acceso a Los Arenales; (O10-3) – (Loss Arenales)
- GC-411 Acceso a Tecén; (P9-5) – (Tecén)
- GC-413 Acceso a El Rincón de Tenteniguada; (M9-1) (Rincón de Tenteniguada)
- GC-810 (P8-3) La Higuera Canaria – (N9-7) Valsequillo

Se municipalizó en 2004 un total de 2 kilómetros y 645 metros de los siguientes tramos:

- GC-412 Acceso a El Troncón (cementerio); (M9-2) – (El Troncón)
- GC-810 Travesía Valsequillo
- GC-811 Acceso a La Fuente de San Roque (O8-1) – (La Fuente de San Roque)
- GC-812 Travesía Valsequillo; Acceso a Montaña del Helechal; (N9-7) – (Montaña del Helechal)

Por otro lado, la topología de la red de carreteras de Valsequillo está formada por la jerarquización de vías de la red insular de carreteras de Gran Canaria, la cual responde a la siguiente clasificación:

- Red Principal: GC-41
- Red Complementaria: GC-810
- Red Local: GC-132, GC-411, GC-412, GC-413, GC-811 y GC-812

Siguiendo el proceso de transferencias del Estado a la Comunidad Canaria que se inició en 1.983, todas las Carreteras Estatales han pasado a la Comunidad Autónoma de Canarias, la cual ha transferido a su vez parte a los Cabildos Insulares. De este modo la totalidad de las autopistas y autovías, y las carreteras comarcales e insulares recayeron en el Gobierno de Canarias (594 Km.) y las carreteras locales, en el Cabildo Insular de Gran Canaria (701 Km.).

La red de vías urbanas de Valsequillo la forman las calles de los barrios de:

- Valsequillo Casco
- Tenteniguada
- El Rincón de Tenteniguada
- Las Vegas
- Tecén
- La Cantera
- Luis Verde
- Las Casas
- Los Llanetes
- Lomitos de Correa
- Juagarzos
- La Palma
- Valle de San Roque
- Era de Mota
- La Barrera

Véase a continuación el plano de “Jerarquización del Trazado Viario”.



En la tabla siguiente, se muestra la matriz de desplazamientos. Son los tiempos que resultan de realizar los itinerarios más cortos posibles con las velocidades máximas permitidas en el desplazamiento. Esta matriz de desplazamiento ha sido elaborada realizando cálculo de distancias entre dos puntos.

	Valsequillo Casoc	Tenteniguada	El Rincón de Tenteniguada	Las Vegas	Tecén	La Cantera	Luis Verde y Las Casas	Los Llanetes	Lomitos de Correa, Juagarzos y La Palma	Valle de San Roque	Era de Mota	La Barrera
Valsequillo Casco		9	14	4	9	4	2	5	5	15	6	4
Tenteniguada	9		4	5	18	13	11	14	15	22	6	13
El Rincón de Tenteniguada	14	4		10	23	18	16	19	20	27	10	18
Las Vegas	4	5	10		13	8	5	8	10	16	2	8
Tecén	9	18	23	13		9	8	10	15	18	16	7
La Cantera	4	13	18	8	9		3	5	9	10	11	4
Luis Verde y Las Casas	2	11	16	5	8	3		5	10	13	10	4
Los Llanetes	5	14	19	8	10	5	5		11	14	12	4
Lomitos de Correa, Juagarzos y La Palma	5	15	20	10	15	9	10	11		9	13	10
Valle de San Roque	15	22	27	16	18	10	13	14	9		19	12
Era de Mota	6	6	10	2	16	11	10	12	13	19		10
La Barrera	4	13	18	8	7	4	4	4	10	12	10	

Tabla Matriz de Tiempos de Desplazamientos. Elaboración Propia. Valores expresados en minutos.

RED DE VÍAS INTERURBANAS

Para el estudio de las carreteras del municipio, no hay que perder de vista:

1. La situación de éstas respecto a la isla en su conjunto.
2. La cercanía de Valsequillo al municipio de Telde.
3. La importancia de ser punto de paso de los vehículos que circulan por Medianías de la Isla con dirección a Telde, al sur o a la capital.

CARRETERAS DE INTERÉS REGIONAL

Dentro del marco regional, en el Término Municipal de Valsequillo no se localizan carreteras con titularidad autonómica, que la Comunidad Autónoma de Canarias gestione y administre.

La normativa de análisis para este tipo de carreteras, son todas aquellas instrucciones, decretos, órdenes, circulares y otras indicaciones, que aprueba a escala estatal los propios Ministerios del Gobierno Español y las administraciones públicas del Gobierno de Canarias y el Cabildo Insular. La normativa más representativa que ha servido para la redacción de éste análisis es la siguiente:

- Instrucción de Carreteras 3.1 de Trazado.
- Instrucción de Carreteras 6.1 de Secciones del Firme.
- Instrucciones 8.1 y 8.2 de Señalización Vertical y Horizontal respectivamente.

CARRETERAS DE INTERÉS INSULAR

La Red de carreteras de Gran Canaria está compuesta por la clasificación según la Ley Territorial 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias. Incorpora la Titularidad de la Gestión y los actos de cesiones de titularidad de tramos de vía publicados en el boletines.

La Red Insular de Carreteras del Cabildo de Gran Canaria está compuesta en el término municipal de Valsequillo por cinco carreteras, repartidas a lo largo y ancho del municipio y que tienen como principal objetivo el acortar las distancias entre núcleos de población y por consiguiente facilitar las comunicaciones.

RED DE VÍAS URBANAS

Las calles, en general, no cuentan con la anchura y trazado suficiente, que permita el soleamiento y la buena ventilación de las edificaciones adyacentes, un tránsito peatonal cómodo y otro rodado fluido y bien diferenciado.

En el subsuelo de las calles de Valsequillo se organizan las redes de agua potable, saneamiento, electricidad telecomunicaciones, y demás redes que dotan a Valsequillo de los servicios urbanísticos. Es por ello que ante cualquier actuación en el sistema viario de Valsequillo, debe ser considerado el subsuelo dadas las posibles interferencias que se pudieran producir a las instalaciones que en ese sector se tuvieran.

Los parámetros de diseño del trazado, son en el viario urbano mucho menos rígido que los que se refieren al viario interurbano. Así se tienen varios factores que conducen a esta afirmación:

- Condiciones propias de la circulación urbana como la velocidad menor, el mayor número de paradas, servidumbres de aparcamiento e incidencias en intersecciones.
- También hay que considerar condicionantes de tipo urbanístico, como pudieran ser criterios paisajísticos o tramas urbanas preexistentes.
- La legislación vigente, principalmente aquellas que hacen referencia a los Usuarios de Movilidad Reducida como la Ley 8/1995 de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación.

Siguiendo las consideraciones de las "Recomendaciones para el Proyecto y Diseño del Viario Urbano", se ha procedido a realizar un estudio de toda la trama urbana, en lo que se refiere al espacio dedicado tanto al vehículo privado como el público.

El hecho de que la orografía haya distribuido al municipio en quince barrios principales, hace que algunas de las calles que forman el sistema viario local tengan cierta relevancia dentro del propio municipio y posean una elevada intensidad de tráfico.

Descripción del viario urbano rodado

Factores como los radios de giro, la sección transversal, la pavimentación del viario y la situación del mismo respecto a las viviendas, harán que las vías puedan ser consideradas mejores o peores, para su circulación.

Para la elaboración de este apartado se ha realizado un exhaustivo trabajo de campo y estudio, además de seguir directrices y recomendaciones de estamentos locales como la Concejalía de Desarrollo Económico, Deportes y Seguridad del Ilustre Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria.

La Concejalía de Desarrollo Económico, Deportes y Seguridad tiene entre otras funciones la ordenación de la circulación de tráfico y de la señalización en las vías públicas y urbanas, así como de la dirección de la Policía Local, prestación de auxilio en casos de accidente, catástrofe o calamidad pública, vigilancia de espacios públicos y colabora con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en el mantenimiento de la seguridad ciudadana en general.

También es responsable de la Agrupación de Protección Civil del Municipio. Una de las principales funciones de dicha Agrupación es el apoyo a los Cuerpos de Seguridad en sus funciones, así como los Servicios de Prevención en actos públicos y situaciones de posible riesgo para las personas y los bienes.

1. VALSEQUILLO CASCO

El casco de Valsequillo tiene una situación geográfica céntrica dentro del Municipio, al tiempo que representa, junto con el barrio de La Barrera, la mayor concentración poblacional. El núcleo primitivo se extiende como ensanche hacia el norte y al este, estando limitado al sur y oeste por el accidente natural del barranco de San Miguel.

Estructura

El casco de Valsequillo presenta la trama urbana con el mayor grado de complejidad del Municipio. En el barrio se organiza una estructura morfológica propia de las poblaciones de medianías de Gran Canaria: la existencia de un centro histórico con calles de estructura irregular y un tejido periférico al centro histórico con estructura geométrica que da soporte al primer ensanche del asentamiento.

En este barrio, al tratarse de la cabecera municipal, se localizan los principales sistemas generales de espacios libres, de uso público comunitario y de uso deportivo. Aquí se encuentra el ayuntamiento, la Iglesia de San Miguel Arcángel, la agencia de empleo y desarrollo local, el centro integral de servicios sociales, la policía local, la casa de la cultura, correos, oficinas bancarias, centro de salud, mercadillo, estadio, piscina municipal, terrero de lucha, cancha deportiva, escuela infantil municipal, y centros educativos de infantil, primaria, secundaria, bachillerato y adultos.

A ambos lados de la GC-41 a su paso por el casco de Valsequillo, que en este entorno recibe el nombre de la calle Juan Carlos I, se ha ido creando parte de la zona comercial del casco de Valsequillo, que termina conformándose y separándose de la vía una vez que alcanza el casco antiguo (iglesia y alrededores).

Accesos

La vía principal de acceso a Valsequillo es la Red Principal GC-41, que representa en sí misma un sistema general, pues comunica con los Municipios de San Mateo y Telde, y atraviesa otros núcleos poblacionales importantes dentro de municipio de Valsequillo como son La Barrera y Tenteniguada. Además se puede acceder al casco de Valsequillo a través de la Red Complementaria GC-810

Diagnóstico del viario urbano

La estructura original agrícola del casco de Valsequillo y sus alrededores hace que aún en la actualidad se detecten situaciones de dificultades en cuanto a las conexiones viarias, dificultades que provienen de la necesidad de ordenar el tejido urbanístico. Ello junto a la previsión de crecimiento del tejido hacia el norte, hace que sea necesario el estudio detallado de la ejecución de nuevas vías que permitan mejores conexiones. En este sentido, uno de los aspectos que necesitan de su estudio es la creación de una vía que permita circunvalar por el norte el casco de Valsequillo y evitar de esta forma el colapso de vehículos en el barrio.
Otro de los aspectos que se aprecian en este entorno es la necesidad de mejorar el tráfico de la GC-41 a su paso por el casco de Valsequillo. En la actualidad este paso representa un problema que deberá ser abordado.

Asimismo, se identifica la necesidad de completar las áreas peatonalizadas actuales del casco histórico mediante la ejecución de nuevas calles peatonales que configuren un circuito para el usuario, tal como se propone desde el Plan Director de ZCA de Valsequillo.

2. TENTENIGUADA

Tenteniguada se localiza en la franja Oeste del Municipio, a unos 5 kilómetros del casco de Valsequillo. Su ubicación se encuentra en las laderas de menor pendiente de la cuenca de Tenteniguada, en la que se ha desarrollado el tejido edificatorio del núcleo poblacional.

Estructura

Se trata de un asentamiento histórico que surge en torno a la carretera a San Mateo y dos caminos que parten de ella: la Bajada de San Juan y el camino de Las Portadas. Estos tres antiguos caminos constituyeron la trama originaria del núcleo de población, que se ha ido consolidadando y complejizando a lo largo del tiempo hasta la actualidad. En cualquier caso, las calles que dieron origen al barrio presentan un trazado sinuoso y estrecho propio de su origen como caminos agrícolas, aunque se han ido mejorando a partir de la ejecución de nuevas calles en las últimas décadas para aliviar el tránsito.

Tenteniguada acoge la iglesia en honor a San Juan Bautista, construida a principios del siglo pasado, y cuenta con colegio, consultorio de salud, casa de la cultura, local social, plaza, parque público y cancha deportiva.

Accesos

La vía principal de acceso a Tenteniguada es la Red Principal GC-41 que enlaza el barrio con Valsequillo Casco y con San Mateo. Asimismo se accede desde el Rincón de Tenteniguada a través de la Red Local GC-413.

Diagnóstico del viario urbano
En su conjunto, Tentenigua tiene diversos problemas de importancia en lo referente a su accesibilidad. Se identifican calles de escasa anchura, salvo aquellas vías de nueva construcción abiertas en los últimos años. Este aspecto hace que el tejido urbano no reúna las condiciones adecuadas para el tráfico rodado, al tiempo que dificulta la separación del mismo con el flujo peatonal.

El problema del tráfico circulatorio en el barrio de Tenteniguada es especialmente grave en los momentos en que se congregan muchos usuarios, como puede ser en determinadas festividades y en las horas punta de entrada y salida de alumnos al colegio público. Por ello se hace necesaria la dotación de aparcamientos disuasorios en las afueras del asentamiento de población, en alguna zona con buenas conexiones y acceso a los servicios públicos.

3. EL RINCÓN DE TENTENIGUADA

El Rincón de Tenteniguada es un asentamiento poblacional situado en las laderas de la parte alta del barrio de Tenteniguada, alejado del casco de Valsequillo unos 7 kilómetros aproximadamente, y linda con la Reserva Natural Especial de Los Marteles.

Estructura

La estructura territorial de El Rincón de Tenteniguada está fundamentada en un proceso de implantación residencial vinculada a usos agrarios. El lugar en el que se sitúa concentra un importante ámbito de terrazas agrícolas de alto valor paisajístico, agrológico y etnográfico en el que se ha ido superponiendo la residencia hasta la actualidad.

El proceso edificatorio ha sido más intenso en el núcleo del barrio, conformado por dos caminos agrícolas antiguos que se entrecruzan en dos puntos y en torno a los cuales se han ido desarrollando las diferentes construcciones, generándose así una incipiente trama urbana. Fuera del núcleo del barrio las edificaciones se extienden, ya de forma más dispersa, enlazadas mediante otros caminos que parten de los dos referidos anteriormente.

El Rincón de Tenteniguada cuenta con plaza pública, local social, colegio y cancha deportiva.

Accesos

Se accede al barrio desde la Red local GC-413 que conecta con la GC-41 a la altura de Tenteniguada.

Diagnóstico del viario urbano

Las calles existentes en el barrio, debido a su origen como caminos agrícolas, tienen una anchura escasa que no permite diferenciar el uso del tráfico rodado del peatonal. No tiene cabida aquí establecer jerarquización de vías para el desarrollo de nuevos crecimientos urbanos, más allá de la colmatación del barrio.

4. LAS VEGAS

Las Vegas se encuentra ubicado en una posición intermedia entre Tenteniguada y el casco de Valsequillo. Se asienta en una loma de suaves pendientes entre el barranquillo de La Agujerada y la carretera GC-41, al norte, y el barranquillo de La Suertecilla, por el sur.

Estructura

El asentamiento poblacional de Las Vegas presenta ámbitos en los que se identifica una clara consolidación de la edificación y la existencia de infraestructuras, mientras que también abarca el ámbito denominado El Laderón donde sucede una circunstancia diferente, puesto que no se encuentra consolidado y representa el área de crecimiento del tejido urbanístico en el presente y posiblemente en el futuro.

El crecimiento edificatorio de Las Vegas ha sido lento en las últimas décadas y ha estado ligado, principalmente, a la colmatación interna del barrio.

Las Vegas cuenta con local social, casa de la cultura, colegio, parque, plaza, iglesia, cancha deportiva y parque infantil.

Accesos

Se accede a Las Vegas fundamentalmente a través de la Red Principal GC-41 que une el barrio con el casco de Valsequillo y con San Mateo. Asimismo, se puede acceder a Las Vegas por la Red Local GC-132 que enlaza con Lomo Magullo en el municipio de Telde.

Diagnóstico del viario urbano

Se detectan determinadas necesidades en cuanto a la trama urbana que requieren de acciones para completar la misma con nuevas vías. Al mismo tiempo, el PGO prevé la colmatación del interior del barrio y los futuros crecimientos del tejido en extensión a la zona denominada El Laderón, donde se localiza un ámbito extenso de suelo urbano no consolidado por la urbanización.

Además de ello resulta oportuno mejorar el trazado de la GC-41 en algunos tramos de la unión de Las Vegas con El Pedregal para reducir su dificultad y peligrosidad.

5. TECÉN

Se trata de un núcleo poblacional que se asienta sobre un poblado prehispánico, de ahí se deriva el topónimo del barrio. Se encuentra localizado anexo al barranco de San Miguel y presenta la circunstancia de ser limítrofe con el municipio de Telde.

Estructura

El barrio de Tecén presenta una estructura morfológica orgánica con alineación de viviendas a calles que originalmente fueron caminos agrícolas. Se localizan en el entorno del barrio yacimientos arqueológicos con existencia de silos y lugares de enterramiento, así como casas-cueva actuales que proceden de la tradición aborigen, ubicadas generalmente en las zonas de solana.

La vinculación del crecimiento edificatorio del barrio con su origen prehispánico explica que se constituyera desde el s. SVII ya como núcleo consolidado. Además, la cercanía a Telde, la expansión económica producida por el comercio del vino y la necesidad de una economía de subsistencia, explican también el origen de este asentamiento de población.

Actualmente Tecén representa un barrio de carácter eminentemente rural pero también es un lugar de segunda residencia de habitantes de Valsequillo de Gran Canaria y de Telde fundamentalmente. Debido a ello su función social ha cambiado con respecto a su antigua base económica de agricultura de subsistencia.

Cuenta con servicios mancomunados entre Valsequillo y Telde y con un antiguo colegio acondicionado como Aula-Albergue de la Naturaleza.

Accesos

Se accede a Tecén a través de la Red Local GC-411 que comunica el barrio con la GC-41.

Diagnóstico del viario urbano

El principal viario urbano lo constituye la propia Red Local GC-411 que en su recorrido en el barrio da acceso a la mayor parte de las edificaciones. El resto de calles, debido a su origen como caminos agrícolas, tienen una anchura escasa que no permite diferenciar el uso del tráfico rodado del peatonal. Entre las preocupaciones de los vecinos y vecinas de Tecén están los referidos a los parques y jardines o el estado de la zona infantil, entre otros.

6. LA CANTERA Y LAS CHOZAS

El barrio de La Cantera dista unos 2 kilómetros del casco de Valsequillo. Su denominación y su origen se encuentran en la utilidad de la piedra de cantería, existiendo una explotación de donde se extraía la misma y que fue utilizada en su momento para la construcción de una de las naves de la iglesia de San Juan de Telde. Anexo a este barrio ha crecido un pequeño asentamiento poblacional denominado Las Chozas.

Estructura

Ambos barrios están situados en el borde de la meseta en la que se ubica el núcleo urbano principal de Valsequillo, en el límite natural del barranco de Rosiana. La estructura orgánica del conjunto deriva de que las edificaciones se implantaron en torno al antiguo camino agrícola que conecta la carretera general GC-41 con la GC-810 que conduce de Lomitos de Correa a San Roque.

La orografía en la que se encuentran estos barrios es accidentada, lo que propicia un tejido edificatorio basado en una estructura compleja, detectándose una incipiente trama urbana. Cuenta con local social, cancha pública y parque infantil.

Accesos

Se accede a estos barrios mediante calles de conexión con la Red Principal GC-41 y la Red Complementaria GC-810.

Diagnóstico del viario urbano

No se estima la necesidad de la apertura de nuevas vías puesto que el crecimiento urbanístico se encuentra limitado a la finalización de los intersticios existentes en el tejido. Se requiere en todo caso el refuerzo mediante su mejora de la calle La Cantera y la calle Las Toscas que dan conexión a ambos barrios y los enlaza con las carreteras GC-41 y GC-810 respectivamente.

7. LUIS VERDE Y LAS CASAS

El barrio de Luis Verde, así como el de Las Casas, se encuentran ubicados a ambos lados de la GC-41: Luis Verde en la vertiente sur y Las Casas en la vertiente norte. El nombre de Luis Verde se deriva de los Repartimientos de Gran Canaria después de la Conquista, puesto que en 1554 aparece el nombre de Luis Verde Coronado.

Estructura

El barrio de Luis Verde es un asentamiento poblacional de crecimiento espontáneo que surgió en torno a la calle El Canario. Se trata de una vía que conecta con la GC-41, bordea el barranco de San Miguel enlaza el barrio con la zona industrial de Llanos Flor.

El crecimiento urbanístico en la zona ha propiciado la aparición de nuevas urbanizaciones residenciales que crecen al amparo de la cercanía al casco de Valsequillo. Esta circunstancia puede propiciar en el futuro la unificación de ambos tejidos urbanos. El barrio de Luis Verde está dotado de espacios libres de uso público y un local social, mientras que Las Casas cuenta con plaza pública y un parque infantil.

Accesos

Se accede desde la Red Principal GC-41.

Diagnóstico del viario urbano

Se identifican problemas derivados del escaso ancho con que cuenta la calle El Canario, con una limitación clara debido a la colmatación edificatoria. Se necesita completar la trama viaria, puesto que se presenta inconexa, así como la ampliación de los viarios existentes, en los ámbitos en que ello sea posible, y mejorar la estructura urbana de ambos barrios.

8. LOS LLANETES

Los Llanetes es un barrio situado en una meseta elevada sobre el fondo del barranco de San Miguel, a 1 km aproximadamente del núcleo urbano de La Barrera. Su nombre deriva de lo llano del terreno en el que se asienta el barrio.

Estructura

La estructura del barrio de Los Llanetes deriva de su origen agrícola. Se trata de un barrio que se asienta en una de las principales zonas agrícolas del Municipio. Debido a ello su morfología es irregular y de crecimiento orgánico, surgiendo el asentamiento a partir del camino que, desde la zona de La Barrera, conectaba originariamente con el barranco de San Miguel. Este asentamiento de población surgió en torno a tal camino y a la vía que conduce a Hoya León, lindante con Los Llanetes por el este.

Los Llanetes cuenta con infraestructuras públicas como parque infantil, local social y cancha deportiva.

Accesos

A través de la calle Los Llanetes se conecta el barrio con la Red Principal GC-41.

Diagnóstico del viario urbano

El barrio tiene deficiencias en cuanto a su estructura viaria que requieren de la mejora de las vías actuales, la creación de nuevas vías que consoliden la estructura del asentamiento, y el desahogo de la actual vía que conecta con Llanos Flor.

9. LOMITOS DE CORREA Y JUAGARZOS

Ambos barrios se encuentran conectados entre sí a través de la GC-810 y están situados al norte del casco de Valsequillo, muy cerca del mismo en el caso de Juargazos y a unos escasos 2 km en el caso de Lomitos de Correa.

Estructura

Se trata de un entorno urbano que se estructura alrededor del antiguo camino agrícola de La Palma que discurría por un lomo y partía de la carretera a San Roque.

La estructura que se aprecia es el de un barrio colmatado con viviendas entre medianeras que han apurado el límite de propiedad, dejando a la vista numerosas traseras de edificios que ofrecen una imagen no deseada desde el punto de vista del paisaje. El asentamiento de Lomitos de Correa continúa también al otro lado de la GC-810, en el inicio del camino que conduce al Pozo Moreno.

Lomitos de Correa cuenta con local social, plaza, parque, alberge y cancha deportiva. En el entorno de La Palma existe un parque infantil.

Accesos

Se accede a ambos barrios a través de la Red Complementaria GC-810.

Diagnóstico del viario urbano

La característica que presenta Lomitos de Correa de núcleo poblacional densamente colmatado representa la principal cualidad del barrio, puesto que la vía interior no tiene un ancho suficiente como para separar de manera adecuada el flujo peatonal del tránsito de vehículos. Se necesita ejecutar una nueva vía en la vertiente sur, tanto de Lomitos de Correa como de Juargazos, para ofrecer con el tiempo una fachada de ambos barrios más adecuada paisajísticamente que las actuales.

10. VALLE DE SAN ROQUE Y CUEVAS NEGRAS

Se trata de barrios de población que carecen de una trama urbana organizada y que se encuentran limítrofes a terrenos de alto valor agrícola y paisajístico; de hecho se encuentran en un entorno rústico de alto interés paisajístico. Ambos barrios constituyen los asentamientos de población situados en el noreste del Municipio y se encuentran a unos 5 km de distancia del casco de Valsequillo.

Estructura

El conjunto del Valle de San Roque y Cuevas Negras surgió en torno al antiguo camino de San Roque. En el lomo que sigue la traza del barranco de San Roque se organiza el asentamiento de población mediante sendos grupos de edificaciones construidas dando fachada al camino y desplegadas en las laderas del lomo. El barrio de San Roque, de forma concreta, se organiza también en torno a un tramo del camino que quedó descolgado al ejecutarse la GC-810, y en la actualidad dicho camino representa la calle actual del barrio.

Se localizan entre ambos barrios dotaciones tales como un colegio, local social, plaza, iglesia, parque y cancha deportiva.

Accesos

Se accede a ambos barrios a través de la Red Complementaria GC-810.

Diagnóstico del viario urbano

Se considera que ambos barrios tienen un carácter claramente rural, que además se encuentran en un entorno de alto valor paisajístico. Por lo tanto, no resulta conveniente su crecimiento hacia los terrenos colindantes. En todo caso se requiere la mejora de algunas conexiones viarias para mejorar el funcionamiento del tráfico en los barrios y resolver algunos problemas de acceso a las viviendas que se encuentran en las laderas.

11. ERA DE MOTA

El barrio Era de Mota se localiza a 3 kilómetros del casco de Valsequillo y está localizado en una ladera de suave pendiente y dispuesto sobre terrazas agrícolas.

Estructura

El barrio ha crecido de manera muy lenta sobre una estructura agrícola, lo que le da su morfología orgánica e irregular. En las últimas décadas se identifica un crecimiento que se ha limitado a la colmatación de los vacíos internos del tejido urbanístico.

Cuenta con infraestructuras que hacen que este barrio deba tratarse como suelo urbano. Su cercanía con El Pedregal hace que en el futuro pueda tratarse la unificación de ambos. Era de Mota cuenta con local social, plaza y cancha deportiva.

Accesos

Al barrio se accede por la Red Principal GC-41 que enlaza el asentamiento con el casco de Valsequillo, y a través de la Red Local GC-132 que conecta con Las Haciendas y el barrio de Las Vegas.

Diagnóstico del viario urbano

Se requiere de la mejora del sistema viario del barrio para rematar la colmatación de los espacios vacíos del tejido urbano y prever al mismo tiempo los futuros crecimientos del barrio. Se puede cerrar el núcleo poblacional hacia el sur mediante la ejecución de una calle que de cierre al barrio hacia las laderas de alto interés agrícola y paisajístico de Las Haciendas.

12. LA BARRERA

La Barrera es el segundo barrio del Municipio por su entidad y población. Representa el límite oriental del municipio de Valsequillo de Gran Canaria, dista 3 kilómetros del casco y se encuentra conectado por la GC-41 en su llegada a los llanos de Valsequillo desde Telde.

Estructura

La estructura del barrio de La Barrera se encuentra consolidada hacia el norte y semiconsolidada hacia el sur hasta su encuentro con el borde del barranco de San Miguel. Extiende sus límites sobre un área de crecimiento urbanístico importante. El barrio de La Barrera cuenta con espacios libres, dotaciones educativas, sociales y deportivas, aunque no presenta un orden ni una jerarquía clara.

Accesos

Se accede al barrio de La Barrera a través de la Red Principal GC-41 que enlaza Telde con el casco de Valsequillo.

Diagnóstico del viario urbano

Se detecta en La Barrera la necesidad de consolidar la estructura urbana mediante la propuesta de vías que den continuidad al sistema viario existente, resolviendo las carencias del barrio.

3.3. Intersecciones

CONCEPTO

Se define intersección como la zona común a dos o varias carreteras que se encuentran o se cortan al mismo nivel, y en la que se incluyen los ramales que puedan utilizar los vehículos para el paso de una a otra carretera.

El diseño de estas intersecciones se debe realizar teniendo en cuenta principalmente el número de accesos, tipología de carreteras a unir, intensidad y velocidad de las mismas. En general, una mayor importancia y velocidad en las vías que concluyen a la intersección derivará en ramales más largos e intersecciones mayores.

Cuando se habla de intersecciones viales a nivel, es frecuente referirse con el término de acceso a la sección vial que ingresa a la zona de conflicto. La zona de conflicto es la suma de las áreas donde se interceptan las trayectorias de los diferentes posibles movimientos. Movimientos se refieren a los posibles destinos que pude elegir un vehículo entrando a la intersección.

En general hay cuatro tipos de movimientos: giro a la derecha, movimiento directo, giro a la izquierda y movimiento en “U”. Muy frecuentemente las intersecciones a nivel tienen carriles exclusivos de giro a la derecha o a la izquierda, con el fin de aumentar la capacidad de la intersección y para evitar el bloqueo de otros vehículos por aquellos que están en espera.

Podemos clasificar los diferentes tipo de intersección según:

Intersección a nivel

- No canalizadas
- Canalizadas
- Rotatorias
- “T” (o en 3 direcciones)
- 4 direcciones
- Múltiples direcciones

A distinto nivel

- Puente sin accesos
- Puente con accesos
- Trébol de cuatro hojas
- Intersección de tres o más niveles

La intersección es la confluencia de varias vías, por las que el tráfico se mueve en diversas direcciones. Las intersecciones de mucho movimiento están reguladas por un "semáforo", pero no controladas. Los que controlan son los conductores. El semáforo regula el paso de los vehículos por las diferentes vías, pero no se puede impedir que los conductores se equivoquen por distracción, o bien, que cometan infracciones a causa de la impaciencia o la temeridad.

Para regular el derecho de paso se acude a:

- La autoridad.
- El semáforo.
- Señal vertical (de placa).
- Demarcaciones.

PRINCIPIOS PARA EL DISEÑO DE INTERSECCIONES

A continuación se detallan varios principios para el diseño de intersecciones:

- El diseño de las intersecciones debe ser lo más compacto posible. Este principio hace posible que, por un lado, aumente la visibilidad para todos los usuarios del espacio vial y que, por otro, disminuya la exposición de los peatones y de los ciclistas a los puntos de conflicto con los vehículos motorizados. Asimismo, facilita la reducción del número de pistas en las que estén permitido virar y con ello permite que en vez de tener una intersección de gran tamaño, los puntos de encuentre entre varias vías esté distribuido en intersecciones más pequeñas. Por último, permite que el diseño de los cruces se realice de acuerdo al movimiento de los peatones.

- Analizar las intersecciones como parte de una red y no de manera aislada. Cuando se quiere intervenir una intersección que es vista como un punto conflictivo, es necesario ver qué la capacidad y el volumen del tráfico en su totalidad, debido a que de esta manera es posible identificar en qué sectores es viable hacer mitigaciones.

- Integrar el espacio y el tiempo. En vez de ampliar una intersección mediante la construcción de nuevas vías, se considera que una alternativa es reconfigurar el tiempo de los semáforos.

- Las intersecciones comparten espacios. Si una intersección es vista como un punto conflictivo, esta situación no debe abarcar únicamente a un modo de movilidad en particular, sino que a todos los que transitan por ahí, ya sea a pie, en bicicleta o automóvil. Por esta razón, se sostiene que el diseño de una intersección se debe hacer mediante la integración de todos los modos de una manera segura.

- Utilizar el exceso de espacio como espacio público. Hacer más atractiva y segura la experiencia en el espacio público es posible mediante la habilitación de nuevos espacios públicos que muchas veces pueden ser pequeñas plazas.

- Diseño para el futuro. Las decisiones involucradas en el diseño de una nueva intersección o en el rediseño de una que es conflictiva para sus usuarios es posible hacerlo mediante una visión de largo plazo. Así será posible integrar desde un principio ciertos factores que en los años o décadas siguientes pueden ser decisivos, como la demanda proyectada y los usos de suelo.

INVENTARIO DE INTERSECCIONES

INTERSECCIÓN DE LA BARRERA

Recientemente se ha realizado la mejora la seguridad viaria del barrio de La Barrera en Valsequillo. El Cabildo de Gran Canaria realizó la semaforización del paso de peatones de la GC-41 en el barrio de La Barrera de Valsequillo. Las obras de mejoras de la seguridad de los peatones del barrio de La Barrera, uno de los barrios con mayor tránsito de vecinos debido a su densidad de población, pretende evitar atropellos y excesos de velocidad. Para ello, el paso de peatones se reubicó y se ha dotado de semáforo.

3.4. Seguridad vial

1. Introducción

La prevención de accidentes de tráfico o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, el respecto por las normas de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como la conducta de las personas que manejan algún vehículo o se encuentra caminando en una vía, son factores determinantes en la seguridad vial.

Las normas reguladoras de tráfico y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial.

La seguridad vial implica:

- El respecto por las normas de tráfico y de circulación de vehículos a motor.
- La responsabilidad de los usuarios de la vía pública y precaución en la conducción de vehículos.
- El respeto al agente de tráfico.
- La protección a los peatones, personas con discapacidad y ciclistas.
- La prevención de accidentes.
- El uso racional del vehículo particular.

La prioridad en el uso del espacio público de los diferentes modos de desplazamiento será conforme a la siguiente jerarquía:

- Peatones.
- Ciclistas.
- Usuarios y transporte de pasajeros colectivo o individual.
- Usuarios de transporte particular.
- Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.

Proyecto de Señalización y Semaforización de la carretera GC-41.

Desde el Ayuntamiento de Valsequillo y el Cabildo de Gran Canaria se han realizado actuaciones recientes de señalización y de semaforización de la carretera GC-41 para dotar de mayor seguridad a la vía con la colocación de semáforos, mejoras del alumbrado, cambios de situación de los pasos de peatones y señalización. Unos trabajos que se han realizado desde el tramo que va desde el CEIP Los Llanetes hasta la altura del local social del barrio de La Barrera. El objetivo de estas actuaciones es garantizar la seguridad de la zona, que es uno de los núcleos poblacionales más importantes del municipio donde hay comercios e infraestructuras sociales y que soporta un considerable tránsito de escolares y vecinos.

2. Transitabilidad

Las maniobras a realizar por parte de los conductores de guaguas en muchos casos provocan que las paradas se realicen en plena calzada o que aparezcan problemas de seguridad vial no sólo para la guagua, sino para el resto de vehículos que circulan por las vías de Valsequillo, cuando los anchos de los apartaderos no son los adecuados.

3. Identificación de problemas

A continuación enumeramos los problemas más frecuentes identificados y que mayor número de accidentes causan en las travesías:

- Exceso de velocidad
- Conflictos entre vehículos motorizados y peatones
- Conflictos entre vehículos motorizados y bicicletas
- Movimientos de giro
- Vehículos estacionados

1. *Exceso de velocidad*. El exceso de velocidad, principalmente en la GC-41, unido al suelo mojado por la lluvia y a un posible despiste o consumo de alcohol, pueden causar accidentes en una carretera con tramos sinuosos y estrechos y sin pasos por los que sólo quepa un vehículo pesado. La velocidad es un factor común contribuyente en los accidentes. Es un objetivo importante reducir la velocidad en lugares donde exista una gran cantidad de accidentes, sin embargo, existen serias dudas de que la simple imposición de límites de velocidad por sí sola logre la requerida reducción de velocidad. Los límites de velocidad sólo serán efectivos si van acompañados de una serie de medidas físicas complementarias.

2. *Conflictos entre vehículos motorizados y peatones*. Todos los usuarios de las vías son peatones en alguna etapa de cada viaje, incluso si ésta es una breve caminata desde la oficina hasta el estacionamiento. Los peatones son el grupo más vulnerable de usuarios viales, especialmente los niños y los ancianos, pues no van dentro de un vehículo que los proteja de las lesiones en caso de una colisión menor. Es fundamental que en el sistema de transportes se consideren las necesidades de los peatones, incluso se deberían considerar más que a los demás usuarios de las vías. La experiencia ha demostrado que la segregación de peatones y tráfico vehicular, con redes separadas, produce mejoras significativas en la seguridad peatonal. Desafortunadamente no siempre se puede emplear esta medida por tener un costo elevado, se necesitan métodos alternativos para mejorar la seguridad de los peatones en las redes existentes.

3. Conflictos entre vehículos motorizados y bicicletas. Sabiendo que en Valsequillo no existen vías adaptadas para el uso de la bicicleta, no resulta extraño encontrar ciclistas circulando por sus calles y carreteras durante todo el año. Cualquier tránsito que se realiza en bicicleta se lleva a cabo mediante senderos de tierra u ocupando parte de la calzada. Destacan desde el punto de vista del tránsito por el municipio los siguientes problemas:

    - Convivencia entre el vehículo privado y la bicicleta, sin que ésta última tenga espacio reservado para su recorrido. Estos problemas se agravan cuando se circula por carretera en donde es común el paso de ciclistas y los adelantamientos a los mismos, viéndose en algunos casos comprometida la seguridad vial.

    - Sendas ciclables en tierra y con numerosos elementos que provocan caídas, tales como rocas, basuras, etc.

    - Los problemas de los vehículos de marcha lenta surgen de la diferencia de velocidad y de su incapacidad para reaccionar con rapidez ante los problemas.

4. Movimientos de giro. Muchas veces es difícil determinar qué tipo de intersección es mejor en cada situación, pues pueden existir varias alternativas de acuerdo a la capacidad, demora, seguridad y factores físicos del trazado. Si las intersecciones no son de un tipo fácilmente reconocible, los conductores no tendrán claro qué flujos tienen prioridad, lo que aumentará los riesgos de accidentes. Para elegir un tipo de intersección se requiere conocer la demanda, el comportamiento de la intersección y la predicción de accidentes.

5. *Vehículos estacionados*. Los vehículos aparcados en doble fila en las vías son uno de los principales problemas de la seguridad vial. Es un problema de concienciación la falta de aplicación de las normas en el municipio al respecto. La experiencia nos dice que los vehículos estacionados, o los que van a aparcar o salir de un aparcamiento están implicados en un 10 % de los accidentes. El estacionar es uno de los factores que contribuyen al 8% ó 10 % de los accidentes fatales de peatones. Los vehículos estacionados, estacionando o dejando el lugar de estacionamiento, obstruyen, interfieren y son un peligro para los peatones y otros conductores. Los aparcamientos fuera de la vía con puntos de «entrada / salida» claramente definidos, o la re-ubicación de los espacios para estacionamiento en vías laterales, crea condiciones más seguras, aumentando la notoriedad de los peatones y reduciendo conflictos entre vehículos en movimiento y estacionados. En forma alternativa, una reducción del ancho de las calzadas y asignación del espacio extra para áreas de estacionamiento «fuera de la vía», ayudará a los peatones a cruzar y permitirá que las maniobras sean hechas de forma más segura, sin interferir con el tráfico en movimiento. Un uso racional de prohibiciones de estacionamiento, todo, o parte del día, también contribuirá a mantener las vías importantes despejadas para el tráfico en movimiento y, reduciendo los conflictos, aumentará su capacidad y seguridad.

6. *Mala visibilidad debido a estacionamientos*. Este problema se da con mucha frecuencia en los vehículos aparcados en las intersecciones. El vehículo aparcado en la esquina de una intersección limita la visibilidad del que circula por ella con el riesgo que ello conlleva al ser estos puntos unos de los mayores generadores de accidentes en travesías.

3.5. Transporte públicos

En este apartado se describen los servicios de transporte público a los que tienen acceso los usuarios. Al analizar los servicios de transporte público, guagua o taxi, se debe tener en cuenta que el movimiento producido por los usuarios no es sólo local, sino que también hay usuarios de otros municipios de la isla que llegan a Valsequillo a través de estos servicios.

SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS

La distribución de los barrios y la situación del municipio de Valsequillo con respecto a la isla de Gran Canaria, hacen necesaria la diferenciación entre guaguas urbanas e interurbanas.

GUAGUAS URBANAS E INTERURBANAS

Si se opta por el transporte público, desde la Estación de Guaguas de Las Palmas de Gran Canaria y la línea número 12 o número 80 con dirección a Telde permite llegar al municipio. Desde el sur se puede coger la guagua número 90 del Faro de Maspalomas a Telde. Allí, puede escoger entre varias guaguas con dirección a Valsequillo: la guagua número 13 se dirige a San Mateo atravesando Valsequillo; la guagua número 43 tiene como destino Valsequillo. Todas ellas disponen de horarios muy frecuentes de salida. También se puede llegar al municipio viniendo desde San Mateo y siguiendo la carretera GC-41.

A continuación se detallan las paradas de guagua de la Línea 13 Telde - Valsequillo - San Mateo:

31 - Telde
70 - San José de las Longueras
71 - Entrada Tecen / La Herradura
72 - San Mateo
73 - Valsequillo
88 - Tenteniguada
95 - Casa Rincón
74 - La Lechucilla

A continuación se detallan las paradas de guagua de la Línea 43 Telde - San Roque - Valsequillo:

031 - Telde
029 - Jinámar
060 - Cruce de San Roque (Telde)
061 - La Solana
062 - San Roque (Telde)
067 - Cuevas Blancas (Telde)
068 - Lomito Correa
072 - Valsequillo

Los servicios de transporte urbano se encuentran concentrados en la ciudad de Valsequillo, y son ofrecidos por la empresa GLOBAL S.U. (Salcai-Utinsa), como consecuencia de una concesión otorgada por el Cabildo de Gran Canaria.



Para llevar a cabo una mayor movilidad de los viajeros, GLOBAL renueva constantemente su flota de vehículos, incorporando guaguas de gran calidad que disponen de los más avanzados elementos tecnológicos, así como de innovadores sistemas de accesibilidad para las personas de movilidad reducida, y elementos de confort y seguridad de última tendencia.

Así, es la primera empresa de transporte de viajeros en Gran Canaria en incorporar vehículos de 15 metros de chasis rígido, en introducir en su flota vehículos ecológicos de Gas Licuado a Presión, mediante un acuerdo con la Consejería de Transportes y Turismo del Gobierno de Canaria y guaguas de cinco estrellas en la principal puerta de la isla, el Aeropuerto de Gran Canaria.

Toda su flota está equipada con el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), una de las herramientas más novedosas y eficaces de GLOBAL. Fue la primera empresa de transporte público de viajeros de Canarias en incorporar esta tecnología, cuyos programas son diseñados a través de un convenio con la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

3.6. Aparcamientos

La función primaria del aparcamiento es "colocar los coches y otros vehículos estacionados en el lugar destinado para ello o en un lugar cualquiera". Sin embargo esta función simple, encierra, como todas, la posibilidad de ejercer otras actividades sobre las cuales se puede actuar de manera positiva o negativa, facilitándolas, dificultándolas o impidiéndolas, es decir, permite realizar otras funciones secundarias.

En efecto, el aparcamiento posibilita:

- Tener coche.
- Disponer del mismo en la vivienda o en sus proximidades.
- Acceder con él a los diferentes destinos que pueden interesar al conductor (trabajo, estudios, compras, ocio, otros.).

Es simplemente obvio el deducir que sin aparcamiento no es posible tener coche. Considerando que en muchos casos Valsequillo es considerada como "ciudad dormitorio", la necesidad de aparcamiento en la proximidad de la vivienda, se fundamenta en que casi la mitad de los desplazamientos en vehículo privado tienen su origen en la vivienda, pero tal ubicación podría trasladarse al lugar de trabajo, o de estudio, etc., donde también se puede pasar tanto tiempo como en la vivienda.

Conocida la función del aparcamiento y una primera introducción sobre el efecto que provoca los mismos en una ciudad, se debe tener una visión completa de la capacidad del sistema de estacionamiento que tiene Valsequillo además del parque de vehículos municipal, pues son éstos en su mayoría los que ocupan parte de la calzada para su estacionamiento.

Según el Instituto de Estadística de Canarias, en el año 2014, Valsequillo constaba de un total de 7.424 vehículos. La distribución por barrios es compleja, pues no se poseen datos para ello y una interpolación podría conducir a datos erróneos. Lo que al propio año de referencia equivale a un total de 0,817 vehículos por persona.

TIPOS

Por su localización, pueden distinguirse:

- Aparcamientos en la vía pública
- Aparcamiento en superficie
- Edificios de aparcamientos

APARCAMIENTOS EN LA VÍA PÚBLICA

Normalmente anejos al viario, de cuya sección transversal forman una banda longitudinal.

1. En línea

Son aquellos en los que el eje del carril de maniobra y la plaza de estacionamiento están en la misma dirección. Es la modalidad más usual en nuestras calles.

En éste caso el aparcamiento puede llegar a ser regulado mediante un marco tarifario tal y como ocurre en la calle Dr. Francisco Rodríguez.

2. Oblicuos

Son aquellos que el eje del carril de maniobra forma un ángulo de 30, 45 o 60 grados con la plaza de aparcamiento. El más frecuentemente utilizado es el de 45 grados.

3. Batería

Son aquellos que el eje longitudinal de la plaza forma un ángulo de 90 grados con el eje del carril de maniobra. Constituye la modalidad más utilizada para el aparcamiento intensivo en viario.

APARCAMIENTO EN SUPERFICIE

Constituidos por espacios libres, públicos o privados, especialmente diseñados y acondicionados, situados fuera de la red viaria a la que se conecta por uno o varios accesos específicos.

EDIFICIOS DE APARCAMIENTOS

Sobre o bajo nivel del terreno, de carácter público o privado y que cuentan con los correspondientes accesos, rampas o mecanismos para la entrada y salida de vehículos.

DESCRIPCIÓN DE LA RED DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS

1. VALSEQUILLO CASCO

Bajo la influencia de las GC-41, Valsequillo Casco es el barrio que concentra el mayor número de vehículos.

En este ámbito se localizan cuatro zonas con aparcamientos en superficie capaz de albergar vehículos de forma conjunta.

Una primera zona de superficie destinada al aparcamiento se encuentra entre la Calle Mencey y la Calle Isla de Tenerife, que agrupa el aparcamiento de 90 vehículos.

Una segunda zona de superficie destinada al aparcamiento se encuentra entre la Calle Ciudad de Tacoronte y la Calle Isla de Lobos, que agrupa el aparcamiento de 77 vehículos.

Una tercera zona de superficie destinada al aparcamiento se encuentra entre la Calle Maestro José Santana y la Calle Isla de Tenerife, que agrupa el aparcamiento de 387 vehículos.

Una cuarta zona de superficie destinada al aparcamiento se encuentra entre la Calle La Granja y la Calle Cántaro, que agrupa el aparcamiento de 394 vehículos.

En cuanto a la distribución de las plazas de aparcamiento en la vía pública, hay estacionamientos, aparcamientos en línea y plazas en batería u oblicuos.

2. TENTENIGUADA

En Tenteniguada, bajo la influencia de la GC-41, se localizan dos zonas con aparcamientos en superficie capaz de albergar vehículos de forma conjunta.

Una primera zona de superficie destinada al aparcamiento, entre la Calle San Juan y la Calle Manolito El Cartero, que agrupa el aparcamiento de 81 vehículos.

Una segunda zona de superficie destinada al aparcamiento, entre la GC-41 a la altura de la Calle La Parada, que agrupa el aparcamiento de 26 vehículos.

3. EL RINCÓN DE TENTENIGUADA

En El Rincón de Tenteniguada no se localizan zonas con aparcamientos en superficie.

4. LAS VEGAS

En Las Vegas, bajo la influencia de la GC-41, se localizan dos zonas con aparcamientos en superficie capaz de albergar vehículos de forma conjunta.

Una primera zona de superficie destinada al aparcamiento, junto a la Calle Las Suertecillas, que agrupa el aparcamiento de 171 vehículos.

Una segunda zona de superficie destinada al aparcamiento, junto a la Calle El Laderón, que agrupa el aparcamiento de 31 vehículos.

5. TECÉN

Los aparcamientos en Tecén, básicamente se concentran en los pequeños grupos de viviendas de los núcleos de población, casi siempre frente a las mismas u ocupando los propios arcenes.

6. LA CANTERA

Los aparcamientos en La Cantera, básicamente se concentran en los pequeños grupos de viviendas de los núcleos de población, casi siempre frente a las mismas u ocupando los propios arcenes.

7. LUIS VERDE Y LAS CASAS

En el barrio se emplaza una superficie destinada al aparcamiento, junto al Barranquillo El Pilón, que agrupa el aparcamiento de 72 vehículos.

8. LOS LLANETES

En el barrio se emplaza una superficie destinada al aparcamiento, que se encuentra situada junto al local social y la cancha municipal.

9. LOMITOS DE CORREA, JUAGARZOS Y LA PALMA

Los aparcamientos en Lomitos de Correa, Juagarzos y La Palma básicamente se concentran en los pequeños grupos de viviendas de los núcleos de población, casi siempre frente a las mismas u ocupando los propios arcenes.

10. VALLE DE SAN ROQUE

Los aparcamientos en el Valle de San Roque, básicamente se concentran en los pequeños grupos de viviendas de los núcleos de población, casi siempre frente a las mismas u ocupando los propios arcenes. Existen aparcamientos junto a la plaza, en la zona de palmeras de la GC-810, entre la calle El Lomo y calle Alejandro del Castillo.

11. ERA DE MOTA

Los aparcamientos en Era de Mota, básicamente se concentran en los pequeños grupos de viviendas de los núcleos de población, casi siempre frente a las mismas u ocupando los propios arcenes.

12. LA BARRERA

Los aparcamientos en el barrio, básicamente se concentran en los pequeños grupos de viviendas del núcleo de población, casi siempre frente a las mismas u ocupando los propios arcenes. Existe también en el barrio una superficie destinada al aparcamiento, junto al CEIP Los Llanetes, que agrupa el aparcamiento de 20 vehículos.

CARRILES ESPECIALES

CARRILES BUS Y TAXI

Actualmente el municipio cuenta con una importante red de transporte público, así como una flota de taxis. No existe ninguna licencia de taxi para discapacitados en el municipio. Estos parámetros no se ven reflejados en una estructura viaria que considere la guagua en primer lugar y el taxi en segundo, como los principales elementos alternativos al transporte en Valsequillo.

La falta concienciación global hace prever que las vías “solo taxi y bus” para uso exclusivo de guaguas y taxis en el municipio de Valsequillo sean nulos.

CARRILES BICI

Dentro del municipio, existen numerosos senderos que pueden ser utilizados para transitar en bicicleta pero no están preparados a tal efecto. Los senderos por los que se circula actualmente, son de uso deportivo, puesto que no respetan una geometría en alzado mínima para su libre tránsito y para su uso se tenga que tener una preparación física específica.

3.7. Infraestructuras peatonales

La finalidad de una red peatonal es conectar el territorio urbano de manera que nodos de comunicación, usos, servicios y espacios públicos queden al alcance del ciudadano que se desplaza a pie. De este modo, se garantiza una buena accesibilidad a los servicios y actividades cotidianas: centros educativos, deportivos, administrativos, institucionales, culturales, cívicos, mercados municipales. En consecuencia, se favorece la sensación de proximidad y, a la vez, se reduce la dependencia de la movilidad motorizada por parte de la población.

Los itinerarios peatonales son conjuntos articulados de tramos de vías e intersecciones en los que el peatón tiene prioridad, de manera que pueda circular de manera cómoda, segura y continua.

Los itinerarios a pie son recorridos que tienen unas exigencias ambientales y de diseño específicas que varían según se trate de vías segregadas del resto de modos de transporte o de vías que comparten el espacio con otras redes de movilidad.

En algunas zonas del municipio de Valsequillo se ha procedido a peatonalizar ciertos sectores, estas actuaciones se han centrado principalmente en el Casco de Valsequillo.

En general, por las características que suelen tener las áreas urbanas de los pueblos y pequeñas ciudades, la peatonalización en la parte más antigua del municipio es casi un hecho, dada la estrechez de sus calles, y Valsequillo no es una excepción.

CARACTERÍSTICAS GLOBALES DE LA RED PEATONAL DE VALSEQUILLO

La orografía de Valsequillo supeditada la red peatonal, limita ciertos recorridos a pie y no permite la conexión de determinados barrios. Hoy día y de manera más que precaria, viandantes, se desplazan por barrios utilizando en muchos casos arcenes o senderos no preparados para soportar el tránsito regular de peatones.

Otro aspecto relevante de los itinerarios peatonales de Valsequillo es la presencia de múltiples situaciones en las que las aceras o bandas peatonales no tienen el ancho necesario para permitir: o el paso de dos viandantes simultáneamente o el paso único de una silla de ruedas.

DESCRIPCIÓN DE SENDAS PEATONALES

1. VALSEQUILLO CASCO

La vía principal de acceso a Valsequillo es la Red Principal GC-41, que representa en sí misma un sistema general, pues comunica con los Municipios de San Mateo y Telde, y atraviesa otro núcleo poblacional importante dentro de municipio de Valsequillo como es Tenteniguada. Además se puede acceder al casco de Valsequillo a través de la Red Complementaria GC-810.

Las calles del barrio tienen aceras a ambos lados y sus anchos oscilan entre 1-1,5 metros.

Se identifica la necesidad de completar las áreas peatonalizadas actuales del casco histórico mediante la ejecución de nuevas calles peatonales que configuren un circuito para el usuario, tal como se propone desde el Plan Director de ZCA de Valsequillo.

2. TENTENIGUADA

La vía principal de acceso a Tenteniguada es la Red Principal GC-41 que enlaza el barrio con Valsequillo Casco y con San Mateo. Asimismo se accede desde el Rincón de Tenteniguada a través de la Red Local GC-413.

Las calles tienen escasa anchura, salvo aquellas vías de nueva construcción abiertas en los últimos años. Las aceras a ambos lados de la calle y sus anchos oscilan entre 1-1,5 metros.

3. EL RINCÓN DE TENTENIGUADA

Las calles existentes en el barrio, debido a su origen como caminos agrícolas, tienen una anchura escasa que no permite diferenciar el uso del tráfico rodado del peatonal. Los accesos al barrio desde la Red local GC-413 que conecta con la GC-41 a la altura de Tenteniguada.

4. LAS VEGAS

Se accede a Las Vegas fundamentalmente a través de la Red Principal GC-41que une el barrio con el casco de Valsequillo y con San Mateo. Asimismo, se puede acceder a Las Vegas por la Red Local GC-132 que enlaza con Lomo Magullo en el municipio de Telde.

Las calles del barrio tienen aceras a ambos lados y sus anchos oscilan entre 1-1,5 metros.

5. TECÉN

El principal viario urbano lo constituye la propia Red Local GC-411 que en su recorrido en el barrio da acceso a la mayor parte de las edificaciones.

El resto de calles, debido a su origen como caminos agrícolas, tienen una anchura escasa que no permite diferenciar el uso del tráfico rodado del peatonal.

6. LA CANTERA Y LAS CHOZAS

Se accede a estos barrios mediante calles de conexión con la Red Principal GC-41 y la Red Complementaria GC-810. Desde la GC-41 hasta las primeras viviendas del barrio de La Cantera, no existen aceras.

7. LUIS VERDE Y LAS CASAS

El barrio de Luis Verde, así como el de Las Casas, se encuentran ubicados a ambos lados de la GC-41: Luis Verde en la vertiente sur y Las Casas en la vertiente norte.

Se identifican problemas derivados del escaso ancho con que cuenta la calle El Canario, con una limitación clara debido a la colmatación edificatoria. Se necesita completar la trama viaria, puesto que se presenta inconexa, así como la ampliación de los viarios existentes, en los ámbitos en que ello sea posible, y mejorar la estructura urbana de ambos barrios.

8. LOS LLANETES

A través de la calle Los Llanetes se conecta el barrio con la Red Principal GC-41.

El barrio tiene deficiencias en cuanto a su estructura viaria que requieren de la mejora de las vías actuales, la creación de nuevas vías que consoliden la estructura del asentamiento, y el desahogo de la actual vía que conecta con Llanos Flor.

9. LOMITOS DE CORREA Y JUAGARZOS

Se accede a ambos barrios a través de la Red Complementaria GC-810.

La característica que presenta Lomitos de Correa de núcleo poblacional densamente colmatado representa la principal cualidad del barrio, puesto que la vía interior no tiene un ancho suficiente como para separar de manera adecuada el flujo peatonal del tránsito de vehículos.

10. VALLE DE SAN ROQUE Y CUEVAS NEGRAS

Se trata de barrios de población que carecen de una trama urbana organizada y que se encuentran limítrofes a terrenos de alto valor agrícola y paisajístico. Se accede a ambos barrios a través de la Red Complementaria GC-810.

11. ERA DE MOTA

Al barrio se accede por la Red Principal GC-41 que enlaza el asentamiento con el casco de Valsequillo, y a través de la Red Local GC-132 que conecta Era de Mota con Lomo Magullo en el municipio de Telde.

Se requiere de la mejora de la senda peatonal del barrio para rematar la colmatación de los espacios vacíos del tejido urbano y prever al mismo tiempo los futuros crecimientos del barrio.

12. LA BARRERA

Se accede al barrio de La Barrera a través de la Red Principal GC-41 que enlaza Telde con el casco de Valsequillo.

Se detecta en La Barrera la necesidad de consolidar la estructura urbana mediante la propuesta de vías que den continuidad al sistema viario existente, resolviendo las carencias del barrio.

Las calles del barrio tienen aceras a ambos lados y sus anchos oscilan entre 1-1,5 metros.

USUARIOS DE MOVILIDAD REDUCIDA

El parámetro más relevante a la hora de diseñar una red peatonal es aquél que hace referencia al tránsito por la red de los usuarios de movilidad reducida.

Los parámetros de diseño de los viales y los elementos de los mismos, están regidos por la Ley 8/1995, de, 6 de Abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación y por el Reglamento propio de la misma (Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995,de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación).

La planificación, el trazado y la realización de los itinerarios públicos deben realizarse de forma que éstos resulten accesibles para las personas con limitaciones, movilidad o comunicación reducida.

Valsequillo cuenta con una población con movilidad reducida que precisa de un trazado con itinerario accesibles.

CAMINOS Y SENDEROS

El paisaje de Valsequillo está inmerso en multitud de caminos, sendas y veredas. La erosión en el tiempo y la caracterización antrópica de los terrenos, han variado o suprimido del entorno los recorridos.

Estos caminos a pesar de ser elementos más modestos que las vías urbanas, ejercían papeles de interconexión entre barrios. Hoy en día se han convertido en rutas de ocio y salud.

En Valsequillo puedes disfrutar en libertad de 9 rutas de senderos, para todos los niveles, más una infinidad de combinaciones y variantes, en maravillosos escenarios naturales; o puedes apuntarte a rutas guiadas.

Cada año se disputan importantes carreras de montaña para desafiar tu resistencia.
Y hay excelentes posibilidades de practicar ciclismo, tanto de montaña como en carretera. Además de escalada y descenso de barrancos.

A continuación se procede a describir los senderos y caminos existentes en el Municipio. Para la elaboración de éste epígrafe se han seguido los textos del Dossier "Rutas en libertad" editado por el propio Ayuntamiento.

RUTA 1 CALDERA DE LOS MARTELES A RINCÓN DE TENTENIGUADA POR EL SALVIAR, RUTAS DEL TAJINASTE AZUL

La ruta comienza al norte de la Caldera de Los Marteles con orientación SO-NE. La mayor parte de la ruta atraviesa la Reserva Natural Especial de Los Marteles.

La dificultad es media en caso de lluvia, y baja en épocas estivales.

Los paisajes hacen de este sendero una experiencia única, que además permite observar hitos geológicos y una rica diversidad de plantas y animales.

A espaldas de la Caldera de Los Marteles, en la carretera GC-130 está el punto de inicio, donde comenzamos la ruta, apreciando antes esta caldera de la época volcánica reciente, producto de un episodio freatomagmático, es decir de mezcla explosiva de agua y lava.

La ruta nos lleva por la pista forestal situada a la izquierda de la zona denominada Orillones del Salviar.

Atravesamos un ambiente húmedo de cumbre, con un pinar con sotobosque de matorral y al borde del camino unos guinderos.

El final de la ruta, se encuentra en el Rincón de Tenteniguada. Este tramo pasa por una zona agrícola, donde observamos plantaciones de medianías, árboles frutales y casas de valor etnográfico.

Ficha de la ruta:

- Punto de Inicio: Caldera de Los Marteles Altitud: 1529 m
- Punto de Llegada: Rincón de Tenteniguada Altitud: 1043 m
- Longitud Total: 3470 m
- Tiempo de Recorrido: 1h. 30'
- Orientación de la ruta: SO-NE
- Desnivel neto: 486 m
- Dificultad: Baja

RUTA 2 CALDERA DE LOS MARTELES – LAS VEGAS POR EL BARRANCO DE LOS CERNÍCALOS

La ruta transcurre por una de las zonas de mayor valor natural de la Reserva Natural Especial de Los Marteles. La propia Caldera de los Marteles o las manifestaciones geomorfológicas del Barranco de los Cernícalos son tremendamente interesantes; además del hecho de que el barranco tiene cauce de agua permanente, con saltos de agua. No es de extrañar que este espacio tenga una gran biodiversidad, con formaciones vegetales con una elevada presencia de endemismos.

La ruta comienza en la carretera GC-130 en la Caldera de los Marteles. Desde el mirador, tenemos una perspectiva de la caldera, cuyo origen es freaomagmático, es decir una erupción en la que el magma entra en contacto con agua y da lugar a una erupción explosiva. Desde aquí caminamos por una pista forestal que nos adentra en un pinar canario (Pinus canariensis) de repoblación asentado en este ambiente húmedo de cumbre, sobre depósitos freatomagmáticos del Ciclo Reciente.

La ruta termina en Las Vegas, ya en la carretera principal GC-41 Telde- San Mateo por encima del local social del barrio. Este barrio de Valsequillo que mantiene su carácter rural es un excelente lugar para reponer fuerzas con una buena comida tradicional.

Ficha de la ruta:

- Punto de Inicio: Caldera de Los Marteles. Altitud: 1530 m
- Punto de Llegada: Las Vegas Altitud: 620 m
- Longitud Total: 9490 m
- Tiempo de Recorrido: 4h. 30’
- Orientación de la ruta: O-E
- Desnivel neto: 910 m
- Dificultad: Media-alta

RUTA 3 PRESA DE CUEVAS BLANCAS - RINCÓN DE TENTENIGUADA POR EL BARRANCO DE LA PASADERA, RUTAS DEL TAJINASTE AZUL

Esta ruta discurre en su mayor parte por la Reserva Natural Especial de Los Marteles, con un alto valor paisajístico y científico desde el punto de vista geológico-geomorfológico y biológico.

Comienza al pie de la carretera GC-130 de Telde a Los Pechos, en la Presa de Cuevas Blancas. Pasa por un entorno de pinar de repoblación, frente de la presa de Cuevas Blancas por un suelo de coladas de lavas de fonolitas haüyníticas, ocupadas por una comunidad de retamar-codesar.

Bajando por esta carretera nos encontraremos una quesería artesanal, apreciándose más abajo el ganado de la zona del que se obtiene la materia prima para la elaboración de estos quesos.

La ruta termina en el Rincón de Tenteniguada, junto a la cual podemos disfrutar de la degustación de comida casera en el medio rural.

Ficha de la ruta:

- Punto de Inicio: Presa de Cuevas Blancas. Altitud: 1665 m
- Punto de Llegada: Rincón de Tenteniguada. Altitud: 972 m
- Longitud Total: 3420 m
- Tiempo de Recorrido: 2h. 15’
- Orientación de la ruta: SO-NE
- Desnivel neto: 692 m
- Dificultad: Media-baja

RUTA 4 PRESA DE CUEVAS BLANCAS - RINCÓN DE TENTENIGUADA POR EL ROQUE JINCAO, RUTAS DEL TAJINASTE AZUL

El interés paisajístico de esta ruta viene determinado porque transcurre por zonas de alto valor natural incluidas en la Reserva Natural de los Marteles y los aledaños del Paisaje Protegido de las Cumbres.

La ruta comienza en una zona de ambiente húmedo de cumbre al pie de la carretera GC-130 de Telde – Los Pechos en la Presa de Cuevas Blancas; el camino a la altura de la presa discurre por lavas de tipo fonolíticas haüynicas. Sobre ellas está sentado un pinar de repoblación denso, que dejamos a nuestra izquierda, mientras a la derecha el retamar de cumbre (Micromerio benthami – Telinetum microphyllae), formación endémica de las cumbres de la isla. Finalizamos este tramo con un pequeño conjunto de cuevas, junto a una vivienda de valor etnográfico, para ascender por una carretera de cemento entre parcelas de cultivo.

La ruta finaliza en el Rincón de Tenteniguada.

Ficha de la ruta:

- Punto de Inicio: Presa de Cuevas Blancas. Altitud: 1665 m
- Punto de Llegada: Rincón de Tenteniguada. Altitud: 971 m
- Longitud Total: 5150 m
- Tiempo de Recorrido: 2h. 30’
- Orientación de la ruta: SO-NE
- Desnivel neto: 694 m
- Dificultad: Media

RUTA 5 TENTENIGUADA - VALSEQUILLO

Este camino ha tenido una enorme importancia cultural y etnográfica, ya que históricamente ha sido la vía de comunicación entre los dos núcleos principales del municipio. Lo podemos observar a poco que nos fijemos en el empedrado del sendero en su descenso al cauce del barranco del Tenteniguada, un excelente trabajo de los pedreros, que además está muy bien conservado. La población local denominaba este camino con dos nombres que nos remiten a tiempos pasados: “Camino de las Casas” o “Camino de los Médicos”.

Salimos desde el punto de inicio por un tramo que transcurre por una pista asfaltada, que atraviesa el núcleo poblacional de Tenteniguada. La ruta finaliza en la carretera general de Valsequillo a San Mateo y al casco histórico del pueblo.

Ficha de la ruta:

- Punto de Inicio: Tenteniguada. Altitud: 801 m
- Punto de Llegada: Valsequillo. Altitud: 564 m
- Longitud Total: 3040 m
- Tiempo de Recorrido: 50-60 minutos
- Orientación de la ruta: O-E
- Desnivel neto: 237 m
- Dificultad: Baja

RUTA 6 VALSEQUILLO - LAS VEGAS

Este es un camino que antiguamente comunicaba dos vegas agrícolas tradicionales, que están surcadas por los barrancos de San Miguel y Los Mocanes. Este eje de comunicación está asentado sobre materiales procedentes del desmantelamiento de la caldera erosiva de Tenteniguada. La ruta tiene una longitud de 1865 metros, con orientación NE-SO, que puede realizarse en unos 50 minutos.

Iniciamos la ruta por un corto tramo de asfalto de 130 metros, que comienza frente al Calvario, PO Inicio Valsequillo. Continuamos en sentido descendente con dirección Este para encontrar el comienzo del sendero una vez atravesamos el núcleo de Chinchemy, donde observaremos los cultivos de las reconocidas fresas de Valsequillo.

El sendero comienza a la derecha de un gran estanque en el Estanque.

La ruta finaliza en Las Vegas.

Ficha de la ruta:

- Punto de Inicio: Valsequillo Altitud: 550 m
- Punto de Llegada: Las Vegas Altitud: 612 m
- Longitud Total: 1890 m
- Tiempo de Recorrido: 50 minutos
- Orientación de la ruta: NE-SO
- Desnivel máximo: 141 m
- Dificultad: Baja

RUTA 7 VALSEQUILLO - SAN ROQUE POR LA CORONA DEL MONTAÑON

Destacan en esta ruta los valores etnográficos relacionados con los usos agrícolas y ganaderos tradicionales. Además, el primer tramo forma parte de la peregrinación anual a Teror, para las fiestas de la patrona de Gran Canaria, la Virgen del Pino.

El arranque de la ruta está en un mirador en la calle el Sol en Valsequillo.

La ruta finaliza en el barrio de San Roque.

Ficha de la ruta:

- Punto de Inicio: Valsequillo Altitud: 580 m
- Punto de Llegada: San Roque Altitud: 330 m
- Longitud Total: 9140 m
- Tiempo de Recorrido: 3h. 30’
- Orientación de la ruta: SE-NO/O-E
- Desnivel máximo: 621 m
- Dificultad: Baja

RUTA 8 RINCÓN DE TENTENIGUADA - ROQUE LA VELA - RINCÓN DE TENTENIGUADA, RUTA DE LOS BARRANCOS, RUTAS DEL TAJINASTE AZUL

La ruta comienza al Norte de la Caldera de Los Marteles con orientación SO-NE, con una dificultad baja del recorrido, aunque resbaladiza en época de lluvia. Es un camino de gran valor etnográfico por su uso como ruta de trashumancia.

El sendero se encuentra en un lugar de alto valor natural y paisajístico y por ello la zona por donde pasa está declarada como Reserva Natural Especial de los Marteles.

La ruta comienza al pie de la carretera GC-130, en la Caldera de Los Marteles, donde nos encontramos a espaldas del camino uno de los elementos geológicos más importantes de Gran Canaria: la Caldera de Los Marteles, cuyo fondo se utiliza para el cultivo.

La ruta termina en Tenteniguada.

Ficha de la ruta:

- Punto de Inicio: Caldera de los Marteles Altitud: 1529 m
- Punto de Llegada: Tenteniguada Altitud: 767 m
- Longitud Total: 5880 m
- Tiempo de Recorrido: 2h. 15’
- Orientación de la ruta: SO-NE
- Desnivel neto: 762 m
- Dificultad: Baja

RUTA 9 CALDERA DE LOS MARTELES - TENTENIGUADA POR LOS ALFAQUES, RUTAS DEL TAJINASTE AZUL

La ruta comienza al Norte de la Caldera de Los Marteles con orientación SO-NE, con una dificultad baja del recorrido, aunque resbaladiza en época de lluvia. Es un camino de gran valor etnográfico por su uso como ruta de trashumancia.

El sendero se encuentra en un lugar de alto valor natural y paisajístico y por ello la zona por donde pasa está declarada como Reserva Natural Especial de los Marteles.

La ruta termina en Tenteniguada.

Ficha de la ruta:

- Punto de Inicio: Caldera de los Marteles. Altitud: 1529 m
- Punto de Llegada: Tenteniguada. Altitud: 767 m
- Longitud Total: 5880 m
- Tiempo de Recorrido: 2h. 15’
- Orientación de la ruta: SO-NE
- Desnivel neto: 762 m
- Dificultad: Baja

RUTA 10 TECÉN - COLMENAR BAJO POR EL BARRANCO DE SAN MIGUEL

Esta ruta recorre el Barranco de San Miguel y permite enlazar con otras dos rutas que salen del casco de Valsequillo, la nº 6 en dirección Las Vegas y la nº 5 en dirección Tenteniguada.

Es una ruta muy fácil, con una suave y constante subida, ideal para un paseo familiar, pero que gracias a estos enlaces puede convertirse en un recorrido exigente.

Su principal interés consiste en la gran riqueza etnográfica, que permite comprender el origen del poblamiento de la zona y las claves de su subsistencia a lo largo de los siglos.

La ruta comienza en el barrio de Tecén, en el límite oriental del municipio de Valsequillo.

La ruta termina en Valsequillo.

Ficha de la ruta:

- Punto de inicio: Tecén
- Punto de llegada: Colmenar Bajo
- Longitud total: 4930 m
- Tiempo de recorrido: 2h.
- Orientación de la ruta: E-O
- Desnivel neto: 253 m
- Dificultad: Fácil

3.8. Infraestructura ciclista

En Valsequillo no existen vías adaptadas para el uso de la bicicleta, no resulta extraño encontrar ciclistas circulando por sus calles y carreteras durante todo el año. Cualquier tránsito que se realiza en bicicleta se lleva a cabo mediante senderos de tierra u ocupando parte de la calzada.

La bicicleta no tiene un espacio reservado para su recorrido, viéndose en algunos casos comprometida la seguridad vial.

El municipio no dispone de un sistema de bicicletas compartidas o sistemas de bicicletas públicas, para que sean utilizadas temporalmente como medio de transporte por los usuarios. Normalmente estos sistemas son gestionados por un estamento público y permiten recoger una bicicleta y devolverla en un punto diferente, para que el usuario sólo necesite tener la bicicleta en su posesión durante el desplazamiento.

3.9. Rutas a caballo

El municipio de Valsequillo de Gran Canaria tiene una gran tradición equina.

El propio cuartel del Colmenar, edifico emblemático del Municipio, fue antiguamente cuartel de caballería. A principios de los años sesenta se instaló en la finca Las Haciendas la Parada de Sementales perteneciente a los servicios de Cría Caballar y Remonta de la yeguada militar, para fomentar la cría y mejora de las razas equinas de la Isla.

Dada la reestructuración llevada a cabo en el ejército, el ayuntamiento asumió durante varios años la gestión de la parada, prestando el servicio a los ganaderos del sector equino de la Isla.

En el barrios de Luis Verde se celebra La Fiesta del Caballo, entre abril y mayo, una de las ferias equinas más importantes de Canarias, donde se organizan pruebas de salto, doma vaquera, raid, etc.

Hay en el Municipio una gran afición para las carreras de caballos, donde participan ejemplares de toda la geografía insular y de otras islas.

En los dos últimos años el Ayuntamiento ha organizado excursiones a caballo por diferentes rutas del municipio, teniendo una gran aceptación entre los amantes de la hípica.

Se han instalado amarraderos de caballos en varios puntos del municipio, que pueden servir de base para las excursiones.

Debido a la gran tradición equina en el municipio, el Ayuntamiento ha organizado en los últimos años excursiones a caballo por diferentes rutas del municipio, teniendo una gran aceptación entre los amantes de la hípica. Se relacionan a continuación las once rutas a caballo que el ayuntamiento tiene diseñadas y publicadas en su página web, en el momento de la redacción del presente PMUS:

- RC 1 Tecén – Las Haciendas - Los Marteles.
- RC 2 Tecén – El Colmenar - El Rincón.
- RC 3 Tecén – Orilla de Las Vegas - Era de Mota.
- RC 4 Valsequillo casco – Era de Mota.
- RC 5 Tecén – El Colmenar - Era de Mota.
- RC 6 Valsequillo casco – El Montañón - San Roque.
- RC 7 Valsequillo casco – Huerta de Sardina - Caldera de Los Marteles.
- RC 8 Valsequillo casco – Las Vegas - Caldera de lso Marteles.
- RC 9 Valsequillo Casco – Barranco de Los Santiagos - Tenteniguada.
- RC 10 Valsequillo casco – San Roque - Tenteniguada.
- RC 11 Valsequillo casco – El Montañon - La Barrera.

3.10. Transporte de mercancías

El municipio dispone de la Ordenanza fiscal número 19 reguladora de la tasa por entradas de vehículos a través de las aceras y reservas de vía publica para aparcamiento exclusivo o parada de vehículos, y de la tasa por expedición de documento administrativo.

En dicha ordenanza se regula que los establecimientos donde deban efectuarse la carga y descarga de pesos importantes, deberán acreditar la existencia de espacio expresamente reservado, con carácter permanente, para tales operaciones y la denominación, número y ubicación de los aparatos mecánicos de carga y descarga que se destinen a estos efectos.

El Ayuntamiento autoriza las reservas especiales de estacionamiento y parada en lugares determinados para facilitar operaciones de carga y descarga, siempre que el interés público lo exigiera y no dificulten la circulación.

3.11. Taxis

Aunque el servicio de taxis no se incluye dentro de la oferta para el transporte colectivo de viajeros, de lo que se trata en este apartado es de tener una visión del estado actual de la red de taxis de Valsequillo.

La tutela para otorgar licencias recae en el propio Ayuntamiento de Valsequillo, y el otorgamiento de las mismas se encuentre reglada mediante la “Ordenanza Fiscal 14 Reguladora de la tasa por concesión de licencias y autorizaciones de auto-taxis y demás vehículos de alquiler”.

La parada de taxis se encuentra ubicada en la calle Isla de Tenerife s/n en Valsequillo Casco pretende dar un servicio más rápido y económico a los vecinos de esta zona, así como, a los residentes de los barrios más próximos como Los Llanetes, Tecén o La Barrera.

3.12. Hábitos de movilidad

Sin perjuicio de las reflexiones que se realizan en las secciones anteriores, se desgrana a continuación otro apartado más de la movilidad municipal que trata de inventariar y localizar la problemática existente del todo el sistema viario.

Los parámetros en los que se analiza la movilidad son:

ACCESIBILIDAD

La accesibilidad al sistema de transporte mide la facilidad que encuentra la población para acceder de un punto a otro, para su estudio se utilizan las variables de:

- El tiempo de desplazamiento entre núcleos de población.
- El espacio que es posible recorrer.
- La oportunidad de realizar desplazamientos a diferentes horas del día y en diferentes días de la semana.
- El gasto que supone el desplazamiento para quien lo realiza.

Son, por otra parte, factores todos ellos que influyen directamente en la calidad del servicio ofrecida por el sistema y sobre la que se hablará en otro punto de este análisis.

TRANSITABILIDAD

La transitabilidad desarrolla la aptitud de cada red para su tránsito por la misma. Existen muchas variables que determinan una mejor o peor transitabilidad, entre ellas se distingue:

- Continuidad de la red, puesto que una red discontinua presenta problemas de interferencia con otras redes.
- Estado del pavimento, dependiendo del tipo de red, ésta variable es muy interesante, pues determina el grado de erosión y la idoneidad del pavimento.
- Confort en el tránsito; malas trazas de la red provocan la falta de seducción de ésta hacia los usuarios e incluso problemas de seguridad vial.

Los barrios del área de estudio, exceptuando Valsequillo Casco y algunos casos aislados en el resto de barrios, presentan en general facilidad para circular a través de sus núcleos.

En el caso del tráfico interurbano, los principales problemas se presentan en los accesos a Valsequillo Casco desde sus diferentes puntos y el tránsito por la GC-41.

El hecho de que muchos de los ciudadanos de Valsequillo trabajan fuera del municipio hace en horas punta haya un número importante de desplazamientos, por lo que las retenciones con el actual sistema viario son una constante.

En lo que refiere a los accesos al Casco, los barrios con acceso directo son: Las Vegas, La Barrera, La Cantera, Los Llanetes, Lomitos de Correa, Juagarzos y La Palma. El resto de los barrios, precisan tomar diferentes vías de interconexión para llegar a Valsequillo Casco.

BARRIO	CARRETERA	DESTINO
Las Vegas	GC-41	Valsequillo Casco
La Barrera	GC-41	
La Cantera	GC-41	
Los Llanetes	GC-41	
Lomitos de Correa, Juagarzos y La Palma	GC-810	

El tráfico interurbano está mermado por el colapso en horas punta que presenta la GC-41 a su paso por Valsequillo, dado entre otras cosas por:

- La reducción de velocidad a 50km/h que existe en el tramo Valsequillo Casco (GC-41).
- Ser el acceso desde San Mateo, hacia Telde o la capital.

PAVIMENTO

Aunque en el municipio de Valsequillo se pueden encontrar una gran variedad de pavimentos en sus vías, es de prever que en la mayoría de ellas el tipo de pavimento utilizado sea el flexible.

El problema de este tipo de pavimento es su tendencia a la fisuración y con ello el empeoramiento de su transitabilidad.

En cuanto a los pavimentos de tierra, normalmente pertenecen a caminos de accesos a fincas de uso agrícola no eximiendo ello que en muchas situaciones, donde existan calles en las que el tránsito por las mismas se realiza por medio de éste firme.

TRAZADO

a) Planta

La problemática del trazado en planta se genera principalmente cuando, los radios de curvatura, en relación con la velocidad y la categorización de la carretera, no son los adecuados. En estos casos, sería necesaria la adaptación a la Instrucción de Carreteras 3.1, relativa a trazado.

Velocidad (Km/h)	Radio (m)
40	50
45	65
50	85
55	105
60	130
65	155
70	190
75	225
80	265
85	305
90	350
95	410
100	485

Tabla Instrucción de Carreteras 3.1, Trazado

TRAZADO EN ALZADO

El apartado del alzado se refiere fundamentalmente en la clinometría de la vía. Partiendo del análisis de la red de carreteras y refiriéndonos a la detallada descripción de cada vía, se tienen como valores máximos para la inclinación de la rasante los siguientes valores:

Velocidad (Km/h)	Inclinación Máxima (%)	Inclinación Excepcional (%)
100	4	5
80	5	7
60	6	8
40	7	10

Tabla Instrucción de Carreteras 3.1, Trazado

De esta tabla se deduce la problemática de la red de carreteras por su trazado en alzado, de forma que las zonas enmarcadas en problemáticas poseen una complicada reversión en según que casos, pues las obras implicarían importantes movimientos de tierras.

En el municipio se ha analizado la orografía del terreno como puede extraerse del Plano “Clinométrico” adjunto.

RED PEATONAL

La no existencia, en muchos casos de una red peatonal que una los distintos núcleos de población provoca el tránsito de viandantes por la propia calzada. El riesgo de alcances es el problema más importante que conlleva la discontinuidad de la red peatonal, pues la accesibilidad en la inmensa mayoría de las situaciones depende de la homogeneidad de aceras, peatonales o propios caminos. Es recomendable en todo caso una red en forma de malla.

En el municipio de Valsequillo de Gran Canaria hay ejemplos claros de discontinuidad peatonal provocados por el paso de vías de carácter interurbana entre núcleos de población consolidados, este es el caso por ejemplo de:

- La travesía de la GC-41 a lo largo de su recorrido por barrios como La Barrera, Luis Verde y Las Casas, el propio casco de Valsequillo, Las Vegas, Tenteniguada, etc.
- La carretera GC-810 a su paso por barrios como Juargazos y Lomitos de Correa.

Otro caso son las vías que generan un trafico peatonal porque enlazan dos barrios pero que no están acondicionadas para tal fin. Es el caso por ejemplo de:

- Calle Los Juargazos (GC-810) que une el barrio con el mismo nombre con Lomitos de Correa.
- Carretera GC-812 de unión entre El Helechal y Valsequillo casco.
- Carretera GC-810 entre Cuevas Negras y San Roque.
- Calle Los Llanetes.

Por último, es necesario mejorar las conexiones peatonales entre algunos barrios, por ejemplo de:

- Lomitos de Correa – La Cantera.
- Las Chozas – La Cantera - GC-41.
- Cuevas Negras – San Roque.
- Era de Mota – El Pedregal.

CALIDAD DEL SERVICIO

La calidad de servicio es un concepto que presenta cierta ambigüedad, al estar definido por un conjunto de parámetros que no guardan relación matemática alguna entre ellos.

Los parámetros que conforman la calidad del servicio son, para cada modo de transporte, los siguientes:

- El tiempo de viaje.
- La frecuencia del servicio o la oportunidad de viajar.
- La fiabilidad y regularidad.
- El precio.

El tiempo de viaje afecta no sólo en la duración del trayecto en sí sino al tiempo empleado en el desplazamiento a pie desde el origen hasta la fuente de transporte o al tiempo de espera del vehículo en el que se realice éste

El precio constituye para el viajero otro factor de calidad del servicio y se muestra inversamente proporcional a su valor absoluto. Resulta menos determinante el tiempo en los desplazamientos urbanos y va adquiriendo mayor importancia a medida que se alarga la longitud de los viajes.

Finalmente entran también dentro del concepto de calidad, la adecuación de los vehículos a las características del viaje, el diseño del interior del vehículo, su antigüedad, etc.

Al no existir encuestas realizadas para obtener un índice aproximado de la calidad del servicio, no se dispondrán de valoraciones civiles en cuanto a éste apartado.

INTERMODALIDAD

La intermodalidad viene definida por la facilidad de combinar distintos modos de transporte en un desplazamiento. Un objetivo es la disminución del uso del transporte privado y fomentar medios de transportes colectivos o más sostenibles como la bicicleta o el propio caminar.

Es por eso, que el Transporte Colectivo es el eje principal por el que deben discurrir el resto de métodos de transporte. Se entiende que pueden relacionarse entre sí, los siguientes modos de transporte:

- Red Peatonal – Red de Transporte Colectivo.
- Red Ciclable – Red de Transporte Colectivo.
- Red de Vías Urbanas e Interurbanas – Transporte Colectivo
- Red de Transporte Colectivo Urbano – Red de Transporte Colectivo Interurbano.
- La Red Peatonal dado su carácter de flexibilidad de movimientos, respetando unos parámetros mínimos, puede relacionarse en el caso que nos ocupa con el vehículo privado, la bicicleta y otros.

4

Diagnóstico

PMUS de Valsequillo

4. Diagnóstico

4.1	Análisis socioeconómico	*84*
4.2	Análisis del sistema de movilidad	*90*
4.3	Movilidad privada	*96*
4.4	Aparcamientos	*110*
4.5	Transporte públicos	*112*
4.6	Movilidad peatonal	*117*
4.7	Movilidad ciclista	*123*
4.8	Movilidad eléctrica	*126*
4.9	Urbanismo	*132*
4.10	Transporte de mercancías	*134*
4.11	Análisis DAFO: Debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades	*136*
4.12	Conclusiones del diagnóstico	*138*

4.1. Análisis socioeconómico



Valsequillo de Gran Canaria es un municipio canario perteneciente a la isla de Gran Canaria. Está situado en la zona centro-oriental de la isla, y la cabecera municipal dista 28 km de Las Palmas de Gran Canaria.

Valsequillo se ubica mayoritariamente en la zona de las medianías, entre los 300 y los 1.800 m sobre el nivel del mar. El casco urbano se encuentra a 574 m de altitud.

Según las cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero de 2015 del Instituto Nacional de Estadística, Valsequillo cuenta con una población de 9.276 habitantes.

La distancia a recorrer para llegar a Valsequillo es de 24 km desde Las Palmas de Gran Canaria, 52 km desde Maspalomas y 10 km desde Telde.

DATOS ESTADÍSTICOS

A continuación se detallan datos estadísticos socioeconómico del municipio de Valsequillo en referencia a los siguientes aspectos:

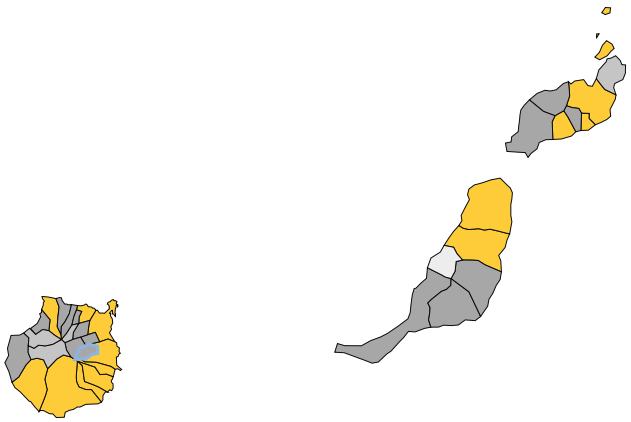
- Demografía; localización, evolución de la población, estructura de la población e indicadores demográficos, población mayor de 65 años, extranjera, etc.
- Mercado de trabajo; contratos, paro registrado, evolución mensual de contratos y parados registrados
- Actividad productiva; afiliaciones por regímenes, porcentaje de trabajadores y evolución mensual.
- Agricultura; distribución de la superficie de las explotaciones, superficie predominante en cada municipio.
- Usos y fiscalidad del suelo; superficie catastral según tipo, suelo urbano, parcelas urbanas.
- Vivienda y urbanismo; edificios y viviendas censadas, distribución de las viviendas familiares por tipo.

1. Demografía

Localización

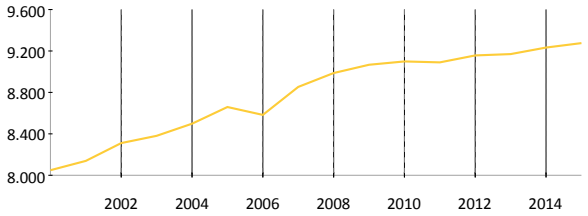
Provincia	Provincia de Palmas (Las)
Superficie municipal (Km²)	38,77
Densidad de población (Hab /Km²)	239,26
Nucleos de población	30
Nucleo con mayor altitud (m)	1.000
Barrios principales	15

Población por municipios

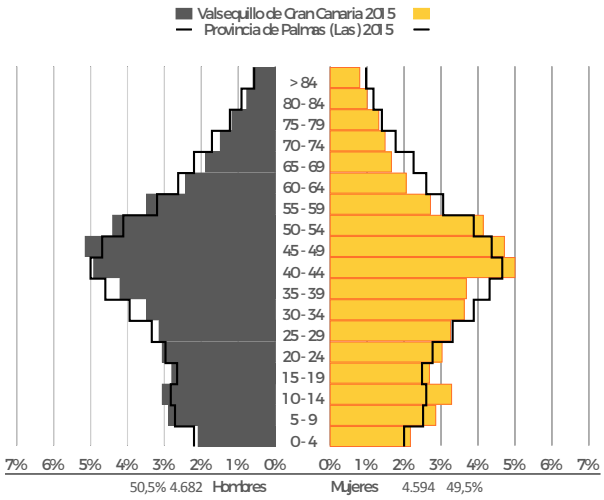


Evolución de la población

Año	Hombres	Mujeres	Total
2006	4.382	4.201	8.583
2007	4.521	4.332	8.853
2008	4.575	4.412	8.987
2009	4.617	4.450	9.067
2010	4.615	4.484	9.099
2011	4.621	4.469	9.090
2012	4.628	4.529	9.157
2013	4.616	4.554	9.170
2014	4.652	4.581	9.233
2015	4.682	4.594	9.276



Estructura de la población

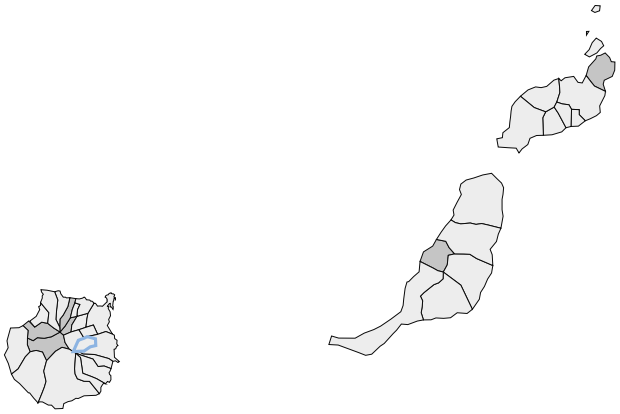


Indicadores demográficos

Indicadores demográficos	Municipio	Provincia
Dependencia	39,5 %	39,6 %
Envejecimiento	12,0 %	13,8 %
Juventud	134,9 %	106,1 %
Maternidad	16,3 %	15,9 %
Tendencia	74,4 %	79,9 %
Reemplazo	116,9 %	107,9 %

Dependencia	((Pob. <15 + Pob. >64) /Pob. de 15 a 64) *100
Envejecimiento	(Pob. >64 /Pob. Total) *100
Juventud	(Pob. <15 /Pob. >64) *100
Maternidad	(Pob. 0 a 4 /Pob. Mujeres 15 a 49) *100
Tendencia	(Pob. 0 a 4 /Pob. 5 a 9) *100
Reemplazo	(Pob. 20 a 29 /Pob. 55 a 64) *100

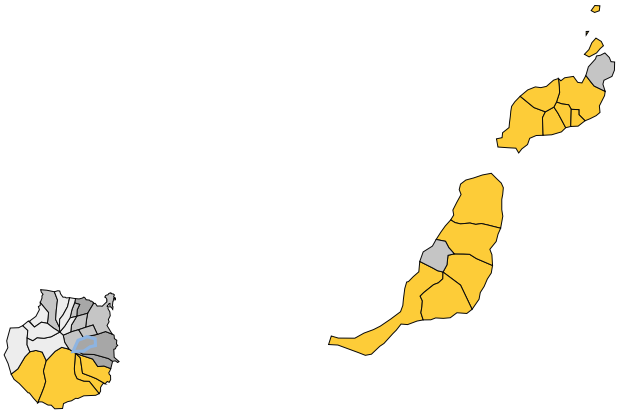
Porcentaje de población mayor de 64 años



12,0% Valsequillo de Gran Canaria

- 40 % y más (0)
- del 30 al 40 % (0)
- del 20 al 30 % (6)
- menos del 20 % (28)

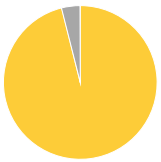
Crecimiento de la población desde el 2000



15,2% Valsequillo de Gran Canaria

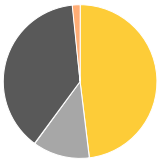
- 30 % y más (15)
- del 15 al 30 % (4)
- del 0 al 15 % (8)
- pérdida de población (7)

Población extranjera



Españoles	8.910	96,1%
Extranjeros	366	3,9%

Población extranjera por continentes



Europa	176	48,1%
África	44	12,0%
América	140	38,3%
Asia	6	1,6%
Oceanía y apátridas	0	0,0%

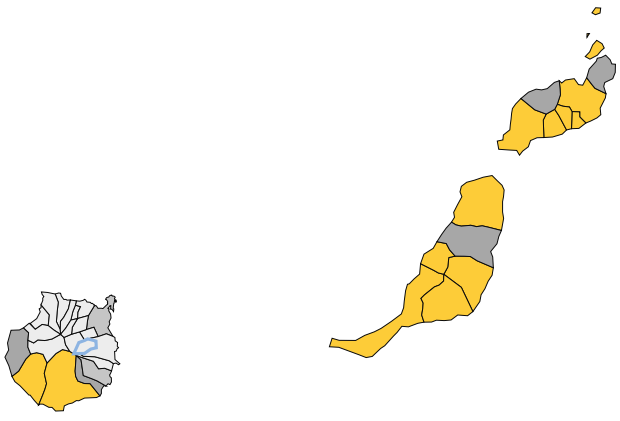
Población extranjera por nacionalidad

	Total		Hombres		Mujeres	
Total	366	3,9%	168	45,9%	198	54,1%
Europa	176	48,1%	72	19,7%	104	28,4%
Unión Europea	170	46,4%	69	18,9%	101	27,6%
Reino Unido	10	2,7%	4	1,1%	6	1,6%
Alemania	24	6,6%	10	2,7%	14	3,8%
Francia	14	3,8%	7	1,9%	7	1,9%
Rumanía	24	6,6%	5	1,4%	19	5,2%
Resto Europa	6	1,6%	3	0,8%	3	0,8%
África	44	12,0%	33	9,0%	11	3,0%
Marruecos	38	10,4%	27	7,4%	11	3,0%
América	140	38,3%	59	16,1%	81	22,1%
Colombia	16	4,4%	11	3,0%	5	1,4%
Ecuador	6	1,6%	3	0,8%	3	0,8%
Argentina	34	9,3%	15	4,1%	19	5,2%
Asia	6	1,6%	4	1,1%	2	0,5%
Oceanía y apátridas	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

Nota: El porcentaje por nacionalidad está calculado sobre el total de extranjeros y el porcentaje de extranjeros, sobre el total de la población

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE). 2015

Porcentaje de población extranjera sobre el total de la población

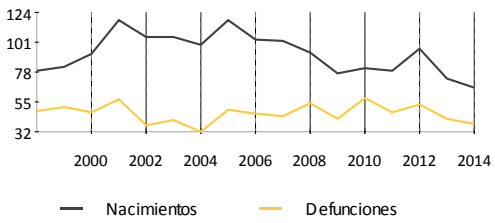


Valsequillo de Gran Canaria

- 15 % y más (12)
- del 10 al 15 % (5)
- del 5 al 10 % (2)
- menos del 5% (15)

Movimiento natural de la población

	2010	2011	2012	2013	2014
Nacimientos	81	79	96	73	66
Defunciones	58	47	53	42	38
Crecimiento vegetativo	23	32	43	31	28
Matrimonios	27	23	35	23	43
Tasa Bruta de Natalidad (‰)	8,9	8,7	10,5	7,9	7,1
Tasa Bruta de Mortalidad (‰)	6,4	5,2	5,8	4,6	4,1
Tasa Bruta de Nupcialidad (‰)	3,0	2,5	3,8	2,5	4,7



Variaciones residenciales

	Migraciones Interiores			Migraciones Exteriores		
Año	Saldo	Inmigraciones	Emigraciones	Saldo	Inmigraciones	Emigraciones
2009	-1	337	338	13	46	33
2010	-16	349	365	20	29	9
2011	116	425	309	22	35	13
2012	-18	389	407	24	39	15
2013	24	387	363	18	41	23
2014	-2	398	400	29	37	8

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

2. Mercado de trabajo — Abril 2016

Contratos

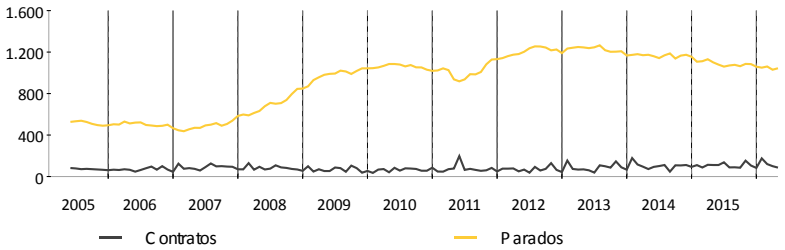
Sexo	86	100%
Hombres	44	51,2%
Mujeres	42	48,8%
Tipo	**86**	**100%**
Indefinido	5	5,8%
Temporal	81	94,2%
Convertido a indefinido	0	0,0%
Sector	**86**	**100%**
Agricultura	9	10,5%
Industria	14	16,3%
Construcción	10	11,6%
Servicios	53	61,6%

Paro registrado

Sexo	1.044	100%
Hombres	439	42,0%
Mujeres	605	58,0%
Edad	**1.044**	**100%**
Menores de 25 años	73	7,0%
Entre 25 y 45 años	462	44,3%
Mayores de 45 años	509	48,8%
Sector	**1.044**	**100%**
Agricultura	46	4,4%
Industria	73	7,0%
Construcción	101	9,7%
Servicios	761	72,9%
Sin empleo anterior	63	6,0%

Evolución mensual de contratos y parados registrados

	Contratos (anuales)	Parados (media anual)
2011	889	1.017
2012	845	1.207
2013	1.055	1.227
2014	1.232	1.166
2015	1.273	1.086



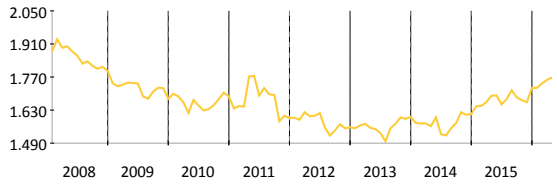
Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE)

3. Actividad productiva

Afiliaciones por regímenes

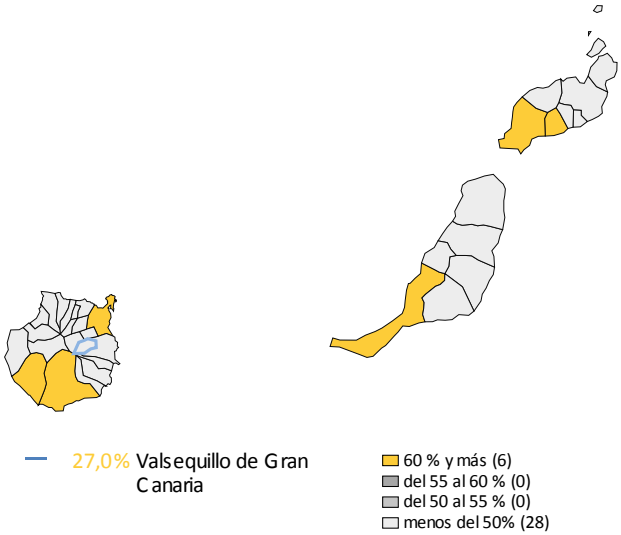
	Trabajadores	
	Número	%
General	1.010	57,1
Agrario	132	7,5
Mar	0	0,0
Hogar	25	1,4
Carbón	0	0,0
Autónomos	601	34,0
Total	1.768	100

Evolución mensual de las afiliaciones



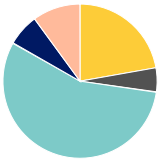
Fuente: Instituto Nacional de la Seguridad Social. Abril 2016

Porcentaje de trabajadores sobre la población de 16 a 64 años



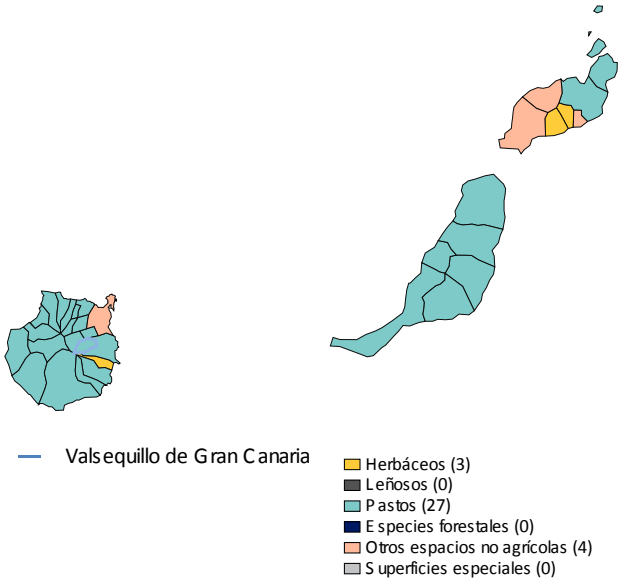
4. Agricultura

Distribución de la superficie de las explotaciones



	%
Herbáceos	22,21
Leñosos	5,11
Pastos	55,96
Especies forestales	6,70
Otros espacios no agrícolas	10,03
Superficies especiales	0,00

Superficie predominante en cada municipio

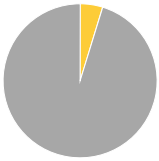


Usos	Hectáreas	%
HERBÁCEOS	870	22,21
Huerta	117	13,42
Invernaderos y similares	16	1,82
Tierras arables	738	84,76
LEÑOSOS	200	5,11
Cítricos	72	36,13
Asociación olivar - frutal	0	0,04
Olivar	4	1,75
Frutales	78	38,89
Frutos secos	19	9,52
Asociación frutos secos - olivar	1	0,25
Asociación viñedo - frutal	0	0,11
Viñedo	7	3,46
Asociación viñedo - olivar	0	0,00
Asociación frutos secos - viñedo	0	0,00
Asociación olivar - cítricos	0	0,00
Asociación cítricos - viñedo	0	0,06
Asociación cítricos - frutales	2	0,82
Asociación cítricos - frutales de cáscara	0	0,20
Asociación frutales - frutales de cáscara	18	8,75
PASTOS	2.193	55,96
Pastizal	86	3,94
Pasto con arbolado	102	4,66
Pasto arbustivo	2.005	91,41
ESPECIES FORESTALES	262	6,70
OTROS ESPACIOS NO AGRÍCOLAS	393	10,03
SUPERFICIES ESPECIALES	0	0,00
TOTAL	3.919	100

Fuente: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Sistema de Información Geográfica de Parcelas Agrícolas (SIGPAC). 2015

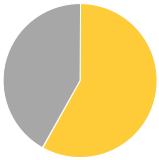
5. Usos y fiscalidad del suelo

Superficie catastral según tipo



	Hectáreas	
Urbanas	184	4,8%
Rústicas	3.690	95,2%

Parcelas urbanas



	m²	
Edificadas	1.070.845	58,2%
Solares	770.671	41,8%

Suelo urbano

	Valor	%
Número de titulares	5.173	
Unidades urbanas según uso	5.950	
Uso residencial	3.287	55,2
Otro uso	2.663	44,8
Valor catastral de las unidades según uso (miles de euros)	325.932	
Uso residencial	234.153	71,8
Otro uso	91.779	28,2
Parcelas urbanas (unidades)		
Parcelas edificadas	2.698	62,5
Solares	1.622	37,5
Superficie total de las parcelas (m²)		
Parcelas edificadas	1.070.845	58,2
Solares	770.671	41,8
Valor catastral por unidad urbana (euros)	54.778	

Distribución de las parcelas urbanas

Superficie en m²	Solares	Parcelas edificadas
Menos de 100	72	340
De 100 a 500	813	1.687
De 500 a 1.000	294	403
De 1.000 a 10.000	428	252
Más de 10.000	15	16

Suelo rústico

Número de titulares	5.035
Número de parcelas	10.491
Número de subparcelas	13.587
Superficie total (hectáreas)	3.690
Valor catastral (miles de euros)	48.133

Impuesto de Bienes Inmuebles (I.B.I.)

	Naturaleza	
	Urbana	Rustica
Número de recibos	5.365	1.427
Base imponible no exenta (miles de euros)	307.924	48.133
Base imponible exenta (miles de euros)	-	0
Base liquidable no exenta (miles de euros)	305.715	40.694

	Naturaleza	
	Urbana	Rustica
Tipo de gravamen general (%)	0,40	0,45
Cuota íntegra (euros)	1.215.642	183.121
Cuota líquida (euros)	1.214.809	183.121

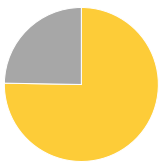
Fuente: Ministerio de Economía y Hacienda. Dirección General del Catastro. 2014

6. Vivienda y urbanismo

Edificios y viviendas censadas

	2011	2001
Número de edificios	3.289	2.913
Número de inmuebles	4.321	-
Número de viviendas familiares	4.308	3.361
Viviendas familiares principales	3.243	2.551
Viviendas familiares no principales	1.065	810

Distribución de las viviendas familiares por tipo



	%
Principales	75,3
No principales	24,7

Fuente: INE. Censo de población y vivienda. 2011 y 2001.

4.2. Análisis del sistema de movilidad

PERSONAS

En lo que refiere a los nodos que generan desplazamientos en la isla de Gran Canaria en referencia a personas (residentes y turistas) éstos se pueden clasificar en:

- Deducidos de la movilidad cotidiana o habitual: educativos o laborales.
- Deducidos de la movilidad no cotidiana: ocio, deporte, salud, etc.

MOVILIDAD COTIDIANA

a) Educativos

Los centros educativos suelen ser grandes atractores de tráficos motorizados y a marcha sobre todo en horas de entrada y salida. Su aportación a la red de transporte supone paradas en corto espacio de tiempo que provocan congestión. Al hecho anterior se une el estacionamiento de los vehículos de transporte colectivo escolares que, en ocasiones, no tienen reserva de plazas para proceder a evacuar a los alumnos. También es importante el hecho de los cruces de calzadas, estos se realizan en el mejor de los casos a través de pasos de peatones, que se suelen encontrar con bastantes usuarios lo cual implica paradas constantes en el tráfico rodado.

Todas las situaciones anteriores provocan siempre que vías o calles con una gran sección y un buen nivel de servicio fuera de hora punta se vean sobrepasadas con los hándicaps que conllevan la ocupación de carriles y el cruce continuado de peatones.

Entre todos los centros educativos adscritos al sistema de educación, el más representativo en cuanto a usuarios y oferta es la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC).

Existen tres campus en la isla, uno en Arucas y tres en Las Palmas de Gran Canaria siendo éste último el que mayor volumen de alumnado, profesorado y personal administrativo supone. Las franjas horarias de entrada y salida de alumnos, 8.00 a 14.00 y de 16.00 a 18.00 suponen horas punta en el entorno de los centros de educación al concentrarse vehículos y multitud de desplazamientos peatonales.

El campus de Tafira se encuentra a medio camino entre Las Palmas de Gran Canaria y Santa Brígida; sus accesos se suceden a partir de la GC-110 y GC-112, esta última conecta la GC-3 con el centro.

El campus de Arucas se ubica en al sur de la GC-2 a su paso por Arucas, de manera que para acceder se debe alcanzar el ramal de acceso sito en la GC-20 (futura GC-3).

Finalmente, el Campus del Obelisco se ubica en el barrio de Arenales en la aglomeración urbana de la ciudad.

Los estudiantes universitarios de Valsequillo deben realizar desplazamientos desde primera hora de la mañana para acudir a la Universidad y en distintas líneas de guagua.

b) Laboral

En la isla se pueden identificar claramente tres sectores que abarcan los grandes nodos generadores de desplazamientos laborales en la isla. Estos sectores son la capital y centro administrativo de Las Palmas de Gran Canaria, la zona turística del sur de la isla (municipios de San Bartolomé de Tirajana y Mogán) y el corredor este en el entorno directo de la infraestructura viaria GC-1 (municipio de Telde, Ingenio, Agüimes y Santa Lucía).

MOVILIDAD NO COTIDIANA

Los desplazamientos por movilidad no cotidiana son aquellos que se producen de manera ocasional por motivos de ocio, deportivos, culturales, turísticos, etc. A continuación se procede a estudiar los principales nodos atractores a escala insular de este tipo de desplazamientos no cotidianos, entre los que se encuentran:

a) Zonas Turísticas

En el año 2013 la isla recibió un total de 3.384.264 turistas los cuales procedían de la Península y el Extranjero, en un 12,21 % y 87,79 % respectivamente. La bolsa principal de absorción de turismo radica en el Sur de la isla en donde se encuentra el 88,7% de las 62.643 plazas turísticas con las que contaba la isla de Gran Canaria a final de 2013.

b) Playas

Las áreas de ocio más representativas desde el punto de vista de la movilidad son las playas. De los 236 km de costa que tiene la isla, más de 60 están ocupados por playas de diversa índole. Estas superficies situadas en el litoral suponen un gran foco atractor de usuarios, sobre todo en épocas de verano. Las playas situadas en el municipio de Las Palmas de GC (Las Canteras) y las que se ubican en la fachada Sur de la isla son las que más atracción suponen a los usuarios.

c) Áreas Comerciales

Los centros comerciales son grandes atractores no sólo de vehículos sino de peatones y de transporte colectivo. El usuario busca en estos la compra de productos o adherirse a la oferta de ocio que plantean estos equipamientos.

e) Zonas Deportivas

En general, los eventos de este tipo en los que se prevé una mayor afluencia tienen lugar en aquellas instalaciones con mayor capacidad, que en numerosas ocasiones coinciden con instalaciones deportivas, como es el caso del Estadio de Gran Canaria, con un aforo de 31.250 personas, el Centro Insular de Deportes, en pleno centro de la ciudad y con una capacidad de casi 5.000 personas o el Gran Canaria Arena, de reciente inauguración y que reemplaza al anterior.

f) Fiestas populares

Otro importante elemento atractor de tráfico a nivel insular lo constituyen las principales fiestas populares llevadas a cabo en los diferentes municipios de la orografía insular derivadas pasacalles o romerías de origen religioso, casi todas ellas celebradas en la época estival. O las fiestas que tiene lugar en el municipio de Valsequillo.

- A continuación se muestran las carreteras municipalizadas de cada municipio incluyendo su punto kilométrico inicial y final así como su localización:

Carreteras municipalizadas

Código nuevo	P.K Inicial	P.K Final	Identificación del tramo
GC-412	0+000	0+330	Acceso a El Troncón (cementerio)
GC-810	8+250	9+200	Travesía Valsequillo
GC-811	Sin fotos de inventario		Acceso a Fuente San Roque
GC-812	0+000	0+620	Travesía Valsequillo

Fuente: Cabildo de Gran Canaria 2013 y Plan Insular Ordenacion Gran Canaria

Autopistas y autovías

Las autopistas y autovías representan el primer nivel de la red de carreteras el cual corresponde a la red de alta capacidad. Está compuesto por las carreteras GC-1, GC-2, GC-3, GC-4, GC-23 y GC-31, en donde las dos primeras recorren el litoral insular y el resto hace funciones arteriales y de circunvalación al municipio de Las Palmas de Gran Canaria.

Este tipo de vías soportan la mayor cantidad de tráficos en la isla puesto que conectar los núcleos de población más importantes (en apartados posteriores se detalla esta distribución de tráfico), así como los puertos y aeropuertos de la isla. Toda esta categoría de la red de carreteras de Gran Canaria forma parte de la red de carreteras de interés regional.



Fuente: Distribución de Carreteras Cabildo GC 2012; Plan Insular Ordenación Gran Canaria

Red Principal

La Red Principal presenta un trazado muy diferente al nivel anterior. En este caso las carreteras discurren desde la costa hacia el interior adaptándose a la orografía lo cual supone en algunos de los casos fuertes pendientes y tramos sinuosos de radios de curvatura reducidos; además de ello la sección transversal no se adapta por regla general a lo dispuesto en la Instrucción de Trazado 3.1.

Esta red tiene como principal objeto conectar el corredor litoral con los núcleos de interior de manera que conforma una red radial. Existen varias carreteras que quedan comprendidas dentro de esta clasificación, pero destaca la GC-10 que corresponde a la conexión entre Telde y la GC-1 la cual soporta un tráfico de casi 60.000 vehículos al día.



Fuente: Distribución de Carreteras Cabildo GC 2012; Plan Insular Ordenación Gran Canaria

Red Complementaria

La red complementaria tiene un trazado en planta y alzado similar al caso anterior pero en este caso la sección transversal llega a ser, en algunos casos, incluso menor, siendo también su trazado en planta y alzado bastante más complejo. Su ámbito es exclusivamente intermunicipal.

La GC-200 forma parte de la red complementaria a pesar de ser una vía de gran importancia al estar recogida dentro de las carreteras de interés regional y conformar el cierre de la red insular de transporte por carretera en el sector oeste. Ésta vía es la más representativa de las que forman la red complementaria, y no solo por su interés regional sino por su longitud, que alcanza más de 65 km, y por conectar los núcleos de Agaete, La Aldea de San Nicolás y Mogán.



Fuente: Distribución de Carreteras Cabildo GC 2012; Plan Insular Ordenación Gran Canaria

Red Local

Las vías no contempladas en las categorías anteriores se incluyen como parte de la Red Local. Su misión es la de conectar pueblos y barrios y ser recorrido longitudinal en estos. Su extensión abarca más de 500 km y los trazados son muy variables en función de su emplazamiento en la isla.

Estado Actual de las Vías

La Red Insular de Carreteras está compuesta por autopistas/autovías, red principal, red complementaria y red local.

Para entender el estado actual de las vías se ha estudiado:

- La distribución geométrica de las mismas. En este sentido se han extraído datos del trazado en planta, en alzado y la composición de la sección transversal de la carretera.
- El estudio de los aforos de tráfico, el cual viene dado por la Intensidad Media de Vehículos (IMD) y por la Intensidad Media de Vehículos Pesados (IMDp); estos datos han sido extraídos de los informes anuales que edita el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria a través de su red de estaciones, en el caso que nos ocupa los datos son del año 2.012 (y anteriores).

De la conjunción de todos estos parámetros se extraerá el análisis del sistema de transporte terrestre.
Con respecto al pavimento, en factor común que en todos los casos de las vías que conforman la red de carreteras de la isla de Gran Canaria el pavimento está compuesto por mezclas bituminosas con mejor o menor estado de conservación.

A la red se han incorporado recientemente algunas infraestructuras viarias que o bien en el documento precedente figuraban como en ejecución o han pasado a tener un documento de planificación (plan territorial) aprobado definitivamente. Estas vías se distinguen a continuación como vías de reciente puesta en servicio o vías con planificación aprobada definitivamente. Cabe señalar que los datos incluidos para estas carreteras en cuanto a su definición geométrica, tráfico, seguridad u otros aspectos analizados han sido extraídos de los documentos de planificación al no estas construidas estas infraestructuras en la actualidad.



Fuente: Distribución de Carreteras Cabildo GC 2012; Plan Insular Ordenación Gran Canaria



4.3. Movilidad privada

Las características de insularidad de presenta el territorio canario suponen un carácter singular para el tratamiento de los parámetros de desplazamiento, segregando éstos entre las relaciones que se producen en el interior del territorio y las que se producen a/desde el exterior.

DISTRIBUCIÓN MODALIDAD

Son aquellos llevados a cabo por los ciudadanos de la isla de Gran Canaria y se puede segregar entre los desplazamientos de tipo cotidiano o habitual (labores y educativos) o los desplazamientos de tipo puntual debidos a cuestiones relacionadas con el ocio, la salud, etc.

Tipología de desplazamientos cotidianos residentes

Tipo	Porcentaje
Educativo	20%
Laboral	80%

Fuente: INE 2011 y Plan Insular Ordenación Gran Canaria

Tipo	Porcentaje
Coche conductor	54%
Coche pasajero	9%
Guagua	201
Moto	4%
Pie	2%
Bicicleta	2%
Otros	5%

Fuente: INE 2011 y Plan Insular Ordenación Gran Canaria

Según los datos extraídos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria la ocupación media del vehículo es de 1,19 en los desplazamientos urbanos y un 1,17 en los interurbanos, lo cual es un dato muy inferior a la media nacional que se encuentra en 1,743, aunque algunos autores bajan esta cifra hasta 1,50.

A partir de entonces, se puede concluir con que en los desplazamientos realizados de manera habitual, cotidiana o diaria, el automóvil es el medio de transporte por excelencia, en donde cada vehículo presenta una baja tasa de ocupación y los medios blandos (transporte colectivo, marcha a pie y bicicleta) son usados en 3 de cada 10 desplazamientos. Por su parte la moto, como en el resto de la orografía nacional, cuenta con escaso uso.

Todo este tráfico motivado por cuestiones cotidianas supone fuertes congestiones en la red que tienen su máxima expresiones en las horas punta representadas por los tramos horarios: 07:30 – a 8:00, 13:30 a 15:30 y 17:00 a 18:30.

a) Desplazamientos cotidianos

Los desplazamientos producidos por la denominada movilidad cotidiana son aquellos relacionados directamente con la educación y el ámbito laboral. Estos se relacionan muy directamente con la actividad económica lo que lo convierte en una variable fundamental para el estudio de la movilidad insular.
En municipio de Las Palmas de Gran Canaria representa un gran centro laboral y a su vez un punto determinante de la educación a todas las escalas. Este hecho se fundamenta principalmente en los desplazamientos en automóvil los cuales en las tres estaciones de aforo del Plan de Aforos elaborado por el Cabildo de Gran Canaria para el año 2012 más significas a la entrada de la ciudad sucede los siguiente:

Aforo año 2012 estaciones entrada a Las Palmas de GC

Estación	Localización	Tráfico día laboral	Tráfico día no laboral	Variación (Laboral a No Laboral)
E-3-26	Salida Túneles Julio Luengo (GC-2) hacia Alcaravaneras	25.706	12.783	- 50,2 %
E-11-661b	Av. Marítima (GC-1) hacia Belén María	21.631	5.320	- 75,4 %
441	Salida GC-23 hacia Plaza de las Américas	26.897	16.400	- 39,0%

Fuente: Plan de Aforos de Gran Canaria 2012 y Plan Insular Ordenación Gran Canaria

A partir de los datos anteriores se puede concluir que los desplazamientos por movilidad cotidiana se ven reducidos en más de un 50% en las entradas por el norte de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, en más de un 75% en el caso del acceso Sur y en casi un 40% desde el centro y resto de la ciudad.

b) Educativos

Según datos de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, al año 2008 se contaba con un total de 77.914 alumnos repartidos entre los 603 con los que contaba la isla a esa fecha de referencia.

Entre todos los centros educativos adscritos al sistema de educación, el más representativo en cuanto a usuarios y oferta es la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC). La Universidad de Las Palmas de Gran Canaria cuenta con cuatro campus en la isla, uno en Arucas y tres en Las Palmas de Gran Canaria siendo éstos últimos los que mayor volumen de alumnado, profesorado y personal administrativo supone. Del resumen de cifras para el curso 2013-2014 de la ULPGC se extraen los siguientes datos:

- Alumnos: 25.946
- Profesorado: 1.550
- Personal Administrativo: 745

Estas cifras suponen un descenso en el número de alumnos entre los cursos 2008-2009 a 2013- 2014 de un 13%. El estudiante universitario presenta unas características diferentes a los estudiantes de primaria y secundaria al tener la posibilidad de disponer de automóvil, lo cual supone que los campus universitarios son grandes puntos de generación de desplazamientos y en el caso particular del campus de Tafira de gran afluencia de automóviles.

Las franjas horarias de entrada y salida de alumnos, 8.00 a 14.00 y de 16.00 a 18.00 suponen horas punta en el entorno de los centros de educación al concentrarse vehículos y multitud de desplazamientos peatonales.

Los accesos a los campus universitarios son los siguientes:

- El campus de Tafira se encuentra a medio camino entre Las Palmas de Gran Canaria y Santa Brígida; sus accesos se suceden a partir de la GC-110 y GC-112, esta última conecta la GC-3 con el centro.
- El campus de Arucas se ubica en al sur de la GC-2 a su paso por Arucas, de manera que para acceder se debe alcanzar el ramal de acceso sito en la GC-20 (futura GC-3).
- El campus del Obelisco se ubica en el barrio de Arenales en la aglomeración urbana de la ciudad.
- Finalmente, el campus de San Cristobal tiene conexión directa con la GC-1.

Alumnos Universidad de Las Palmas de GC

Procedencia	1 y 2º ciclo	3er ciclo	TOTAL
Valsequillo	152	1	153

Fuente: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (2012) y Plan Insular Ordenación Gran Canaria

Hay que considerar que los estudiantes de educación primaria tienen una autonomía menor que aquellos mayores de 16 años. A partir de entonces no se cuenta con datos que puedan determinar los modos de desplazamiento a los centros educativos de educación primaria por lo que a partir del reparto modal tipo para centros de primaria llevado a cabo por la Universidad de Valladolid.

La tabla anterior se resume en la siguiente categorización de medios de transporte en donde se extraen las siguientes conclusiones:

- Los estudiantes de secundaria, se desplazan principalmente a pie por la proximidad de los centros educativos respecto al hogar. Otros medios de transporte significativos para este perfil de usuario es la guagua y en menor medida el automóvil, en igual proporción como conductores que como pasajeros.
- Los estudiantes universitarios usan principalmente el automóvil para desplazarse a los campus universitarios de la isla de Gran Canaria, en dónde 7,5 de cada diez de estos desplazamientos son como único usuario del vehículo. En uso de la guagua como segundo medio de transporte preferido para los aniversarios representa menos de la mitad del volumen de desplazamientos que el automóvil.
- Los estudiantes de ciclos de grado medio y superior tienen un comportamiento similar a los universitarios.
- En cuanto a los estudiantes post universitarios (postgrado, máster y doctorado) tienen un marcado uso del automóvil en solitario, llegando a 8,5 desplazamientos en solitario en el vehículo. Cabe destacar que en este caso los desplazamientos en moto superan en más del doble al de los universitarios, mientras que los desplazamientos a pie son los menores de todos los considerados en este estudio.
- Finalmente, los estudiantes de otros centros (escuelas de idiomas, música, talleres, etc.) tienen un reparto modal más compensado, en dónde los medios blandos (guagua, bicicleta y a pie), adquieren una mayor representatividad al alcanzar el 45,5% del total de los desplazamientos.

Desplazamiento alumnos menores de 16 años

		Alumnos
Vehículo Privado	31 %	24.153
Transporte Colectivo	25 %	19.478
Bicicleta	4%	3.116
A pie	38%	29.607
Moto	2%	1.558

Fuente: Universidad de Valladolid

Considerando los datos del Censo de Población de 2011 y de 2001 se puede observar la evolución de los desplazamientos cotidianos motivados por educación para los estudiantes de más de 16 años los cuales son los que cuentan con mayor autonomía en sus movimientos. A partir de entonces se extraen las siguientes conclusiones para los desplazamientos educativos de mayores de 16 años en el periodo 2001 a 2011:

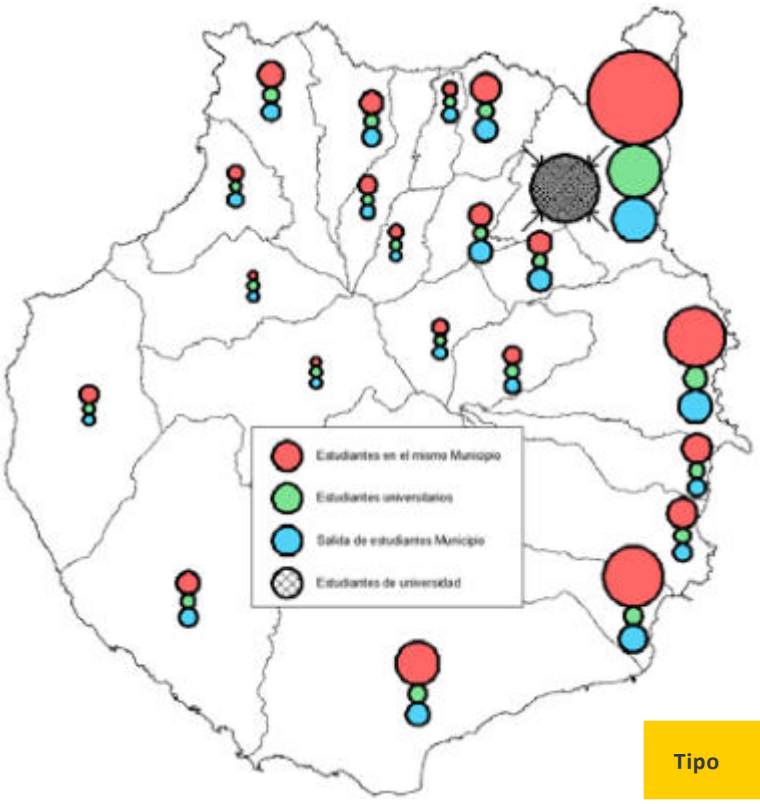
- En el caso de los estudiantes de secundaria, el uso de la guagua ha descendido en un 20% en favor de un aumento del uso del automóvil el cual ha aumentado en un 23%.
- La situación de los estudiantes universitarios también varia notablemente y siguiendo el mismo guión que los estudiantes de secundaria. Así la guagua reduce su uso en casi un 40%, aumentando el automóvil en un 23,6%; los medios a pie y en bici experimentan crecimientos.

- Los estudiantes de ciclos mantienen un comportamiento similar al de los universitarios, siendo la evolución también semejante.
- En el caso de los post universitarios los datos dan un giro al descender el uso del automóvil en un 11,8%, la guagua desciende en un 4,6%, mientras que aumentan sensiblemente la moto, a pie y en bicicleta.
- Finalmente para los estudiantes de otros centros, al igual que para los de secundaria y universitarios, el uso del automóvil y la bicicleta aumenta notablemente, descendiendo en casi un 25% el uso de la guagua.

En general, en estos diez años del periodo de estudio, ha aumentando muy significativamente el uso del automóvil y la bicicleta (multiplicando su uso en el orden de 10 veces más) y ha descendido el uso del transporte colectivo de manera muy notable.

Otro de los aspectos que se han tenido en cuenta en el presente estudio es la procedencia del alumnado, siendo la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria el destino principal de los desplazamientos para usuarios mayores de 16 años.

Movimientos educativos



Fuente: Plan Insular Ordenación Gran Canaria

Tipo de desplazamientos

Tipo	Porcentaje
Mismo municipio	79,72%
Fuera del municipio	20,48%

Fuente: INE, año 2011 y Plan Insular Ordenación Gran Canaria

c) Laboral

La economía de la isla se basa en los tres tipos de sectores productivos existentes: el primario, secundario y terciario. Esta base se distribuye de manera espacial en la isla de manera que cada sector está caracterizado en determinadas zonas de la isla. De esta manera la zona norte prima el sector primario, mientras que en el sur radica la mayoría del sector terciario; el sector secundario (construcción) se da en prácticamente toda la isla aunque la tendencia de éste es a la baja dado el momento económico actual.

En cuanto a su importancia por el volumen economía que produce cada sector, el terciario es el más representativo, seguido de secundario y primario. En el municipio de Valsequillo adquiere especial importancia el sector primario.

breve introducción a la economía isleña reseñada en los párrafos anteriores supone una idea en la distribución y tipología de empleos en la superficie de la isla. A tal efecto se distinguen dos importantes focos de atracción de empleo de diferente índole tipología, que están representados por los municipios de Las Palmas de Gran Canaria-Telde y Santa Bartolomé de Tirajana.

Puede observarse más del 40% de la población trabaja en su mismo municipio y el resto emigra a otros municipios de la isla hacia su puesto de trabajo. Esta situación comparada con la repercusión en estos empleos con la población municipal y la que accede a los puestos de trabajo desde fuera del municipio supone un volumen de tráfico considerable en las horas punta, la cual suele coincidir con la de los centros educativos.

Los datos anteriores surgen de la necesidad de conocer los movimientos laborales en la isla y saber la repercusión que tienen estos sobre la movilidad insular. A partir de la Encuesta de Población Activa del Gobierno de Canarias para el año 2011 se han relacionado los datos anteriores de manera que los parámetros de Trabajan Fuera del Municipio y Trabajadores Externos (aquellos que llegan a un municipio para trabajar y su residencia no está en el mismo) surgen de:

- Trabajan Fuera del Municipio: Población Ocupada – Trabajan en el Municipio
- Trabajadores Externos: Empleos Registrados – Trabajan en el Municipio.

Lugar de trabajo

	Población activa	Población ocupada	Empleo registrados	Trabajan en el municipio	Trabajan fuera del municipio	Trabajadores extenos
Valsequillo	4.960	3.020	599	890	2135	-291

Lugar	Porcentaje
Trabajan en el municipio	59%
Trabajan fuera del municipio	41%

Fuente: INE 2011.

El vehículo privado es el medio de transporte por principal para los desplazamientos laborales, lo cual considerando las entradas y salidas laborales a escala municipal.

Los medios blandos (guagua, marcha a pie y bicicleta) representan tan solo un 25% de los desplazamientos laborales, aun cuando el 60% de los trabajadores trabajan en su mismo municipio.

Se puede deducir según los estudios del Plan Insular Ordenación Gran Canaria que:

- El automóvil se mantiene con un crecimiento menor al 1% como consecuencia del aumento de los viajes como conductor y el descenso de los viajes como pasajero.
- El desplazamiento en automóvil en solitario pasa de un 82,6% a un 85,45%, lo que supone un aumento del 2,85.
- La guagua es el modo de transporte que más reduce su uso, alcanzando un valor del 7,65%
- La bicicleta multiplica por 12 en el periodo de estudio, convirtiéndose en una nueva alternativa de transporte en los desplazamientos laborales.

MATRIZ DE DESPLAZAMIENTOS

En la tabla siguiente, se muestra la matriz de desplazamientos. Son los tiempos que resultan de realizar los itinerarios más cortos posibles con las velocidades máximas permitidas en el desplazamiento. Esta matriz de desplazamiento ha sido elaborada realizando cálculo de distancias entre dos puntos.

	Valsequillo Casoc	Tenteniguada	El Rincón de Tenteniguada	Las Vegas	Tecén	La Cantera	Luis Verde y Las Casas	Los Llanetes	Lomitos de Correa, Juagarzos y La Palma	Valle de San Roque	Era de Mota	La Barrera
Valsequillo Casco		9	14	4	9	4	2	5	5	15	6	4
Tenteniguada	9		4	5	18	13	11	14	15	22	6	13
El Rincón de Tenteniguada	14	4		10	23	18	16	19	20	27	10	18
Las Vegas	4	5	10		13	8	5	8	10	16	2	8
Tecén	9	18	23	13		9	8	10	15	18	16	7
La Cantera	4	13	18	8	9		3	5	9	10	11	4
Luis Verde y Las Casas	2	11	16	5	8	3		5	10	13	10	4
Los Llanetes	5	14	19	8	10	5	5		11	14	12	4
Lomitos de Correa, Juagarzos y La Palma	5	15	20	10	15	9	10	11		9	13	10
Valle de San Roque	15	22	27	16	18	10	13	14	9		19	12
Era de Mota	6	6	10	2	16	11	10	12	13	19		10
La Barrera	4	13	18	8	7	4	4	4	10	12	10	

Tabla Matriz de desplazamientos.

MOTIVOS DE VIAJE

De los datos incluidos en el PTE-21 se extrae la encuesta de desplazamientos que los distribuye como sigue:

- Trabajo
- Compras
- Estudios
- Ocio
- Asuntos Propios
- Otros

Por tanto, los principales motivos de desplazamientos en transporte colectivo son los relacionados con los desplazamientos cotidianos (trabajo y educación) que suponen un 52% de los viajes, a los que siguen los asuntos propios con un 18%, el ocio con un 14% y en menor medida las compras y otros desplazamientos sin clasificar.

Motivo del viaje

Motivo	Porcentaje
Trabajo	41%
Compras	7%
Estudios	11%
Ocio	14%
Asuntos Propios	18%
Otros	9%

PTE21 y Plan de General de Ordenación Insular. 2007

Los desplazamientos llevados a cabo por la población flotante que visita la isla de Gran Canaria. Durante el pasado año 2013, visitaron la isla de Gran Canaria un total de 3.384.2644 turistas los cuales presentaban las siguientes características en sus desplazamientos según la última encuesta de movilidad realizada por el Consorcio para la Rehabilitación Turística del Sur de Gran Canaria durante el año 2010:

Con respecto al automóvil:

- El 32% de los conductores encuestados que utilizan vehículo propio proviene del exterior de la zona turística (principalmente de los municipios de Vecindario y Las Palmas de Gran Canaria) frente a un 28% que proviene de Playa del Inglés.
- El principal destino de los viajes en coche es Playa del Inglés (68.43%).
- Alrededor del 60% de los desplazamientos en vehículo privado son de movilidad obligada (trabajo y gestiones). Tan solo el 2% de los viajes tienen por motivo los desplazamientos de ocio a la playa.
- Atendiendo al grado de ocupación por vehículo en los desplazamientos, son los desplazamientos por movilidad obligada los que presentan el menor grado de ocupación ya que apenas superan el 1,2; mientras que los viajes a la playa superan los dos viajeros por vehículo.

Con respecto a los peatones:

- El lugar de alojamiento de los flujos peatonales es esencialmente la propia zona de la encuesta.
- Más del 70% de los desplazamientos peatonales es inferior a 20 minutos.
- El 90% de los desplazamientos es por “movilidad no obligada” (ni trabajo ni estudios), de los cuales, alrededor del 37% es por motivo paseo y un 28% playa.
- El 75% de los encuestados prefiere ir a pie como medio de aproximación al lugar de destino frente a un 15% que prefiere la guagua o un 5% el vehículo propio.

Con respecto a las preferencias de la movilidad turística:

- Las 2/3 partes de los turistas prefiere alojarse en la zona de estudio frente a un 20% que la visita pero sin alojarse en ella.
- El modo más habitual de desplazamiento es a pie. Alrededor del 50% acude andando a la playa y el 65% lo hace para ir a los Centros Comerciales. Como alternativa a ir andando, el medio más utilizado es la guagua pública (23%).
- El principal modo de acceso a la zona de playa es el peatonal con porcentajes que varían entre el 60 y el 70% seguido del vehículo privado con un 13%.

Con respecto a los trabajadores:

- Más del 40% de los trabajadores reside fuera del Municipio, lo que hace que el medio de transporte más empleado sea el vehículo propio (62%) seguido de la Guagua pública (15%).
- Muchos de los trabajadores tienen que recurrir al uso de la zona azul (40-50%), aparcamientos de pago (20-30%) o una plaza propia (25%).
- Sin embargo, el 44% de los trabajadores que utilizan el vehículo privado no utiliza el transporte público por comodidad, un 13% por el horario, un 9% por las frecuencias y un porcentaje similar por la distancia a la parada.

PARQUE MÓVIL

Parque de vehículos. 2014

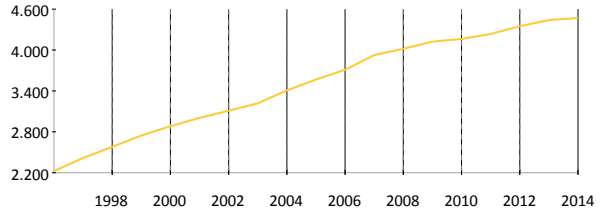
Vehículos	7.424	100%
Turismos	4.471	60,2%
Camiones y furgonetas (*)	2.250	30,3%
Motos	500	6,7%
Tractores	19	0,3%
Autobuses	8	0,1%
Otros	176	2,4%

*Incluye todoterrenos.

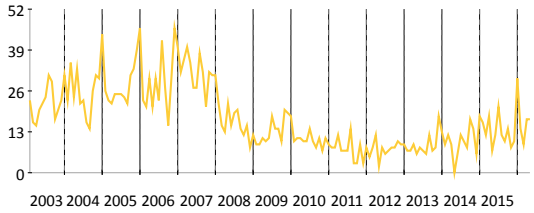
Matriculación de vehículos

	2013	2014	2015
Ciclomotores	1	0	1
Vehículos automóviles	108	121	170
Turismos	83	83	127
Camiones	20	20	16
Furgonetas	1	3	6
Todoterrenos	0	2	3
Motos	4	13	17
Tractores	0	0	0
Autobuses	0	0	0
Otros	0	0	1
Remolques y semirremolques	0	0	1

Evolución del parque de turismos



Evolución mensual de las matriculaciones de vehículos



Fuente: Dirección general de tráfico.

Parque de vehículos en circulación según tipos de vehículo y periodos.

Unidad de medida: Vehículos

Valsequillo	Total	Camiones y furgonetas	Guaguas	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales	Remolques y semirremolques	Otros tipos de vehículo
2015 (p)	7.586	2.259	8	4.607	501	22	73	116
2014	7.424	2.250	8	4.471	500	19	69	107
2013	7.355	2.233	8	4.440	474	21	70	109
2012	7.235	2.246	8	4.350	450	21	59	101
2011	7.128	2.256	26	4.236	427	20	62	101
2010	7.047	2.257	26	4.163	417	21	65	98
2009	6.969	2.255	22	4.123	389	20	62	98
2008	6.811	2.240	22	4.019	348	23	60	99
2007	6.622	2.203	17	3.926	307	23	54	92
2006	6.411	2.127	18	3.848	258	22	52	86
2005	5.931	1.976	29	3.567	205	22	51	81

Parque de ciclomotores en circulación según tipos de combustible y periodos.

Unidad de medida: Vehículos

	2015 (p)	2014	2013	2012	2011
Valsequillo	201	199	209	216	220

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) a partir de datos de la Dirección General de Tráfico.

Parque de vehículos en circulación según tipos de vehículo y periodos.

Unidad de medida: Vehículos

Valsequillo	Total	Camiones y furgonetas	Guaguas	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales	Remolques y semirremolques	Otros tipos de vehículo
2015 (p)	7.586	2.259	8	4.607	501	22	73	116
2014	7.424	2.250	8	4.471	500	19	69	107
2013	7.355	2.233	8	4.440	474	21	70	109
2012	7.235	2.246	8	4.350	450	21	59	101
2011	7.128	2.256	26	4.236	427	20	62	101
2010	7.047	2.257	26	4.163	417	21	65	98
2009	6.969	2.255	22	4.123	389	20	62	98
2008	6.811	2.240	22	4.019	348	23	60	99
2007	6.622	2.203	17	3.926	307	23	54	92
2006	6.411	2.127	18	3.848	258	22	52	86
2005	5.931	1.976	29	3.567	205	22	51	81

Parque de turismos en circulación según tipos de combustible, cilindrada y periodos.

Unidad de medida: Vehículos

Valsequillo	TOTAL	Gasolina	Diésel	Eléctrico	Butano	Gas Licuado de Petróleo	Gas Natural Comprimido	Gas Natural Licuado	Biodiésel	Otros	Sin especificar
2015 (p)	4.607	3.393	1.211	2	0	1	0	0	0	0	0
2014	4.471	3.328	1.141	1	0	1	0	0	0	0	0
2013	4.440	3.358	1.082	0	0	0	0	0	0	0	0
2012	4.350	3.331	1.019	0	0	0	0	0	0	0	0
2011	4.236	3.297	939	0	0	0	0	0	0	0	0

Parque de vehículos en circulación según tipos de vehículo y tipos de combustible y periodos.

Unidad de medida: Vehículos

Valsequillo	TOTAL	Gasolina	Diésel	Eléctrico	Gas Licuado de Petróleo	Sin especificar
2014	7.424	4.170	3.180	3	1	70
2013	7.355	4.189	3.093	2	0	71
2012	7.235	4.140	3.034	1	0	60
2011	7.128	4.084	2.980	1	0	63

Parque de guaguas en circulación según potencia fiscal y número de plazas y periodos.

Unidad de medida: Vehículos

Valsequillo	Total	De 0 a 20 plazas	De 21 a 35 plazas	De 36 a 50 plazas	Más de 50 plazas	Sin especificar
2015 (p)	8	5	2	0	1	0
2014	8	5	2	0	1	0
2013	8	5	2	0	1	0
2012	8	5	1	0	2	0
2011	26	22	2	0	2	0

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) a partir de datos de la Dirección General de Tráfico.

Comparativa del parque de vehículos en circulación por cada 1.000 habitantes y años.

Unidad de medida: Según indicadores

	Canarias	Gran Canaria	Valsequillo
2015 (p)			
Vehículos por cada 1.000 habitantes	730,5	692,3	817,8
Turismos por cada 1.000 habitantes	491,9	474,2	496,7
2014			
Vehículos por cada 1.000 habitantes	713,4	673,2	804,1
Turismos por cada 1.000 habitantes	479,1	459,0	484,2
2013			
Vehículos por cada 1.000 habitantes	701,9	665,2	802,1
Turismos por cada 1.000 habitantes	470,1	451,4	484,2
2012			
Vehículos por cada 1.000 habitantes	705,9	668,2	790,1
Turismos por cada 1.000 habitantes	471,9	451,6	475,0
2011			
Vehículos por cada 1.000 habitantes	702,3	670,1	784,2
Turismos por cada 1.000 habitantes	468,4	452,0	466,0
2010			
Vehículos por cada 1.000 habitantes	698,5	666,8	774,5
Turismos por cada 1.000 habitantes	463,9	448,0	457,5
2009			
Vehículos por cada 1.000 habitantes	698,3	666,6	768,6
Turismos por cada 1.000 habitantes	463,4	446,5	454,7
2008			
Vehículos por cada 1.000 habitantes	709,2	673,5	757,9
Turismos por cada 1.000 habitantes	471,9	452,0	447,2
2007			
Vehículos por cada 1.000 habitantes	715,1	671,5	748,0
Turismos por cada 1.000 habitantes	477,6	452,2	443,5
2006			
Vehículos por cada 1.000 habitantes	693,0	644,5	746,9
Turismos por cada 1.000 habitantes	467,2	438,1	448,3
2005			
Vehículos por cada 1.000 habitantes	664,2	615,9	685,0
Turismos por cada 1.000 habitantes	452,8	423,5	411,9

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) a partir de datos de la Dirección General de Tráfico.

NIVEL DE OCUPACIÓN

El municipio de Valsequillo de Gran Canaria, con una extensión en superficie de 38,77 km2, registra algo más de 7.400 vehículos, según datos estadísticos del Parque de Vehículos del Instituto Canario de Estadística ISTAC. Este dato a priori puede dar pie a interpretar que se trata de un municipio donde la densidad de vehículos no es elevada, si lo comparamos con otros municipios de Gran Canaria, como pueden ser el municipio capitalino de Las Palmas de Gran Canaria, Arucas o Telde, que presentan un parque de vehículos significativamente superior.

Sin embargo, si analizamos el dato de 7.400 vehículos en un municipio que cuenta con una población censada de 9.276 habitantes en el año 2015, podemos deducir que el número de vehículos por habitantes (casi un vehículo por habitante) resulta un dato muy significativo y que va en detrimento de los objetivos perseguidos en el presente PMUS, en el que se pretende implantar un sistema de movilidad más sostenible que el actual.

Además de ello, si se analiza el tipo de vehículos que conforman el parque de vehículos municipal, llama la atención que más del 30% de los vehículos son camiones y furgonetas, mientras que el 59% son turismos y tan solo algo más del 6% motocicletas. Estos datos confirman que una buena parte de la población local dispone de vehículos orientados al trabajo, en este caso rural debido a las características del municipio de Valsequillo de Gran Canaria.

Teniendo en cuenta que se trata de un municipio con una orografía muy abrupta y con unas características rurales muy presentes que han configurado el territorio municipal hasta la actualidad, donde las conexiones a través del transporte público no tienen la frecuencia necesaria y además no alcanza a muchos de los barrios del Municipio, resulta obvio que la población local depende en gran medida del vehículo privado para desplazarse.

El Municipio no cuenta con infraestructuras suficientes de transporte alternativos al vehículo privado, por lo que el nivel de ocupación del vehículo en el sistema viario del Municipio es relativamente alto para el número de habitantes, especialmente en algunos sectores urbanos con presencia de dotaciones y servicios tales como Valsequillo Casco especialmente, aunque también se registran altos niveles de ocupación en La Barrera y en las vías que dan acceso a los centros educativos en determinadas horas punta.

INTENSIDAD DE TRÁFICO

En los mapas de tráfico que publica el Ministerio de Fomento se representa el tráfico por carretera desde el año 1960. Desde entonces y sistematizado a través del Plan anual de aforos se recoge en cada una de las estaciones de aforo (3161 en el año 2014 en la RCE) el tráfico que circula por esa sección de carretera. Los datos más relevantes son la IMD (Intensidad media diaria medida en vehículos/día), el porcentaje de vehículos pesados y motocicletas y la intensidad diaria de vehículos extranjeros.

Aunque el municipio de Valsequillo de Gran Canaria no tiene una representación importante en tales mapas de tráfico, debido a que las carreteras que transitan por el Municipio no se encuentran entre las vías con altas intensidades de tráfico a nivel nacional, resulta importante destacar la GC-41 como la vía más relevante.

Esta carretera registra una intensidad de tráfico de hasta 300 vehículos a la hora en momentos señalados, como es el caso de los domingos por la mañana, en gran medida debido a los usuarios que acceden a las medianías y cumbres de Gran Canaria los fines de semana. Conviene tener en cuenta que esta vía permite el acceso y salida del Municipio desde el municipio de Telde y desde el municipio de la Vega de San Mateo. Esta misma vía sirve de acceso a muchos barrios distribuidos por la geografía municipal que se encuentran localizados anexos o cercanos al circuito de enlace principal entre los tres municipios señalados, tales como Tenteniguada, Las Vegas, etc.

Otra vía de importancia a nivel municipal es la GC-810 que permite el acceso al Municipio desde el Norte y da acceso también a otros barrios como son San Roque y Lomitos de Correa, entre otros.

4.4. Aparcamientos

OFERTA DE APARCAMIENTOS

En su mayor parte, la oferta de aparcamientos en el Municipio se localiza en superficie en torno a las calles de los núcleos de población, tanto en línea como en batería. Por ejemplo, en el casco de Valsequillo, que es el sector urbano con mayor densidad de población del Municipio, muchas zonas de aparcamiento están resueltas en batería, en las calles colindantes a la trama peatonal. Las principales vías de aparcamiento aquí son la Avenida Juan Carlos I y la calle Isla de Tenerife, que conecta las dotaciones deportivas y educativas con el casco.

Además de ello, se localizan en el Municipio diversas áreas libres de edificación que, aunque son de titularidad privada, se utilizan como áreas de aparcamiento. Estas áreas de aparcamiento permiten el desahogo de la búsqueda de aparcamiento para los conductores, especialmente en determinadas fechas festivas en las que concurren en el casco de Valsequillo un número muy importante de vehículos.

Se prevé en el futuro el desarrollo de un suelo social-comercial próximo al casco de Valsequillo, que se destinará a parque agropecuario, donde se pretende instalar una feria de venta directa de productos ganaderos. Este nuevo sector contemplado en los instrumentos de planeamiento urbanístico dispondrá de nuevas plazas de aparcamiento para garantizar el acceso y disfrute de las dotaciones públicas previstas, y además podrá contribuir como aparcamiento disuasorio a la mayor fluidez del tráfico rodado. La previsión de aparcamientos en este sector es de 100 nuevas plazas de aparcamiento.

ALTERNATIVAS

La oferta habitual de aparcamientos en el Municipio es la ya señalada anteriormente. En ocasiones y debido a eventos en fechas señaladas, como es el caso de la celebración de San Miguel Arcángel en la que tiene lugar eventos con mucha afluencia de público, tales como la Feria Ganadera y la Suelta del Perro Maldito, el Municipio habilita alternativas para el aparcamiento, que se centran en la disposición de solares de titularidad privada para aparcamientos, alcanzando para ello acuerdos con los propietarios del suelo.

EFICIENCIA DE USO

En general, puede decirse que el sistema de aparcamientos en el Municipio es eficiente, algo que se verá aún mejorado a partir de la construcción del parque agropecuario ya mencionado y que albergará unas 100 plazas más.

Con el uso de determinados solares privados como áreas de aparcamiento, a través de acuerdos entre el Ayuntamiento y sus propietarios, se ha logrado disponer de espacios donde el usuario puede dejar el vehículo de manera gratuita y acceder a pie a las áreas de dotaciones y centro histórico de Valsequillo.

Sin embargo, se detecta un grado elevado de infracciones por parte de los usuarios del vehículo privado, que se manifiesta en vehículos aparcados en doble fila o incorrectamente estacionados en zonas de carga y descarga, entre otras infracciones, que se debe fundamentalmente a una actitud desaprensiva por parte de los usuarios y a la falta de control disciplinario.

DISTRIBUCIÓN HORARIA

Valsequillo cuenta con algunas zonas donde el estacionamiento está regulado mediante la implantación hace unos años de zona azul. Se trata de algunos tramos de calle localizados fundamentalmente en Valsequillo Casco en entornos anexos al comercio, aunque no se trata en la actualidad de una regulación de pago para los usuarios.

INCENTIVOS

Resulta necesario el cambio en los hábitos de movilidad del ciudadano y fomentar el servicio público, si se pretende que éste sea una alternativa atractiva frente al vehículo privado. Ello implica tomar una serie de actuaciones encaminadas a incentivar el empleo de transporte público y desmotivar el uso del vehículo privado.

El municipio de Valsequillo de Gran Canaria no ha implantado aún incentivos fiscales para usuarios que apuesten por aspectos tan relevantes como el ya mencionado uso del transporte público, la compra de vehículos más sostenibles, como son los híbridos o eléctricos, el uso del coche compartido, etc., tratándose de medidas que pueden resultar muy interesantes de cara a los objetivos fijados en el presente PMUS.

Al mismo tiempo, las malas conductas de los usuarios que impliquen una sanción pueden servir de financiación para que el resto de usuarios se beneficien en la mejora de la movilidad del Municipio, de forma que el ciudadano capte como redunda en su beneficio.

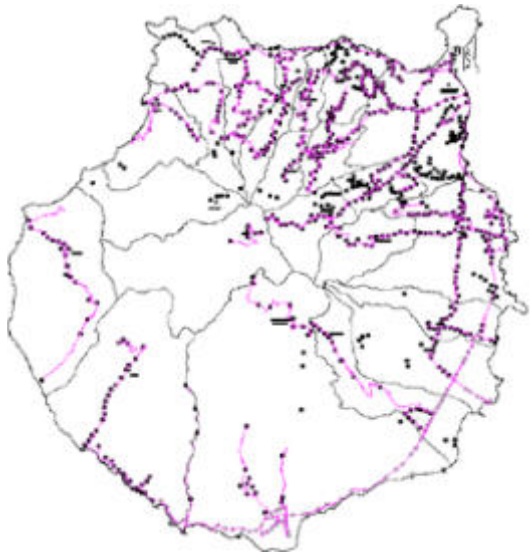
En cualquier caso y tal como se ha mencionado, no se han puesto en marcha incentivos en el Municipio en este sentido, existiendo muchas opciones interesantes por impulsar, tales como las medidas mencionadas anteriormente u otras, que generen un efecto de fomento en el usuario del vehículo privado.

4.5. Transporte públicos

TRANSPORTE COLECTIVO POR CARRETERA

El Servicio de Transporte Colectivo por carretera en la isla de Gran Canaria es explotado a través de concesiones por seis operadores de los cuales GLOBAL es el que ofrece el transporte interurbano a toda la isla. Para la elaboración de este apartado se han mantenido contacto con los responsables de explotación de GLOBAL SU, Guaguas Municipales y con la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria. Así mismo se han consultado los datos extraídos de los planes territoriales de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado 21 y 2, el Plan de Movilidad Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria y el Estudio de Movilidad en el ámbito del Consorcio de Rehabilitación Turística del Sur de Gran Canaria.

Por el municipio de Valsequillo transita la línea 43 que conecta con el municipio de Telde y la línea 13 que conecta Telde con San Mateo pasando por Valsequillo.



Fuente: Global SU 2014

TRANSPORTE COLECTIVO POR CARRETERA URBANO

Guaguas Municipales S.A. es la Empresa Municipal de Transportes de Las Palmas de Gran Canaria que presta el servicio de transporte público urbano en la ciudad. En 1979 el Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria se convierte en propietario de Guaguas Municipales y en 1999 la Empresa Municipal de Transportes se integra en el consorcio que rige la coordinación de las empresas de transporte regular colectivo de viajeros en la isla de Gran Canaria, denominada Autoridad Única del Transporte.

Durante el año 2013, Guaguas Municipales implantó una nueva red de líneas la cual tenía los siguiente objetivos:

- Hacer la red más eficiente y aprovecha mejor los recursos disponibles.
- Potenciar el efecto de red.
- Jerarquizar la oferta mediante la creación de líneas troncales y de barrio.
- Transbordos grautuitos como parte fundamental de los desplazamiento.
- Adaptar la red a la nueva distribución urbana.
- Nuevos terminales y puntos de enlace.
- Mejora de la velocidad comercial.

RUTAS

Para llegar al municipio de Valsequillo de Gran Canaria el usuario que se desplaza tanto desde el norte como desde el sur de Gran Canaria, debe optar por utilizar la autovía GC-1 y tomar la desviación en Telde. A partir de este momento, y tras atravesar el municipio de Telde, el conductor debe utilizar una carretera interior de doble sentido hasta llegar a Valsequillo (GC-41). Aquellos que se desplazan desde el interior de la Isla podrán llegar a este municipio también utilizando la GC-41 pero desde el municipio vecino de la Vega de San Mateo.

La distancia a recorrer para llegar a Valsequillo es de 24 km desde Las Palmas de Gran Canaria, 52 km desde Maspalomas, 14 km desde San Mateo y 10 km desde Telde.

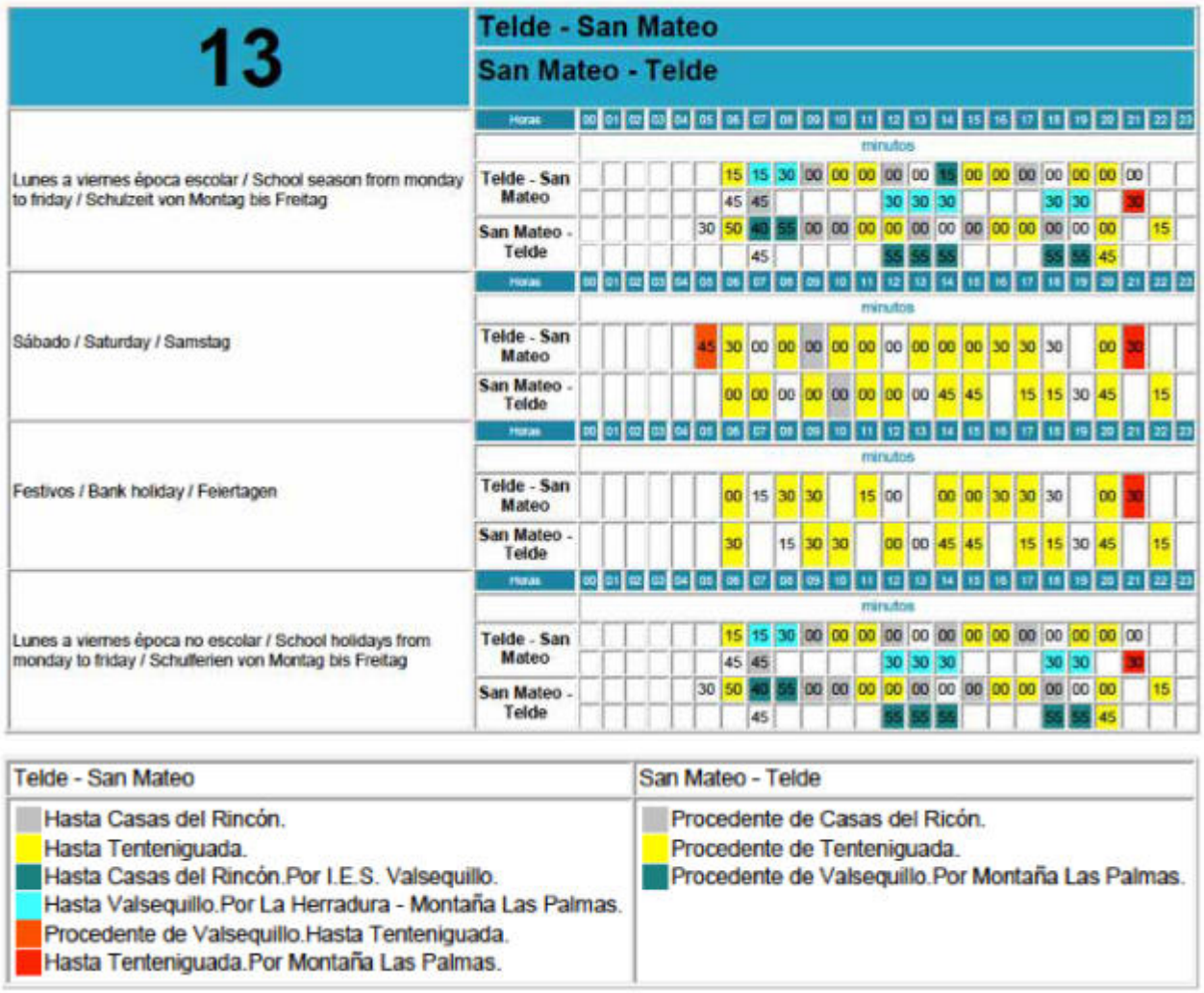
Desde esta última ciudad se tardan quince minutos en llegar y a medida que el visitante se acerca puede percibir el paisaje característico propio de un municipio rural de medianías.

Si se opta por visitar el Municipio en transporte público, el visitante que se desplaza desde la capital insular debe acercarse a la Estación de Guaguas de Las Palmas de Gran Canaria y tomar la guagua número 12 con dirección a Telde. También se puede tomar el directo línea 80 Las Palmas de Gran Canaria – Telde.

Desde el sur de la Isla se puede coger la guagua número 90 del Faro de Maspalomas a Telde. Allí, puede escoger entre varias guaguas con dirección a Valsequillo: la guagua número 13 se dirige a San Mateo atravesando Valsequillo; la guagua número 43 tiene como destino Valsequillo; o tomar el directo linea 80 Las Palmas de Gran Canaria – Telde. Todas ellas disponen de horarios muy frecuentes de salida.

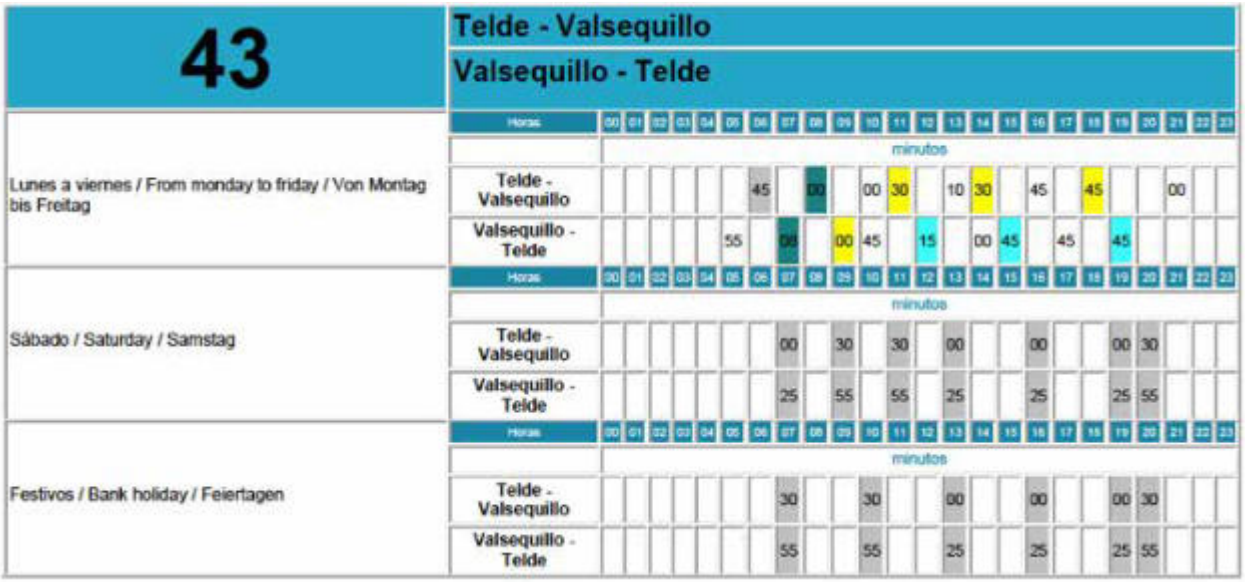
COBERTURA

A continuación se detallan los recorridos del transporte público de la Línea 13 Estación de Telde - San Mateo:



13	Telde - San Mateo / San Mateo - Telde
Lunes a viernes época escolar / School season from monday to friday / Schulzeit von Montag bis Freitag	Telde - San Mateo: 15 15 30 00 00 00 00 00 15 00 00 00 00 00 00 00 · 45 45 · · · 30 30 30 · · 30 30 · 30 · · ·

A continuación se detallan los recorridos del transporte público de la Línea 43 Telde - Valsequillo:



43

Telde - Valsequillo

Valsequillo - Telde

Lunes a viernes / From monday to friday / Von Montag bis Freitag

Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
minutos																								
Telde - Valsequillo							45		00		00	30		10	30		45		45			00		
Valsequillo - Telde						55		00		00	45		15		00	45		45		45				

Sábado / Saturday / Samstag

Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
minutos																								
Telde - Valsequillo								00		30		30		00			00			00	30			
Valsequillo - Telde								25		55		55		25			25			25	55			

Festivos / Bank holiday / Feiertagen

Horas	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
minutos																								
Telde - Valsequillo								30			30			00			00			00	30			
Valsequillo - Telde								55			55			25			25			25	55			

Telde - Valsequillo	Valsequillo - Telde
Hasta Cuevas Blancas.	Procedente de Cuevas Blancas.
Por La Cantera.	Por La Cantera.
Procedente de Parking San Gregorio.Por La Cantera.	Procedente de Cuevas Blancas.Hasta Telde Estación.
	Por La Cantera - Tara.

Recorrido de ida:
Telde (Franchy Roca), Rotonda El Acueducto, Rotonda Avda. Alejandro Castro, Parking de San Gregorio, Alcalde Manuel Álvarez Peña, Parque de San Juan, Músico Victor Urena, Rotonda el Cubillo, Barranco de Telde, Caserones Bajo, Vuelta López, Higuera Canaria, Cruce San Roque, Cruce San Roque, Garcia Ruiz, La Solana, Gran Parada, La Solana, La Solana, La Solana, Cruce Valle Casares, Valle de San Roque, Palmeral de San Roque, El Torreón, Cuevas Blancas, Cuevas Blancas, Cuevas Blancas, Lomitos de Correa, Lomitos de Correa, Lomitos de Correa, Camino Vecinal a San Roque, Camino Vecinal a San Roque, Valsequillo.

Recorrido de vuelta:
Valsequillo, Camino Vecinal a San Roque, Camino Vecinal a San Roque, Lomitos de Correa, Lomitos de Correa, Lomitos de Correa, Cuevas Blancas, Cuevas Blancas, Cuevas Blancas, El Torreón, Palmeral de San Roque, Valle de San Roque, Cruce Valle Casares, La Solana, La Solana, La Solana, Gran Parada, La Solana, García Ruiz, Cruce San Roque, Cruce San Roque, Higuera Canaria, Vuelta López, Caserones Bajo, Barranco de Telde, Puente Siete Ojos, Rotonda El Cubillo, Rotonda Daora (Telde), Arnao, Sir Alexander Fleming, Guadarteme, Telde.

INTERMODALIDAD

Los modos de movilidad están constituidos por las diferentes formas de transporte público o privado utilizados por las personas para cubrir sus desplazamientos sobre el municipio. El cambiar de modo de transporte implica que su interfase o área destinada para tal fin, optimice las rutinas de ascenso y descenso de todos los usuarios. Para que el itinerario del peatón se lleve a cabo en estas interfases, se requiere de ciertas condiciones para que como eslabón en la cadena del transporte, el ciclo se cumpla.

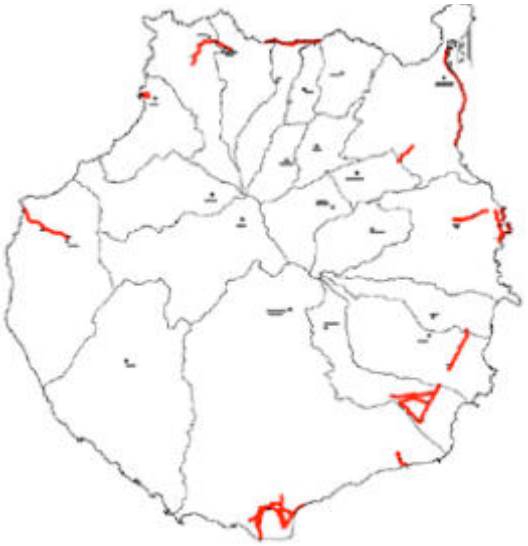
El municipio de Valsequillo de Gran Canaria no dispone de intercambiadores que permitan realizar la función de intermodalidad, aunque se trata de un municipio que, por sus características y entidad de población, no cuenta con un sistema de transporte público complejo, tal como se ha concretado en el anterior apartado de cobertura del transporte público.

En cualquier caso, las necesidades de transporte público de la población se atienden actualmente tanto con las líneas de guagua puestas en marcha como por el servicio de taxis municipal. Cabe señalar al respecto que al no existir en el Municipio un intercambiador que articule eficazmente la intermodalidad, las rutinas de ascenso y descenso de los usuarios a tales medios de transporte no se encuentran optimizadas, con lo que el usuario debe desplazarse a pie o mediante otros medios para cambiar de la guagua al taxi y viceversa. Se trata de un aspecto que necesita de su mejora, especialmente para facilitar la intermodalidad de las personas con movilidad reducida.

4.6. Movilidad peatonal

RED PEATONAL

En un apartado con tan poca información cuantificada y fiable, se han identificado las principales conexiones empleadas por los peatones para los desplazamientos interurbanos o urbanos de una mayor relevancia a nivel insular.



Fuente: Plan Insular Ordenación Gran Canaria

ACERADOS

La acera es una superficie pavimentada a la orilla de una calle u otras vías públicas para el uso de personas que se desplazan andando o peatones. Usualmente se sitúa a ambos lados de la calle, junto al paramento de las edificaciones.

En cuanto elemento del espacio público, las aceras sirven para el movimiento utilitario de peatones o para otras actividades sociales, comerciales o culturales.

Sus dimensiones dependen del espacio disponible y del tránsito que deban soportar. Usualmente se usa la metodología norteamericana del Nivel de Servicio para su diseño.

En general, las calles de los principales núcleos urbanos del municipio de Valsequillo de Gran Canaria tienen aceras a ambos lados y sus anchos oscilan entre 1-1,5 metros, con excepciones como desde la GC-41 hasta la primeras viviendas del barrio de La Cantera donde no existen aceras, entre otros lugares con los mismos problemas.

Además de ello, se dan diversas circunstancias que dificultan la movilidad peatonal a través del tejido urbano. Una de estas circunstancias se da por la imposibilidad de colocación de aceras en muchas de las calles de algunos barrios debido a la estrechez de las mismas. Este es el caso de barrios como el Rincón de Tenteniguada o Lomitos de Correa, entre otros, y se debe principalmente a que en su origen se conformaron como barrios rurales donde las edificaciones se construyeron en los bordes de caminos agrícolas, no diseñados para ejercer como vías de jerarquización del tejido urbano. Ello impide en la actualidad que puedan implantarse aceras, con lo que tales vías urbanas tienen un funcionamiento rodonal sin separación de flujos entre peatones y vehículos a motor.

Otra de las circunstancias a destacar es la inexistencia de aceras en torno a las vías que enlazan los distintos núcleos de población, salvo en algunos casos donde se han ejecutado aceras en tramos como, por ejemplo, la salida del barrio de Las Vegas hacia El Pedregal. Esta circunstancia limita la movilidad peatonal entre barrios, aunque la población local utiliza otros caminos rurales para ello.

INTENSIDAD PEATONAL

Los principios para el análisis de la circulación peatonal son análogos a los establecidos para los vehículos. Las relaciones fundamentales entre velocidad, intensidad y densidad también son semejantes. A medida que la intensidad y la densidad de una corriente de circulación peatonal aumentan desde régimen libre a otras condiciones más desfavorables, disminuyen la velocidad y la facilidad de movimientos. Cuando la densidad peatonal excede un nivel crítico, entonces la velocidad y la intensidad toman valores erráticos y rápidamente disminuyen.

Los datos de partida necesarios para llevar a cabo un análisis son:

- *Tipos de usuarios*. El peatón es un factor muy importante en cualquier problema de circulación urbana, especialmente desde el punto de vista de su seguridad, siendo sus actitudes más diversas que las de los conductores, obedeciendo con menor rigor las normas específicas y a la señalización, por lo que hace más difícil ordenar sus movimientos y mejorar su seguridad. El análisis de la intensidad peatonal se basa generalmente en las velocidades media de marcha de los grupos de peatones. Dentro de cualquier grupo o entre distintos grupos, pueden haber grandes diferencias en las características de la velocidad, sobre todo para personas con limitaciones físicas, los ancianos y los niños, que tienden a caminar a un paso más lento que otros grupos y es por lo que se deben hacer las correcciones oportunas para tener en cuenta este tipo de usuarios.
- *Anchura útil de la acera o vía peatonal*. La anchura mínima para que permita a dos viandantes pasar uno junto al otro sin incomodarse y evitar interferencias mientras se pasan uno al otro, es de 0,90 m para cada sentido. Por tanto, el ancho mínimo recomendado del acerado es de 1,80 m. Como hemos comentado, en general, las calles del Municipio tienen aceras con anchos que oscilan entre 1-1,5 metros, con excepciones. No obstante, el ancho debería ser mayor en aquellos casos que exista un obstáculo como báculos de alumbrado público, señales de tráfico, papeleras, bancos, buzones postales, cabinas de teléfonos, etc. En aquellos casos con obstáculos en la vía peatonal, para tener en cuenta la distancia de seguridad que guardan los peatones con los obstáculos debe añadirse entre 0,30 y 0,45 m. a la anchura no útil asignada a un obstáculo individual. Así como desde el bordillo al borde del objeto, o desde la línea de fachada al borde del objeto.

Tal como se ha mencionado en el anterior apartado y en los siguientes en relación a la movilidad peatonal, se detectan en el Municipio diversas circunstancias que dificultan la movilidad peatonal. Ello hace que el usuario que recorre el Municipio, tanto la población local como el visitante, dependa en gran medida del vehículo para desplazarse por el territorio.

La movilidad peatonal se reduce al desplazamiento a pie en algunos enclaves urbanos, donde el espacio físico es propicio para ello, y entre barrios, aunque para ello y debido a la falta de caminos peatonales adaptados para ello y a la falta de aceras en torno a las vías existentes, la población utiliza tradicionalmente caminos rurales.

Esta realidad actual hace que la intensidad peatonal en el municipio de Valsequillo de Gran Canaria no sea la conveniente a los efectos de los objetivos del presente PMUS, debiendo establecerse medidas estratégicas que permitan aumentar de manera considerable la circulación peatonal.

BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

Un peatón con movilidad reducida es todo usuario que requiera ayuda permanente o eventual debido a una deficiencia en su función cognitiva, mental, sensorial o motora.

Conviene señalar que en las últimas décadas y tanto de forma internacional como nacional, se ha desarrollado de manera intensa un marco normativo para regular las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad que han de cumplir entornos, productos y servicios. Se han aprobado Leyes, Reales Decretos y Decretos, Órdenes Ministeriales, Resoluciones y Ordenanzas Municipales que, bien directamente, bien de manera indirecta, han incidido positivamente en las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad, tanto globalmente, como de forma específica, para sectores concretos.

Los parámetros mínimos que definen el itinerario peatonal, tal como se regulan en la Orden Ministerial VIV/ 561/2010, constituyen la estructura básica de las condiciones de accesibilidad en los espacios públicos urbanizados. Dada su importancia, resulta de especial interés reconocer los valores mínimos que definen su configuración y características principales:

- Ancho mínimo de paso: 1,80 m.
- Alto mínimo de paso: 2,20 m.
- Ancho mínimo requerido para el paso de dos sillas de ruedas: 1,80 m.
- Pendiente transversal máxima: 2%.
- Pendiente longitudinal máxima: 6%.

En municipios que tienen una orografía abrupta, como es el caso de Valsequillo de Gran Canaria, algunos parámetros adecuados para una movilidad óptima son de difícil cumplimiento, como es el caso de las pendientes de los itinerarios peatonales. Valsequillo tiene un territorio con importantes accidentes geográficos tales como barrancos pronunciados, áreas montañosas, terrenos escarpados, etc., que hacen que no puedan aplicarse en muchos casos algunos de los parámetros fijados en el marco normativo en materia de accesibilidad.

A pesar de lo expuesto anteriormente, conviene señalar que el municipio de Valsequillo de Gran Canaria reúne, en el espacio público, numerosas situaciones que dificultan la movilidad peatonal, especialmente la de las personas con movilidad reducida, pudiendo identificarse una gran cantidad de ámbitos que presentan auténticas barreras arquitectónicas.

Un ejemplo de ello lo podemos encontrar en obstáculos que existen en ámbitos reservados para la movilidad peatonal como es el caso de aceras donde resulta casi imposible desplazarse debido a la ubicación inadecuada de farolas, alcorques, o cualquier tipo de mobiliario urbano.



Algunas aceras del Municipio presentan barreras arquitectónicas debido a su diseño inadecuado. Travesía urbana GC-41.

Otras circunstancias que se identifican en el Municipio y que generan barreras arquitectónicas es el diseño del espacio de las paradas de guaguas, el diseño de las aceras en los encuentros con los pasos de peatones, la discontinuidad de los recorridos peatonales, etc.





Izquierda: parada de guaguas no adaptada para personas con movilidad reducida. Derecha: interrupción del recorrido peatonal en acera, que obliga al peatón a invadir la calzada.

En definitiva, se trata de aspectos que requieren una mejora integral en el municipio de Valsequillo de Gran Canaria para lograr los objetivos propuestos en el presente PMUS.

SEGURIDAD Y CONFORT

El trazado y diseños de los itinerarios peatonales tienen por objeto mejorar los movimientos peatonales, pudiéndose acceder con comodidad y seguridad en toda la amplitud.

El contexto urbano se relaciona con el peatón mediante la creación de espacios y de ayudas para la movilidad del usuario. La ergonomía facilita que los espacios se adapten al usuario mediante elementos que se ajustan anatómicamente a las exigencias de los usuarios. Se basa en condiciones de seguridad y confort.

CONDICIÓN DE SEGURIDAD.

La condición de seguridad se debe dar desde dos aspectos, primero que la infraestructura sea físicamente segura y segundo que el espacio por donde transitan los peatones sea conveniente en términos de sana convivencia social, generando confianza al utilizarlos.

- La seguridad en la infraestructura está dada por la separación de flujos, por ejemplo: los peatones circulan por el anden, los automóviles transitan por la calzada.
- Lograr que el peatón transite por el espacio urbano con las plenas garantías de poder hacerlo en forma segura, por ejemplo: el anden debe tener definida la franja de circulación, para esto su recorrido no debe estar interrumpido por ningún obstáculo de señalización, equipamiento urbano o infraestructura viaria.
- Su entorno debe garantizar su uso continuo de día o de noche, por ejemplo: mantener iluminadas las escaleras y rampas por ser puntos de encuentro y paso obligatorio para cumplir cualquier itinerario.
- En condiciones extremas de clima (lluvia) se debe garantizar la movilidad, por ejemplo: los pisos deben contener texturas que garanticen la adherencia e incluir drenajes de piso de tal forma que no se produzca estancamiento de agua.

CONDICIÓN DE CONFORT.

La condición de confort se da en la medida en que el peatón transite con comodidad por el espacio público, realizando recorridos óptimos en términos de tiempo y distancia.

- La infraestructura debe ser confortable, por ejemplo: un itinerario que contemple el uso de rampas, conviene realizarlas con pendientes transitables e incluir descansos cómodos en caso de que sus tramos sean extensos, de tal forma que se evita la fatiga en los usuarios.
- Contar con ayudas mecánicas, por ejemplo: cuando se va a salvar un gran desnivel y no se cuenta con el espacio suficiente para implantar una rampa, la disposición de un ascensor o una plataforma facilitan el tránsito de los peatones.
- Complementar el espacio con equipamiento accesible, por ejemplo: en zonas públicas donde se localizan los teléfonos públicos, contar por lo menos con uno a una altura adecuada, de tal forma que un peatón con movilidad reducida pueda hacerlo cómodamente.

En los apartados anteriores relativos a la movilidad peatonal se ha puesto de manifiesto que las condiciones de seguridad y confort de los espacios peatonales no están garantizadas en el municipio de Valsequillo de Gran Canaria, debiendo realizarse un esfuerzo en los próximos años por mejorar la accesibilidad a pie de los núcleos urbanos y la adecuada conectividad peatonal entre barrios.

Estos son aspectos tenidos especialmente en cuenta en el presente documento para el desarrollo de actuaciones que sean eficaces y redunden en la mejora de la movilidad peatonal del Municipio.

4.7. Movilidad ciclista

VÍAS CICLISTAS

Dentro del Municipio existen numerosos senderos que pueden ser utilizados para transitar en bicicleta pero que no están diseñados ni preparados a tal efecto. Los senderos por los que se circula actualmente son en muchos casos de uso deportivo, puesto que no respetan una geometría adecuada para su libre tránsito y para su uso se el usuario tiene que tener una preparación física relativamente alta.

Una red de vías ciclistas debería ser segura, directa, cohesionada, atractiva y cómoda.

El requerimiento básico para la infraestructura ciclista es la seguridad, ya que los ciclistas son muy vulnerables en las vías compartidas con el tráfico motorizado. La seguridad se consigue de tres formas: reduciendo la velocidad del tráfico por debajo de 30 km/h; separando a los ciclistas de las vías que tengan una gran velocidad e intensidad de vehículos; en puntos conflictivos, dónde no es posible la separación, habrá que señalizarlos lo más claramente posible.

Las rutas ciclistas deben unir orígenes y destinos de la forma más directa posible para estar en condiciones de competir con los automóviles en factores como el tiempo de desplazamiento, por ejemplo. Rodeos, elevado número de cruces, semáforos, excesivas pendientes, etc., van en detrimento del uso de la bicicleta por alargar el tiempo y dificultad del viaje.

La red ciclista debe permitir el viaje desde cualquier origen a cualquier destino. El número de ciclistas se verá disminuido si no puede confiar en la continuidad de la ruta, si hay zonas de la red no conectadas entre ellas o si no hay conexión con los nudos de intercambio modal. Las redes bien integradas en el entorno, que ofrezcan una buena imagen y una experiencia agradable generan una percepción en las personas que fomenta claramente el uso de la bicicleta. En este criterio entran también elementos relativos a la seguridad personal, percibida de modo que la ruta que atraviesa un parque debe resultar atractiva durante el día y también en la noche (iluminación, frecuentación, etc.).

El usuario de este modo de transporte requiere realizar el menor esfuerzo físico y mental posible. Para ello hay que evitar un viaje irregular, lleno de paradas, con obstáculos, con un firme en mal estado que cause vibraciones, etc.

El municipio de Valsequillo de Gran Canaria tiene entre su población un número elevado de potenciales usuarios de la bicicleta, puesto que tradicionalmente es un medio de transporte utilizado por deportistas y otras personas. Pero tal como se ha señalado, no existen en el Municipio una red de itinerarios ciclistas adecuada y preparada que permita dar cobertura segura y confortable a los usuarios.

Se deberá diseñar todo un sistema integral que permita la movilidad ciclista, al menos en el entorno de los núcleos de mayor población municipal tales como Valsequillo Casco y La Barrera, lo que permitirá contribuir al menor uso del automóvil para el desplazamiento cotidiano, como es el caso del acceso a los centros educativos por el alumnado.

La red de itinerarios ciclistas que se diseñe podrá incorporar puntos de recarga, ya que dada la dificultad en cuanto a pendientes del terreno resulta conveniente posibilitar el uso de bicicletas eléctricas, o incluso el uso de sillas eléctricas u otros vehículos ligeros para personas con movilidad reducida.

OROGRAFÍA

La orografía de Valsequillo supeditada la red ciclista, limita ciertos recorridos en bicicleta y no permite la conexión de determinados barrios. Hoy día y de manera más que precaria, muchos ciclistas se desplazan por barrios utilizando en muchos casos arcenes o senderos no preparados para soportar el tránsito regular de ciclistas; incluso utilizan las propias carreteras principales al no disponer en muchos casos de arcén.

Estas circunstancias generan situaciones de peligro para los ciclistas pero también para los propios usuarios de las vías que se desplazan en automóvil, lo que repercute en la decisión del usuario que termina por desplazarse en vehículo en lugar de hacerlo mediante otros medios de transporte más sostenibles, como es la bicicleta.

Si bien es cierto que la orografía del municipio de Valsequillo de Gran Canaria limita el uso de la bicicleta, puesto que se trata de una orografía abrupta en muchos ámbitos del territorio municipal, en el entorno de la vega de Valsequillo que reúne la mayor cantidad de población municipal en polaridades urbanas como Valsequillo Casco y La Barrera principalmente, resulta propicio el establecimiento de itinerarios ciclistas que permitan a la población moverse con garantías de seguridad y comodidad.

Además de ello y tal como se ha indicado en el apartado anterior, la red de itinerarios que pueda implantarse podría alojar algunos puntos de recarga para bicicletas eléctricas. De esta forma, se fomenta el uso de este tipo de bicicletas entre aquellos usuarios que tengan mayor dificultad física como para afrontar algunas pendientes del recorrido.

APARCABICIS

Uno de los puntos más disuasorios en el uso de la bicicleta como medio de locomoción lo constituye la problemática en el aparcamiento de las bicicletas. Numerosos usuarios no usan este medio al no disponer de un lugar adecuado donde aparcar la bicicleta de forma cómoda, segura y cercana al punto de destino. Si no se asegura la existencia de un aparcamiento seguro para la bicicleta frente a los robos y próximo al destino, el usuario tiende a rechazar esta alternativa de transporte.

Por otro lado, resulta importante el estudio de la ubicación de los aparcabicis puesto que no entorpecer el tránsito peatonal ni crear riesgos innecesarios con el tráfico motorizado. Asimismo deben estar integrados con el entorno, estar señalizados y deben existir en las zonas de intercambio de trasporte como las paradas de guaguas.

Puesto que el municipio de Valsequillo de Gran Canaria no dispone actualmente de una estrategia integral para la bicicleta, tal como se ha señalado, los aparcabicis que existen son muy escasos y se encuentran aislados puesto que no existe hoy en día itinerarios ciclistas adaptados.

Resulta necesaria la implantación de aparcabicis que complemente a una futura red de itinerarios ciclistas en el Municipio. Además, se pueden realizar campañas de información y acciones de formación, para que los residentes conozcan los itinerarios, las alternativas y opciones, a la vez que indicaciones de los aparcamientos de bicicletas y su correcto modo de uso, ya que a menudo el usuario desconoce cómo enganchar la bicicleta correctamente a los soportes de los aparcabicis convencionales.

Conviene tener en cuenta que, tal como se ha diagnosticado en el uso de las redes ciclistas por personas con movilidad reducida que emplea medios eléctricos para su movilidad, los aparcamientos deberían contemplar la posibilidad de aparcar este tipo de dispositivos de forma segura frente a robos.

INTENSIDAD CICLISTAS

Los principios para el análisis de la circulación ciclista son análogos a los establecidos para los vehículos y peatones. Las relaciones fundamentales entre velocidad, intensidad y densidad también son semejantes. A medida que la intensidad y la densidad de una corriente de circulación ciclista aumentan desde régimen libre a otras condiciones más desfavorables, disminuyen la velocidad y la facilidad de movimientos. Cuando la densidad ciclista excede un nivel crítico, entonces la velocidad y la intensidad toman valores erráticos y rápidamente disminuyen.

Debido a las circunstancias señaladas en apartados anteriores en relación con la movilidad ciclista, existen numerosas dificultades para que el uso de la bicicleta sea eficaz y acorde a los objetivos establecidos en el presente PMUS, y lograr un horizonte más sostenible en todos los sentidos.

Esta realidad actual hace que el usuario que recorre el Municipio, tanto la población local como el visitante, dependa en gran medida del vehículo para desplazarse por el territorio.

Generalmente, el recorrido en bicicleta está limitado al uso deportivo de este medio de transporte, que utiliza los caminos rurales para ello, pero existe un gran potencial y una gran demanda por el uso de la bicicleta que viene acompañada por una tendencia global de crecimiento continuado en cuanto a su demanda por la población. Este aspecto permite valorar el éxito de la implantación de una red de itinerarios ciclistas en el Municipio.

Por lo tanto, aunque actualmente la intensidad del uso ciclista del territorio municipal no es aún el deseado, debido a lo expuesto, se prevé un aumento elevado de la intensidad si se establecen medidas estratégicas que estén dirigidas a fomentar el uso de la bicicleta.

SEGURIDAD Y CONFORT

Para garantizar unas condiciones adecuadas de seguridad y confort, el diseño de los itinerarios ciclistas depende del contexto viario: la intensidad del tráfico motorizado, el espacio disponible de la calle, la existencia de aparcamientos para los coches y la intensidad de su uso, la distancia entre intersecciones de la vía en la que se desea implantar el itinerario ciclista, la pendiente de la vía y las actividades que se realizan usualmente en la misma.

El trazado de las vías ciclistas en ciertos entornos singulares obliga a buscar un nuevo equilibrio en la consideración de los criterios para la elección de los firmes y pavimentos. La comodidad del ciclista y, derivadamente, la velocidad a la que puede circular con seguridad y confort, rebaja su importancia en aras de su adecuación ambiental, patrimonial y urbanística.

En el municipio de Valsequillo de Gran Canaria, tal como se ha señalado, no existen itinerarios urbanos ciclistas que posibiliten una valoración de su seguridad y confort. Las rutas ciclistas utilizadas habitualmente son caminos rurales que no tienen las condiciones adecuadas para un uso seguro y cómodo, así como el uso compartido de la calzada con vehículos motorizados, lo que eleva las posibilidades de accidentes y su gravedad.

Las causas de la infrautilización de la bicicleta en el Municipio parecen apuntar por lo tanto a las propias carencias de la infraestructura, sin una verdadera concepción de red, a la presencia de puntos conflictivos de alta vulnerabilidad para los usuarios de la bicicleta y a razones de tipo sociológico, que conducen a que una gran parte de la ciudadanía siga considerando la bicicleta como elemento de ocio y deporte y no como una verdadera alternativa de transporte para la movilidad diaria.

4.8. Movilidad eléctrica

PRINCIPALES IMPACTOS DE LAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE

Los principales impactos sobre la sostenibilidad de las actividades de transporte se pueden resumir en: congestión, principalmente en entornos urbanos y metropolitanos, accesos a polígonos industriales y empresas o en fechas especiales; riesgos que afectan notablemente a la salud humana; accidentes y riesgos laborales, in itinere y en misión; alteraciones de la estructura territorial, con afecciones al paisaje y la biodiversidad; uso de recursos renovables y no renovables, como energía, suelo, minerales y otros materiales; emisión de gases de efecto invernadero; emisión de otros contaminantes; vertidos al medio marino, que disminuyen su calidad; ruido; residuos, tanto durante la fase de construcción de infraestructuras, como los medios de transporte al final de su vida útil; y impactos sobre la salud humana derivados de los anteriores.

CONGESTIÓN

El sistema de ciudades y áreas metropolitanas es el núcleo esencial de la organización del territorio, pues en ellas se concentran la mayoría de los habitantes, empleos, centros de decisión económica, servicios sociales y la capacidad de innovación; aunque también padecen desventajas como la congestión y sus externalidades ambientales. En términos de transporte, en las ciudades tiene lugar la mayor parte de los desplazamientos cotidianos y la interrelación entre ellas origina la movilidad interurbana. En los últimos decenios se ha acrecentado la ruptura del modelo de ciudad densa con fenómenos de fuerte dispersión urbana, desarrollos de baja densidad y proliferación de tipologías monofuncionales en la periferia. Hasta mediados de los años 80 se mantenían los crecimientos densos en las periferias urbanas y coronas metropolitanas, con escasez de equipamientos y una elevada segregación social, manteniéndose unas altas tasas de actividad y de residencia en los barrios de la ciudad tradicional.

No obstante, durante los últimos años se ha reducido la dependencia funcional de las periferias respecto al centro por el aumento de los equipamientos, mientras que las infraestructuras y servicios generales comienzan a preceder al desarrollo urbano, estimulando al mismo tiempo su expansión. Esta dispersión urbana ha provocado un aumento en las distancias de desplazamiento y un incremento de la movilidad motorizada, además de que la demanda de movilidad es más dispersa y difícil de atender por el transporte público, con la indeseable consecuencia de un notable aumento de la congestión -que también afecta al transporte público- y de sus externalidades, como los accidentes, el tiempo de viaje, los efectos en la salud pública y la contaminación ambiental.

FRAGMENTACIÓN DE HABITATS

El desarrollo de infraestructuras supone, entre otros, el impacto sobre la biodiversidad provocado por la creación de nuevas vías de transporte, que aumenta el proceso de división de los hábitats en fragmentos que quedan aislados entre sí. La reducción del tamaño de dichos fragmentos llega a hacer inviable la supervivencia de las poblaciones faunísticas y produce el deterioro o desaparición de algunas poblaciones vegetales. Las perturbaciones ocasionadas más importantes tienen que ver con:

- La pérdida directa de hábitats o de superficie de los mismos
- El efecto barrera, o la dificultad que encuentran los animales para cruzar la superficie de la vía, ya sea por la existencia de los vallados perimetrales o por el rechazo provocado por el tráfico intenso, el ruido o el encontrarse con una superficie asfaltada. La dificultad para superar esta barrera determina la dispersión de los organismos, fundamental para garantizar la supervivencia y buen estado de las poblaciones de la fauna silvestre, y supone un corte de la conectividad ecológica.
- La mortalidad por atropello, colisión con vehículos u otras causas, afectan a un amplio número de especies, ya sean terrestres, asociadas a medios acuáticos o que vuelan. Pero también hay otras causas que tienen que ver con algunos diseños de los elementos que acompañan las in- fraestructuras, como arquetas o cunetas, entre otros, que funcionan como trampas en las que quedan atrapados los animales.
- Las perturbaciones originadas por el efecto de los contaminantes, el ruido, la iluminación o los vertidos accidentales o controlados.

CONSUMO DE ENERGÍA

En términos de energía final según datos de organismos internacionales, el sector del transporte consume el 42% del total de energía final (no considerando en este término los usos no energéticos), lo que supone 40.650 ktep. En el siguiente gráfico se observa la distribución de ese consumo energético por medios de transporte. Destaca el fuerte peso que tiene el transporte por carretera, que absorbe casi el 80% del total de energía del sector. Le sigue en importancia el transporte aéreo, con casi un 14% del total, siendo el resto de medios de transporte minoritarios en lo que a consumo de energía se refiere.

La energía consumida en el transporte por carretera ha crecido en ese periodo en la media del sector.

EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

Las emisiones originadas por las actividades de transporte suponen el 25,4% de las emisiones totales en España y un aumento significativo en la última década. Este incremento está directamente relacionado con el notable crecimiento de la demanda de transporte. En este sentido el peso del sector del transporte ha crecido hasta el 25,4% considerando el conjunto de los gases de efecto invernadero.

En cuanto al reparto modal, la carretera causó el 89,2% de las emisiones, la aviación nacional el 6,6%, el cabotaje marítimo el 3,9% y el ferrocarril el restante 0,3%. Por tipo de vehículo, el 53,2% de las emisiones del transporte por carretera corresponden a los turismos y motocicletas, mientras que el 33,5% proviene de los vehículos pesados -autobuses y camiones- y el restante 13,3% de los vehículos de transporte ligeros. Por pauta de conducción, el 49,6% de las emisiones del transporte por carretera se produjeron en vías de alta velocidad, preferentemente en trayectos interurbanos, mientras que el 36,6% corresponde al ámbito urbano y el restante 13,8% a las pautas de conducción intermedias.

Un indicador para valorar la eficacia de las medidas para reducir las emisiones del transporte, y en particular del vehículo privado, son las emisiones específicas de dióxido de carbono de los turismos nuevos, en línea con los Acuerdos Voluntarios establecidos por la Comisión Europea con los fabricantes europeos, japoneses y coreanos.

EMISIONES DE OTROS CONTAMINANTES

La emisión de otros contaminantes - precursores del ozono troposférico, sustancias acidificantes, partículas y aerosoles, etc.- por las actividades del transporte tiene importantes efectos sobre la calidad del aire y la salud, más notables en los entornos urbano y metropolitano donde la congestión y la propia estructura de las ciudades agravan esos efectos. Salvo una parte menor -evaporación de combustibles y pérdida de gases refrigerantes-, estas emisiones provienen de la quema de combustibles fósiles de uso final.

Los notables esfuerzos realizados a través de normativas sobre motores y combustibles -introducción de catalizadores y filtros, gasolinas sin plomo, biocarburantes, etc.- han permitido reducir notablemente las emisiones de plomo (-26,1%), compuestos orgánicos volátiles distintos del metano (-7,1%), monóxido de carbono (-6,6%), óxidos de azufre (-4,3%) y de nitrógeno (-0,6%), si bien el aumento de la demanda y la creciente matriculación de vehículos más potentes o con motorización diesel han contrarrestado parte de los esfuerzos tecnológicos; mientras que las emisiones de partículas (1,4% para el periodo 2000-2006), dióxido de carbono (4,4%), óxido nitroso (8,2%) y amoniaco (11,6%) siguen creciendo.

Esta variación de las emisiones absolutas tiene el mismo signo que las tendencias del peso del transporte en las emisiones totales, pues han disminuido del 58,0% al 39,1% para el monóxido de carbono, del 45,9% al 39,0% para los óxidos de nitrógeno, del 38,1% al 18,1% para los compuestos orgánicos volátiles distintos del metano, del 80,3% al 10,1% para el plomo y del 44,5% al 32,1% para los precursores del ozono, manteniéndose prácticamente invariable (15,6%) para las sustancias acidificantes. Por último, cada día toman mayor importancia la emisión total de partículas, en la que el transporte es responsable del 20,5%, siendo mayor (29,1%) para las de diámetro inferior a 2,5 micras.

Esta constatado que las reducciones en las emisiones de contaminantes tales como partículas y/o el óxido nitroso producen ganancias considerables sobre la salud pública.

IMPLANTACIÓN

La mejora de la eficiencia energética en el sector del transporte es objetivo prioritario de la UE dentro de las medidas orientadas a la mitigación y adaptación al cambio climático. Dentro del sector transporte, las áreas urbanas albergan a alrededor del 80% de la población europea y en ellas sucede una gran parte del total del transporte rodado. Se estima que la conducción urbana contribuye en torno al 8% de todas las emisiones GEI en España. Por este motivo la puesta en marcha de políticas de movilidad sostenible a nivel urbano desempeña un papel primordial a la hora de alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y abre un abanico de posibilidades para la introducción de nuevas tecnologías, más limpias y eficaces.

Hasta el momento en que se redacta el presente PMUS no se han puesto en marcha en el municipio de Valsequillo de Gran Canaria actuaciones sobre movilidad eléctrica. En este sentido, el presente documento establece una hoja de ruta que busca marcar la estrategia municipal en el impulso de la movilidad eléctrica, a través de actuaciones enmarcadas dentro de la estrategia europea recogida en la Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, y la Estrategia Integral para el Impulso del Vehículo Eléctrico en España.

La implantación de la movilidad eléctrica en el Municipio deberá tratarse como una estrategia a corto, medio y largo plazo, logrando con ello el necesario compromiso con una movilidad sostenible y proactiva con el vehículo eléctrico, que abarque a todos los agentes, operadores y usuarios de la cadena de valor del sector de la movilidad eléctrica.

Entre los ejes de actuación pueden establecerse medidas de implantación de la movilidad eléctrica tales como el desarrollo de las infraestructuras de recarga, medidas fiscales, acciones informativas y medidas de fomento, entre otras.

INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA

El municipio de Valsequillo de Gran Canaria no dispone de una red de puntos de recarga de uso público.

Si bien en el Municipio circulan actualmente muy pocos vehículos con energía eléctrica, tal como se recoge en la información del presente documento, se considera que la colocación de una red de puntos de recarga, con una finalidad demostrativa y promocional del uso de la infraestructura de recarga vinculada al vehículo eléctrico, puede ser muy positiva y redundar en un incipiente uso de la movilidad eléctrica por parte de los ciudadanos.

Se debe facilitar la familiarización del usuario con esta práctica mediante el suministro gratuito de energía eléctrica en diferentes enclaves del Municipio. Algunos de estos enclaves pueden ubicarse en torno a la travesía urbana GC-41 entre el casco de Valsequillo y el barrio de La Barrera, puesto que se trata no solo del ámbito de mayor densidad poblacional del Municipio, sino también porque se trata de la vía que jerarquiza el tejido urbanístico y en la que transita diariamente el mayor número de vehículos.

Como estrategia para el uso de la movilidad eléctrica por parte del sector del taxi, puede ser una buena estrategia la colocación de algún punto de recarga en el entorno de la parada de taxis del casco de Valsequillo.

APARCAMIENTOS

Tal como se ha mencionado en anteriores apartados, la movilidad eléctrica aún no es una realidad en el municipio de Valsequillo de Gran Canaria.

Para incentivar al usuario en el uso de la movilidad eléctrica pueden buscarse medidas de fomento, como puede ser el caso de determinados beneficios para el ciudadano que haga uso de vehículos eléctricos en los principales núcleos y al que se le premie con mayor facilidad de aparcamiento.

La autorización a los usuarios de vehículos eléctricos para estacionar de forma gratuita en aparcamientos regulados por la ordenanza municipal reguladora de los aparcamientos limitados, incluyendo los aparcamientos disuasorios urbanos que pueden crearse en el futuro, puede llevarse a cabo de manera relativamente sencilla mediante la expedición de una tarjeta especial de vehículo eléctrico o mediante otros medios, como puede ser el registro de los vehículos eléctricos en una central informativa municipal.

4.9. Urbanismo

La accesibilidad urbanística tiene por objeto garantizar la accesibilidad al medio físico en condiciones tendentes a la igualdad de todas las personas, sean cuales sean sus limitaciones y el carácter permanente o transitorio de éstas, abordando con rigor los distintos problemas de accesibilidad urbanística que presentan las vías peatonales y pasos de peatones actuales o de nueva construcción, resolviéndolos y proporcionándoles a los peatones las máximas garantías de seguridad y comodidad con soluciones que sean compatibles con el aspecto estético de los mismos, ajustándose a los criterios y metodología que se aportan.

Será de obligado cumplimiento en todas las actuaciones referidas al planeamiento, diseño, gestión y ejecución de obras, tanto de primera instalación como las posteriores de conservación y mantenimiento, ya sean promovidas o realizadas por personas físicas o jurídicas, de naturaleza pública o privada en el término municipal de Valsequillo de Gran Canaria.

Dentro de las normas y estándares urbanísticos se recomienda la eliminación de las llamadas barreras de infraestructura de las aceras para así reducir las dificultades de las personas de movilidad reducida.

La barreras urbanísticas son los impedimentos que presentan las infraestructuras y mobiliarios urbanos y los espacios no edificados frente a las distintas clases y grados de discapacidad.

Valsequillo requiere mejoras en las aceras para que dispongan de rampas en los cruces con la calzada para facilitar el paso de personas en silla de ruedas, aunque precisamente el PGO de Valsequillo propone determinadas mejoras que deberán implantarse de manera progresiva. Un ejemplo de ello lo encontramos en el rediseño de la travesía urbana GC-41, para la que las actuaciones en materia de urbanismo establecen nuevas alineaciones de fachada para las edificaciones con el objeto de ensanchar la vía y albergar aceras de mayor anchura y mejor diseño.

Otro aspecto relevante de muchos itinerarios peatonales de Valsequillo es la presencia de múltiples situaciones en las que las aceras o bandas peatonales no tienen el ancho necesario para permitir el paso de dos viandantes simultáneamente o incluso el paso único de una silla de ruedas, tal como se ha mencionado en el diagnóstico de la movilidad peatonal.

Los espacios sin barreras deben ofrecer las siguientes características:

- Transitabilidad: se debe poder circular por las aceras, senderos de parques y jardines, cruzar las calzadas sin riesgo y por sus propios medios.

- Estacionamiento: proveer estacionamiento para el vehículo privado que conduce o transporta una persona con movilidad reducida, en las proximidades de su vivienda, lugar de trabajo o edificios abiertos al público a los que pueda concurrir.

- Uso: facilitar el acceso al mobiliario urbano al que se aproxima, cuando se dispone de transitabilidad y estacionamiento.

También están las barreras de transporte que son los impedimentos que presentan las unidades de transporte particulares o colectivas frente a las distintas clases y grados de discapacidad.

Las unidades de transporte deben proporcionar las siguientes facilidades:

- Identificación: todo transporte debe identificar su ruta.
- Abordaje: debe preverse un área de transferencia del cambio de modo de transporte.
- Desplazamiento: en el interior del modo de transporte permitir su traslado.
- Uso de botonera de llamadas: todo transporte debe contar con botoneras que permitan apoyar las actividades propias de los pasajeros.

En cualquier caso, tanto el PGO de Valsequillo como los estudios que se están actualmente realizando para la mejora del mismo, contemplan acciones de mejora urbanística de la red viaria en su conjunto. Estas acciones contempladas en materia urbanística persiguen mejoras en la conectividad rodada y peatonal de los núcleos de población, la jerarquización del sistema viario y la resolución de conflictos en determinados puntos críticos como es el caso de algunos enlaces.

El presente PMUS recoge las consideraciones y criterios estratégicos fijados en el PGO del Municipio e impulsa toda una batería de actuaciones encaminadas a la mejora de la accesibilidad de las zonas urbanas con el objetivo de ofrecer una movilidad y un transporte sostenibles.

4.10. Transporte de mercancías

En lo que a movilidad se refiere, los vehículos pesados suponen un hándicap a la red de transporte por sus características físicas, su velocidad y capacidad de maniobra. En este orden de cosas la acumulación de vehículos pesados supone un aumento en el nivel de servicio de la red y por tanto la congestión de la misma.

La normativa de carreteras española (instrucciones de trazado) definen a los vehículos pesados como:

- Camiones de carga útil superior a 3t, de más de 4 ruedas y sin remolque Camiones de uno o varios remolques.
- Vehículos articulados.
- Vehículos especiales destinados al transporte de personas de más de nueve plazas.

La distribución de las mercancías que entran en la isla de Gran Canaria se antoja fundamental para el funcionamiento y desarrollo económico de la propia isla, aunque también es una de los grandes causantes de la congestión de tráfico dentro de la red de carreteras insular. Sin embargo las afecciones del tráfico de mercancías, transporte a través de vehículos pesados, no se concentran en la congestión del tráfico sino que presentan otras consecuencias como el aumento de ruido, contaminación, mayor consumo de territorio finito, vibraciones, disminución de la velocidad del flujo de vehículos, fricción con otros medios de transporte, etc.

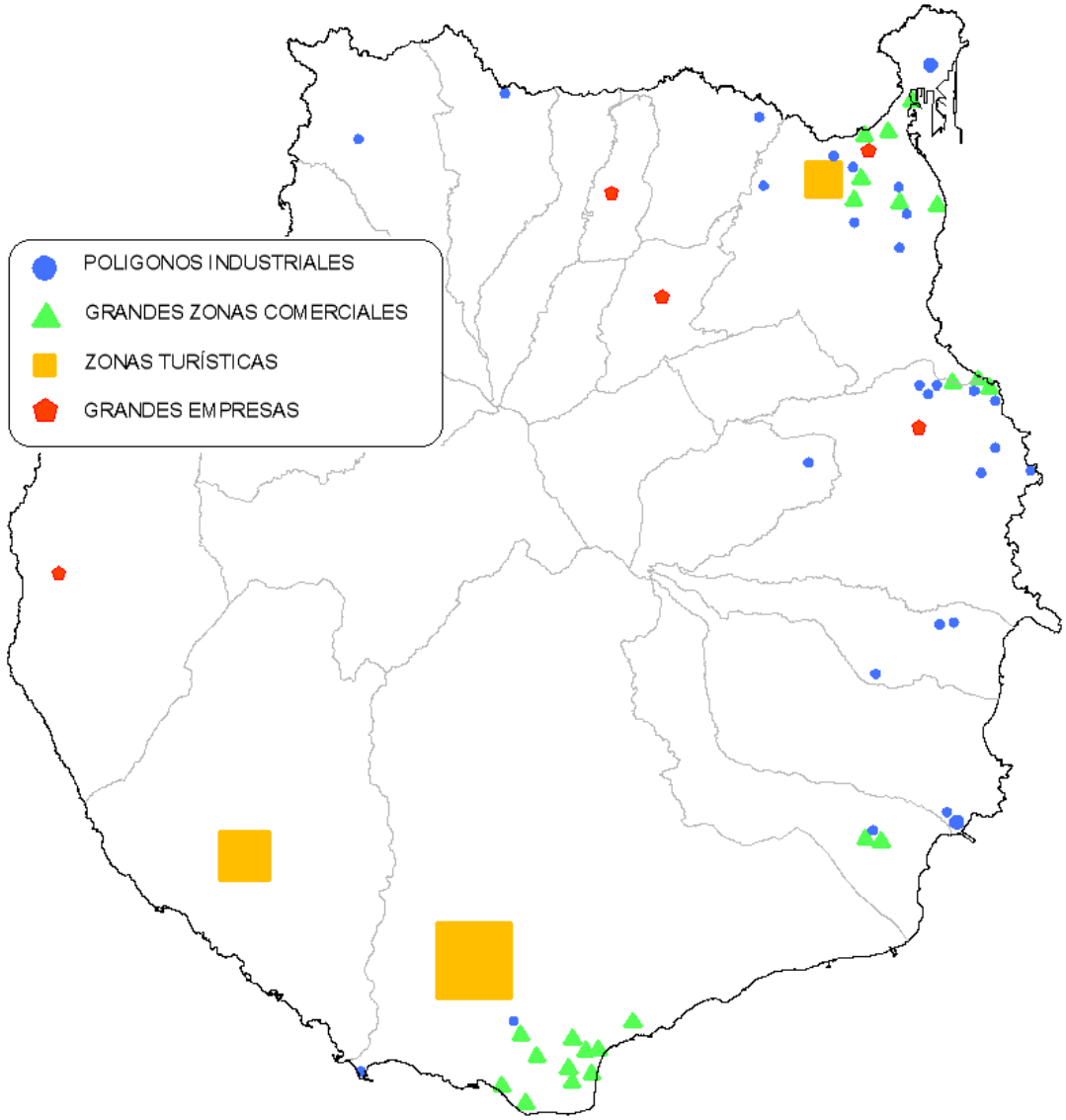
El estudio de movilidad insular de las actividades económicas trae consigo la identificación de los grandes flujos de mercancías considerando que las entradas y salidas de las mismas se producen en los puetos y aeropuerto con los que cuenta la isla de Gran Canaria. Por tanto, este estudio de grandes actividades económicas en el tejido insular permite conocer la distribución y tipología del tráfico de mercancías que se mueven por la red de carreteras, la cual en determinados casos no podría estar adaptada a las necesidades que precisa el tráfico de vehículos pesados y de grandes dimensiones.

El transporte de mercancías en la isla de Gran Canaria cuenta con dos orígenes. El primero de estos orígenes es el Puerto de la Luz y de Las Palmas situado en el municipio capitalino de Las Palmas de Gran Canaria. Este hecho se traduce en la importancia del puerto dentro de la red marítima del Atlántico Medio y en ser el principal nodo de entrada y salida de mercancías a la isla. El acceso al puerto se lleva a cabo a través de la GC-1 en la rotonda de Belén María. Esta vía tiene un alto índice de vehículos pesados el cual se mueve en torno al 10%. En este orden de cosas, el análisis de los movimientos de mercancías se detalla en el apartado correspondiente al transporte marítimo.

El reparto de las mercancías por la isla representa un orden disperso y aleatorio, aunque con el estudio de actividades económicas siguiente, se trata de analizar los origines y destinos de estas mercancías. Las grandes actividades económicas que absorben gran parte del tráfico de mercancías en la isla de Gran Canaria son las siguientes:

- Polígonos industriales: por la concentración de empresas que requieren grandes cantidades de mercancías que son transportadas en contenedores. La mayoría de éstos se reparte por la zona metropolitana y el corredor oeste.
- Grandes Áreas Comerciales: las grandes áreas comerciales se encuentran distribuidos en la trama urbana de Las Palmas de Gran Canaria y los núcleos turísticos de Playa del Inglés y Maspalomás; también se localizan muy cercanos al corredor oeste.
- Zonas Turísticas: concentradas en el sur de la isla y en menor medida en la capital, precisan de grandes demandas de mercancías para dar respuesta a las necesidades de los visitantes.
- Grandes Empresas: refiriéndonos a estas como aquellas que estando ubicadas fuera de los polígonos industriales supongan un aporte representativo a la movilidad insular. Si bien en la isla no muchas empresas que se vean representadas por la definición anterior se localizan algunas aglomeraciones empresariales como Mercalaspalmas o las cooperativas agrícolas del norte de la isla.

Gráfico de actividades económicas que absorben gran parte del tráfico de mercancías en la isla de Gran Canaria



Fuente: Estudio de Movilidad Insular del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.

4.11. Análisis DAFO

Tras la revisión de la movilidad del municipio, se ha realizado un análisis de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades, incluyendo: Red Viaria. Tráfico y circulación; Aparcamientos; Transporte público urbanos e interurbanos; Peatones y ciclistas; Intermodalidad; Gestión de la movilidad; Flujos y distribución de mercancías; Aspectos medioambientales y energéticos; Seguridad Vial.

De los cuales se han obtenido las siguientes matrices DAFO, y sobre la cual, a posteriori se planteará el Plan de Acción.

PUNTOS DÉBILES	
Los mayores se suelen moverse en taxi, incluso para servicios como supermercados, farmacias, etc.	Frecuencia.
99% de las actividades requieren transporte.	Configuración entrada al casco y a algunos barrios.
Movilidad difícil para las sillas de ruedas.	Configuración de los barrios y orografía.
Problemática zona de carga y descarga (ocupación).	Atomización de los barrios.
Parque de vehículos antiguos.	Orografía.
Problemas de la concienciación ciudadana en cuanto al tráfico.	Falta de conexión entre los barrios.
Densidad alta concentración de vehículos.	Distancia entre los barrios.
Falta de transporte colectivo de carreteras insulares a barrios.	Difícil comunicación entre los núcleos.
No aceptación de zonas peatonales.	Vías estrechas en barrios para el paso de guaguas.
Cultura persuasiva.	Horarios de las guaguas.
Cultura de dependencia del coche.	Ordenación del tráfico principal debilidad.
Aparcamientos.	Transporte público directo con otros municipios, principalmente con Las Palmas de Gran Canaria.
Accesos incómodos, estrechos (orografía).	Carreteras complicadas hacia Las Vegas.

PUNTOS FUERTES
Zona de paseo.
Conectividad peatonal: La Barrera – Casco; Las Vegas – Era de Mota.
Existencia de parcelas para aparcamientos.

AMENAZAS
Incremento del coste del combustible.
Desabastecimiento combustible.

OPORTUNIDADES	
Políticas deportivas.	Disponibilidad de fondos europeos.
Concienciar a vecinos, colectivos, asociaciones como fórmula de ejecutar planes.	Plan energético insular del Cabildo de Gran Canaria.
Coordinar planes de movilidad por la Mancomunidad de Municipios.	El paisaje rural.
Las políticas insulares de transporte, autoridad única de transporte del Cabildo de Gran Canaria.	Disposición municipal y la “ruracidad” permiten avanzar.

4.12. Conclusiones del diagnóstico

CONCLUSIONES

El desarrollo económico y social es un proceso vivo, de carácter cíclico, que pasa por períodos de mayor o menor crecimiento junto a otros períodos de estancamiento, cuya ocurrencia obedece a causas complejas y a la confluencia de numerosos factores, difíciles de pronosticar en la mayor parte de las ocasiones. Fenómenos demográficos, innovaciones tecnológicas, implantación de nuevos procesos productivos, cambios en las pautas de asentamientos y de localización empresarial, modificación de las expectativas, aparición de nuevos comportamientos de consumo y de valoración de los recursos naturales, etc. están detrás de este proceso dinámico, que lleva aparejado inevitablemente unas necesidades de movilidad también en continua evolución.

Las Administraciones responsables han abordado el reto que supone satisfacer estas demandas cambiantes, proporcionando los medios de transporte necesarios al ritmo que las capacidades técnicas y económicas de la sociedad lo permitían. Evidentemente, la rigidez que acompaña a la realización de las infraestructuras, principalmente por los largos plazos de tiempo consumidos (desde el inicio mismo del proceso de toma de decisiones, hasta el momento final de su puesta en servicio) impiden la existencia de una oferta permanentemente ajustada a las demandas sociales, estando éstas dotadas de un mayor dinamismo y sometidas a fuerzas contradictorias cuya resultante es preciso calcular ponderadamente en cada ocasión.

En Gran Canaria, y en concreto en el municipio de Valsequillo, si bien en los últimos decenios -y especialmente en los años más recientes- se han realizado considerables esfuerzos para mejorar las infraestructuras y los servicios de transporte, aún persisten necesidades en infraestructuras, especialmente en carreteras, zonas de aparcamientos, carriles-bicis, y determinados desequilibrios dentro del sistema de transporte que es preciso afrontar.

Los problemas de la movilidad se derivan de la acumulación e interrelación de numerosos conflictos entre los que destacan:

- Fuerte crecimiento de la demanda, tanto en viajeros como en mercancías, que se ha canalizado preferentemente hacia la carretera, provocando situaciones de congestión.
- Desequilibrio modal como consecuencia de un largo proceso de transferencia modal, que ha dado lugar a un gran predominio del transporte por carretera.
- Desigualdad del nivel de accesibilidad en diferentes barrios y distinto desarrollo de las redes viarias por las condiciones geográficas del municipio.
- Nuevos requerimientos de calidad y seguridad de las infraestructuras, que obligan a elevar y homogeneizar los parámetros de diseño, prestando una especial atención al mantenimiento de las redes.
- Débil integración entre los diversos modos de transporte, con carencias en las conexiones intermodales.
- Necesidad de reforzar las conexiones con otros municipios y de potenciar las oportunidades existentes para canalizar los flujos desde Las Palmas de Gran Canaria hacia otros municipios rurales.
- Aumento del número y distancia de los desplazamientos motorizados en las áreas metropolitanas, derivado de las recientes tendencias urbanísticas y de la disponibilidad de suelo industrial.
- Creciente importancia de los costes externos -especialmente en el centro, aunque éstos aún no se plantean de manera tan generalizada como en el resto de barrios.
- La energía consumida por el sector del transporte representa más de un 40% de la energía total siendo uno de los principales responsables del crecimiento de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).
- Deterioro de la calidad del aire, especialmente en el ámbito urbano donde, los contaminantes más preocupantes son dióxido de nitrógeno (NO2) y partículas, tanto PM10 como 2.5.
- Deterioro de la salud de la población debido al ruido producido por el tráfico (se estima que afecta al 26,7% de los hogares), a la sedentarización producida por los nuevos hábitos sociales, y a los efectos deletéreos de la contaminación asociada al tráfico.
- La siniestralidad y las víctimas causadas por los accidentes de tráfico urbano.
- Tiempo perdido en atascos y sus repercusiones económicas en el sector productivo.
- Fuerte concentración geográfica y estacional y el periodo estival que obliga al sobre dimensionado de infraestructuras y genera fuertes presiones en el territorio.
- Incremento de la fragmentación de los hábitats naturales y seminaturales provocado por el aumento de la densidad de la red de infraestructuras, que aumenta las amenazas sobre la diversidad biológica.
- Ocupación del espacio urbano por infraestructuras para la circulación y aparcamiento de vehículos. El espacio urbano ocupado por el uso del coche y el transporte motorizado en general representa en los nuevos desarrollos urbanos porcentajes superiores al 50%.
- Disminución del carácter socializador y comunicador del espacio público.
- Pérdida de autonomía en los desplazamientos de determinados grupos sociales (infancia, ancianos y personas con movilidad reducida).

Si nos fijamos en la evolución en Valsequillo, el parque registrado de vehículos ha experimentado un crecimiento notable entre los años 2005 y 2015, aumentando en motocicletas y ciclomotores 144%, vehículos de carga ligeros 43%, vehículos pesados 14% y turismos 29%. También se ha producido un crecimiento muy notable de los recorridos realizados en las tres pautas de conducción interurbana, rural y urbana. La distribución de los recorridos según pautas de conducción manifiesta una gran estabilidad a lo largo de los años, representando la pauta interurbana alrededor del 50% del recorrido total, la pauta rural el 20% y la urbana el 30% restante.

Estas tendencias en movilidad y transporte han sido y son en gran parte similares a las de otros municipios de Gran Canaria. Este modelo ha empezado a cambiar con la implantación de nuevos conceptos que apoyan una movilidad más sostenible como son las medidas de prioridad al transporte público colectivo, la integración de los objetivos ambientales en una adecuada planificación de infraestructuras, formación e información al ciudadano, etc.

La consecución de un sistema de transporte de calidad y con alternativas más sostenibles, es un objetivo declarado y compartido por la mayoría de los países, ciudades y áreas metropolitanas. Como respuesta se ha incrementado la oferta de transporte público y se han desarrollado sistemas de mayor calidad debido a las mejoras tecnológicas, tarifarías, organizativas, etc. que, no obstante, no han logrado evitar la persistencia de los impactos tanto globales como locales.

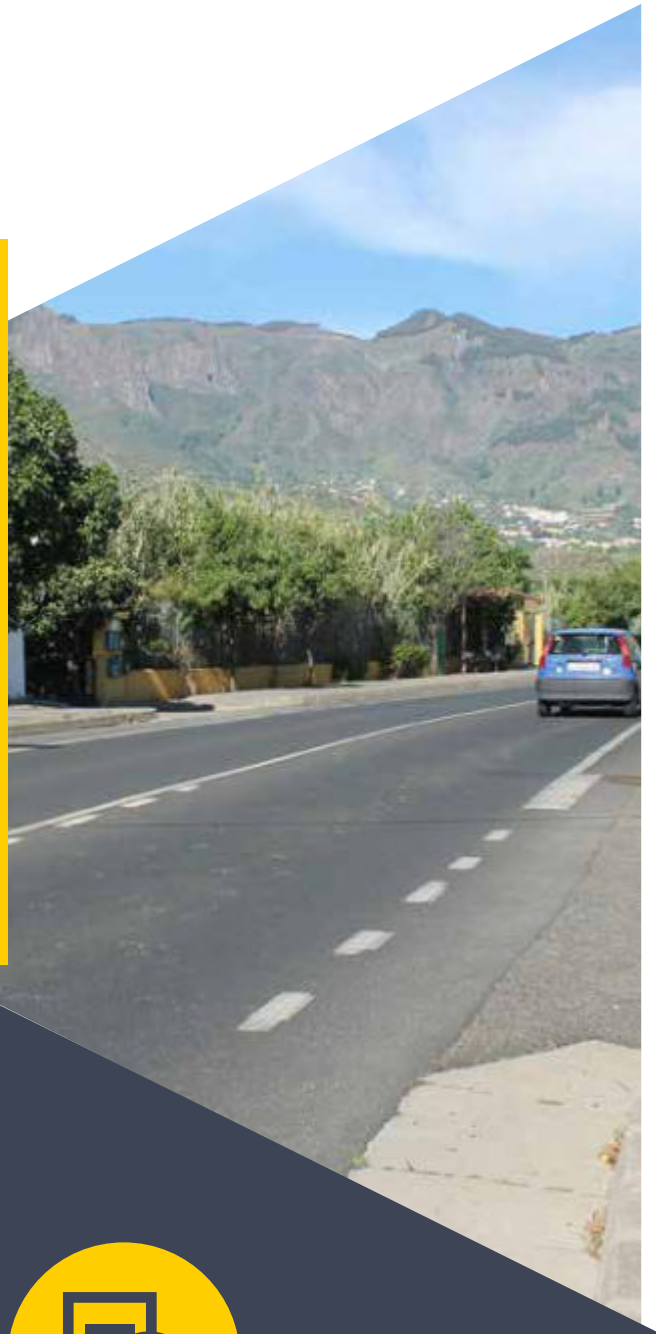
5

Medidas

PMUS de Valsequillo

5. Medidas

5.1	Mejoras de la circulación del vehículo privado	*144*
5.2	Fomento de la movilidad peatonal	*155*
5.3	Fomento de la movilidad ciclista	*173*
5.4	Optimización del servicio del taxi	*187*
5.5	Incorporación de modelos de movilidad colaborativa	*191*
5.6	Mejora de la accesibilidad	*198*
5.7	Optimización de la distribución urbana de mercancías	*202*
5.8	Promoción de energías limpias en la tecnología de los vehículos	*206*
5.9	Mejoras de la seguridad vial	*210*
5.10	Comunicar y formar para el cambio de hábitos	*219*







Las medidas que se adoptan en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible no son herramientas aisladas y se muestran ineficaces si no se realizan en combinación con el conjunto de medidas que forman parte de una estrategia conjunta para mejorar la movilidad dentro de la localidad.

Estas medidas repercuten en toda los estamentos sociales por lo que implementación debe ser participativa y se debe gestionar con la colaboración de todos los sectores implicados, siendo la administración el gestor principal. Es decir, para que un PMUS sea efectivo debe contar con la participación de los usuarios en su diseño y desarrollo. En consecuencia, tras la diagnosis de la actualidad del municipio en materia de movilidad, se han de consensuar las medidas y realizar un seguimiento de la eficacia de las mismas, debiendo formarse campañas de evaluación y satisfacción, así como la adquisición de quejas y sugerencias por parte de los usuarios en pro de una mejora constante del PMUS.

Para ello se propone al ayuntamiento como agencia local de movilidad. Una agencia local de movilidad es aquella que proporciona información sobre los diferentes medios de transporte, gestiona los viajes compartidos, la puesta en práctica de nuevas tecnologías de acceso a los diferentes medios de transporte y regula la gestión del tráfico para conseguir la pacificación del tráfico o la evaporación del mismo.

La pacificación del tráfico se refiere a todas aquellas intervenciones dirigidas a reducir la velocidad de los vehículos de forma que la circulación sea respetuosa con el medio ambiente y con el resto de usuarios de la vía pública.

La evaporación del tráfico persigue la reducción de la densidad de vehículos en las calles favoreciendo los medios de movilidad sostenibles.

5.1 MEJORA DE LA CIRCULACIÓN DEL VEHÍCULO PRIVADO

Esta medida está relacionada con la mejora de aspectos básicos en la circulación de vehículos privados como son el estacionamiento y la gestión de la red viaria.

Justificación de la medida

Para conseguir la pacificación del tráfico necesaria para la implementación de otras medidas es prioritario tomar una serie acciones que faciliten el uso del vehículo privado en combinación con otras alternativas de transporte, de forma que se prime el segundo frente al primero, consiguiendo lo que se conoce como evaporación del tráfico.

Descripción de las acciones

Para una mejor gestión del vehículo privado se ha de disponer de aparcamientos disuasorios y sistemas de sanción que complementen las acciones anteriormente mencionadas. De nada sirve establecer acciones que fomenten la movilidad sostenible, el transporte público y el coche compartido a base de discriminar el vehículo privado sin darle alternativas. El objetivo no es eliminar el uso del vehículo privado sino su reducción en busca de una gestión más eficaz e integridad entre las diferentes modalidades de transporte, teniendo para cada una de ellas su área óptima de uso, que hay que respetar.

VP1. Mejora de la red de circulación

Temporalización: Largo plazo 2030.

VP2. Implantación de aparcamientos disuasorios

Temporalización: Medio plazo 2022.

VP3. Templado de tráfico

Temporalización: Medio plazo 2022.

VP4. Incentivos fiscales

Temporalización: Corto plazo 2018.

MEJORA DE LA RED DE CIRCULACIÓN

VP1

5.1. Mejoras de la circulación del vehículo privado

Uno de los aspectos que requieren de mejora en el municipio de Valsequillo de Gran Canaria es la propia red de circulación, que ha de lograr que el vehículo privado que se desplace fuera del municipio tenga una vía corta de acceso a los viales de salida, o a las paradas de trasporte públicos, y por tanto a los aparcamiento disuasorios.

Se debe facilitar a residentes y visitantes una vía fácil de acceso al municipio sin "callejear" para llegar a su destino. A menudo, en núcleos urbanos reducidos, los vehículos circulan más tiempo debido a "perderse" por no encontrar señalización clara de la ruta a seguir. Por este motivo, se debe limitar el acceso al núcleo urbano de Valsequillo de vehículos privados y limitar el acceso a residentes, a vehículos de emergencia, o de carga y descarga. Pero aún estos deben circular de forma que empleen el menor tiempo y recorrido posible. Para ello es necesario establecer un viario organizado que evite el callejear.

En este sentido y para completar el sistema viario actual se apuesta por mejorar el actual paso de la GC-41 por Valsequillo Casco, puesto que se trata de un punto que requiere de su mejora. Para ello se apuesta por un diseño adecuado de la calle Faycán (ver plano A2), que constituía el trazado original de esta vía, con las modificaciones en las alineaciones que sean precisas, técnica y económicamente viables. También con respecto a la GC-41 se propone la mejora del trazado entre los barrios de Las Vegas, El Pedregal y Tenteniguada (ver plano A1).

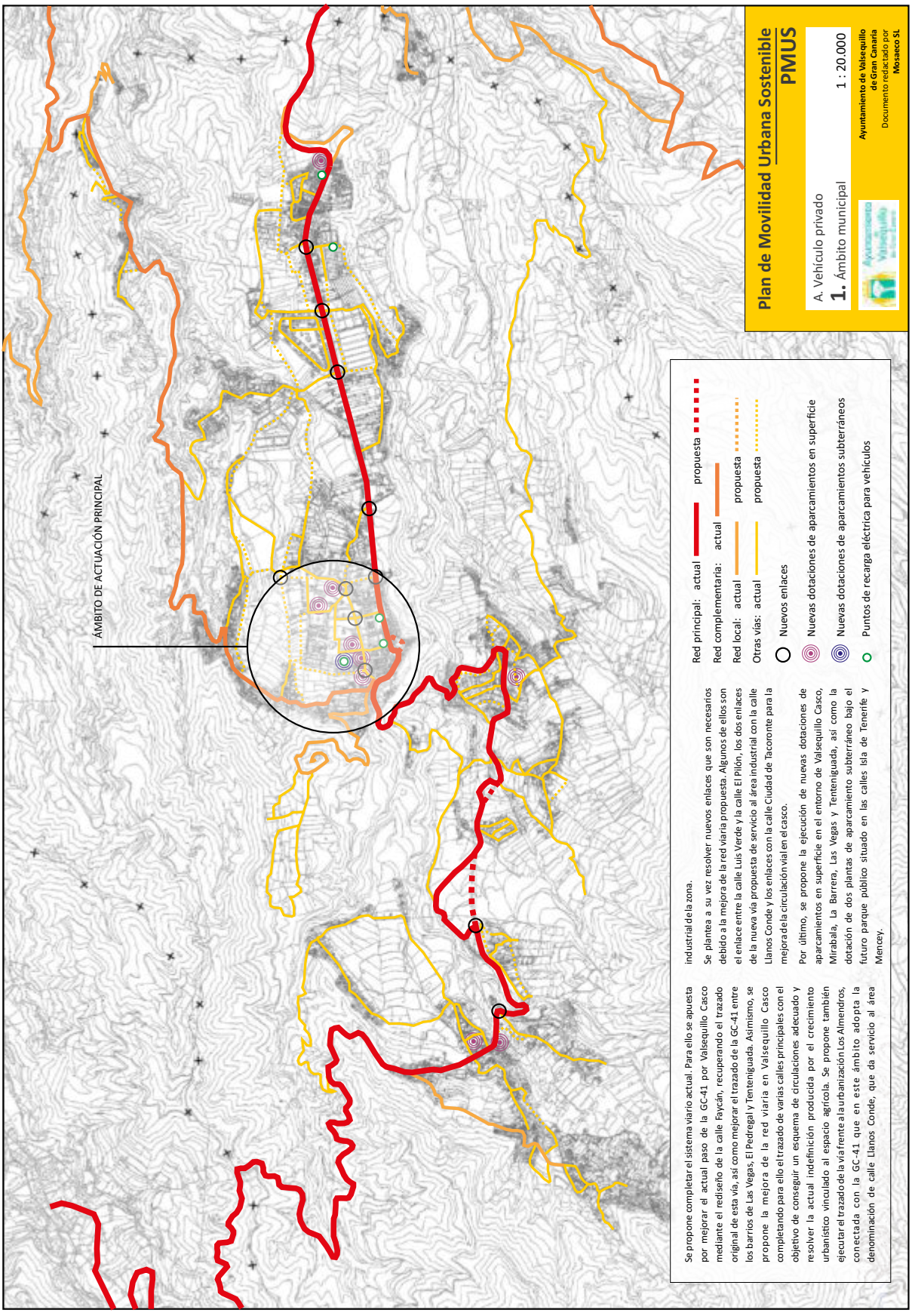
Se propone a su vez la mejora de la red viaria en Valsequillo Casco completando para ello el trazado de varias calles principales con el objetivo de conseguir un esquema de circulaciones adecuado y resolver la actual indefinición producida por el crecimiento urbanístico vinculado al espacio agrícola. Entre los planteamientos propuestos está el refuerzo de la calle Ciudad de Tacoronte mediante su enlace con la calle Juan Carlos I, mejorando de manera notable para ello el trazado y ancho de la calle El Pilón. Se apuesta también por el diseño de una calle principal que circunvale el casco de Valsequillo en el actual trazado de la calle Alegranza y su unión con la calle La Cantera (ver planos A1 y A2).

Otras actuaciones de importancia para la mejora de la red de circulación son la ampliación de la calle La Granja hasta enlazarla con la calle Juan Carlos I, adoptando el rol de calle principal, y también la ejecución del trazado de la vía frente a la urbanización Los Almendros, conectada con la GC-41 que en este ámbito adopta la denominación de calle Llanos Conde, que da servicio al área industrial de la zona (ver planos A1 y A2).

Una vez establecida la naturaleza de cada vía se habrá de diseñar acorde a los requerimientos mínimos de esa vía, respetando las prioridades establecidas en el presente PMUS para la movilidad sostenible y diseñándola de forma atractiva, segura y funcional para que sea eficaz.

Se ha de realizar un cuidadoso estudio de los sentidos de circulación de modo que los vehículos de los residentes en las zonas peatonalizadas (ver planos C1 y C2) tengan fácil salida hacia vías de circulación preferentemente motorizada, así como disponer de áreas de aparcamiento próximas a su residencia, de forma que sean alternativas a las plazas de aparcamiento eliminadas, en lugares periféricos y a distancias no superiores a 500 m.

Se plantea a su vez resolver nuevos enlaces que son necesarios debido a la mejora de la red viaria propuesta. Algunos de los enlaces que se propone resolver son el enlace entre la calle Luis Verde y la calle El Pilón, y los dos enlaces de la nueva vía propuesta de servicio al área industrial con la calle Llanos Conde, entre otros (ver plano A1). Tanto en los nuevos enlaces como en los existentes, se deberá garantizar la entrada y salida de vehículos con seguridad para los peatones y, en su caso, ciclistas, debiendo para ello introducir obstáculos en las intersecciones para moderar la velocidad de los vehículos, tal como se detalla en las medidas propuestas en el presente PMUS de templado de tráfico.



Ver plano A1 del presente PMUS en el que se define gráficamente las mejoras de la red de circulación vial.



Ejemplo de intersección con seguridad para peatones y ciclistas.

La red vial se ha de configurar de tal manera que en ningún momento se impida o dificulte el acceso a cualquier punto del entorno urbano el acceso a vehículos de emergencia: ambulancia, policía, y bomberos. Para ello, las calles de acceso a estos vehículos deben ser suficientemente anchas, impedir el aparcamiento o alejar la zona de estacionamiento de las zonas de giro.

Debido a la trascendencia de esta medida, habrá de tenerse en cuenta lo establecido en el presente PMUS desde las primeras fases de planeamiento urbanístico que se desarrolle en el futuro, así como en las futuras paradas de autobús, ubicación de instalaciones, comercios, oficinas de la administración, etc.

En los planos A1 y A2 se recoge gráficamente las soluciones adoptadas para la mejora de la red de circulación. En tales planos anexos se refleja, entre otros aspectos, las vías existentes y aquellas vías propuestas, tanto las que se recogen en el PGO de Valsequillo de Gran Canaria como aquellas otras propuestas desde el presente PMUS.

IMPLANTACIÓN DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS

VP2

5.1. Mejoras de la circulación del vehículo privado

Se propone la implantación de nuevas dotaciones de aparcamientos disuasorios con el objeto de reducir el colapso circulatorio, especialmente en fechas puntuales tales como en las fiestas de San Miguel Arcángel o los días de celebración de la Ruta del Almendrero en Flor, por ejemplo. Para que el visitante que acude al Municipio opte por hacer uso de estos aparcamientos, el coste debe ser inferior al de la zona azul establecida en el interior del casco urbano, o incluso gratuito.

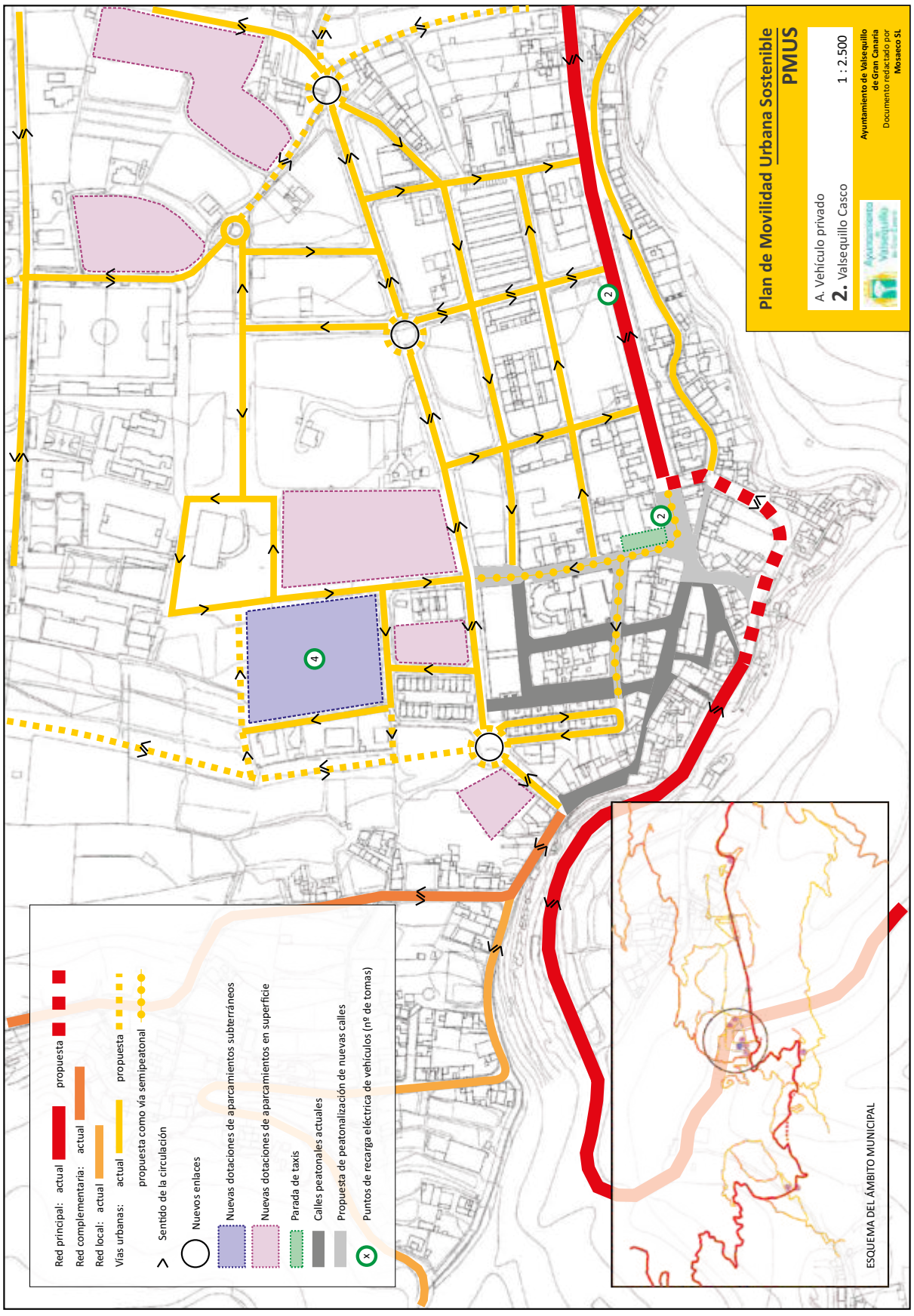
Los enclaves propuestos en el presente PMUS para la ubicación de estos aparcamientos disuasorios son, por un lado, aparcamientos en superficie en el entorno de Valsequillo Casco, Mirabala, La Barrera, Las Vegas y Tenteniguada, y por otro lado, la dotación de dos plantas de aparcamiento subterráneo bajo el futuro parque público situado en las calles Isla de Tenerife y Mencey (ver planos A1 y A2).



Área del casco de Valsequillo utilizada actualmente como aparcamiento.

Estos enclaves propuestos se encuentran ubicados de forma estratégica en entornos que disfrutan o disfrutarán de buenas conexiones viarias, una vez que se complete la red de circulación con las medidas fijadas en este PMUS. Así, el vehículo privado podrá acudir a estos aparcamientos de disuasión a través de vías principales evitando rodeos innecesarios y optimizando en consecuencia el tráfico urbano, consiguiendo que el vehículo privado quede correctamente estacionado fuera de los ámbitos urbanos de mayor colapso circulatorio.

Además de ello, la ubicación de estos aparcamientos disuasorios están próximas a medios de transporte alternativos, localizándose cercanos a paradas de autobuses, de taxis, o de la red de itinerarios sostenibles de movilidad peatonal o ciclista.



Plano A2 en el que se identifican los aparcamientos disuasorios propuestos en el ámbito cercano a Valsequillo Casco

Con todo, los aparcamientos disuasorios propuestos en los entornos mencionados permitirán limitar la entrada a los principales centros urbanos del Municipio a aquellos automóviles procedentes de fuera de tales centros mediante una alternativa de transporte atractiva, donde los conductores perciban ahorros, tanto de tiempo como de coste por su uso. En este sentido, los aparcamientos disuasorios se caracterizarán por su amplia oferta de estacionamiento, por estar ubicados en las zonas periféricas de los centros urbanos y junto a los principales corredores de acceso a los mismos y, además, servidos por servicios de transporte público y/o anexos a la red peatonal o ciclista, tal como se ha mencionado anteriormente.

TEMPLADO DE TRÁFICO

VP3

5.1. Mejoras de la circulación del vehículo privado

Se propone el establecimiento de acciones encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica. La utilización de medidas de templado de tráfico tiene por objeto la mejora de la calidad de vida de las áreas residenciales, al reducir sustancialmente el número de accidentes, mejorar las condiciones ambientales del entorno y facilitar el uso en condiciones de seguridad de los espacios públicos.

De esta forma, la velocidad de los vehículos debe ir acorde a la naturaleza de la vía por la que circula y al perfil de los múltiples usuarios que la utilizan. Por tanto, en vías de coexistencia la velocidad debe reducirse para evitar accidentes. Así, en las zonas de coexistencia con peatones o proximidades a centros escolares la circulación se recomienda que no sobrepase los 30 km/h.

Dado que la GC-41 en su tramo entre el casco de Valsequillo y La Barrera es una vía de comunicación intramunicipal importante, puesto que a través de ella se comunica Telde con Valsequillo Casco y Tenteniguada, esta vía es la que más tráfico motorizado soporta. Pero también es una vía de comunicación importante para los residentes que quieran hacer uso de medios más sostenibles como la bicicleta o el caminar. Por ello, la velocidad en esta vía debe limitarse con el objeto de que sea un tránsito seguro y también aceptable desde el punto de vista acústico y medioambiental.

A pesar de que en el nuevo diseño de esta vía, tanto en lo contemplado en el PGO de Valsequillo como en el presente PMUS, se propone la separación de la calzada rodada con respecto a los circuitos peatonales y ciclistas, el hecho de ser una vía compartida en su uso requiere que los vehículos de la calzada deben circular a velocidades moderadas con el fin de fomentar la seguridad. De forma complementaria esta vía debiera disponer de medios como bolardos o arbolado que proteja a los transeúntes de posibles salidas de vía o de aparcamiento indebidos sobre la acera.

Dada la necesidad de pacificar el tráfico para que tenga cabida el transporte sostenible se ha de considerar que las actuaciones que más éxito tienen en la búsqueda de ese objetivo son la instalación o construcción de elementos elevados sobre la calzada (mesetas y reductores de velocidad), el trazado sinuoso y sobre todo la disminución del ancho de calzada. También se ha de considerar la posibilidad de ubicar radar de velocidad en el tramo de la GC-41 entre el casco de Valsequillo y La Barrera por ser un tramo que presenta facilidad para alcanzar velocidades indebidas. En cualquier caso, el radar no debe considerarse sustituto a los elementos reductores de velocidad, siendo preferible la existencia de estos frente a la del radar.

En cualquier caso se propone el uso de templado de tráfico no solo en la travesía de la GC-41 sino en el conjunto del viario urbano, tanto local como principal, para resolver los conflictos que puedan darse. En el caso de las nuevas vías que se ejecuten, las medidas de templado de tráfico se utilizarán como recursos de diseño para adecuar el viario a sus funciones previstas. Para las vías existentes se pondrá especial atención a las modificaciones de las características del tráfico presente para compatibilizarlo con otras funciones de la vía.

Se establece a continuación una serie de medidas concretas para reducir la intensidad y velocidad de los vehículos en algunas vías urbanas principales:

BADENES Y ELEVACIONES DE LA CALZADA

Consisten en elevaciones puntuales de la calzada, que animan a mantener velocidades reducidas a los conductores para evitar la incomodidad del escalón que suponen o, incluso, el daño que pueden causar en el vehículo. Se considera una de las medidas más eficaces y cuenta con una amplia experiencia.

Pueden utilizarse para cualquier anchura de calles, en sentido único o doble circulación y velocidades de 50 Km/h o menores.



Ejemplo de badén en la calzada.

Aplicación de la medida en las siguientes calles:

- Calle Juan Carlos I.
- Carretera Luis Verde.
- Calle Llanos Conde.
- Avenida Los Almendros.
- Calle Mencey.
- Calle Ciudad de Tacoronte.
- Avenida Las Vegas.
- Calle La Parada.
- Carretera Los Juargazos.
- Calle Fernández Galar.
- Carretera San Roque.

FRANJAS TRANSVERSALES DE ALERTA

Consisten en grupos de bandas trasversales a la calzada que, mediante pequeñas elevaciones, cambios en el color o textura del pavimento, sirven para alertar a los conductores y reducir su velocidad. Se trata de una medida complementaria de otras medidas de templado.

Las franjas de preaviso son útiles para advertir de la necesidad de reducciones inmediatas de velocidad en vías de la red principal, es decir para el paso de altas velocidades a velocidades moderadas. Pueden coincidir con entradas a intersecciones, cambios de sección, etc.

Debido a sus efectos sonoros no son indicadas en áreas especialmente sensibles al ruido, excepto en casos en que se garantice su inocuidad al respecto por el empleo de materiales o medidas especiales.



Ejemplo de franjas transversales de alerta.

Aplicación de la medida en las siguientes calles:

- Calle Juan Carlos I.
- Carretera Luis Verde.
- Calle Llanos Conde.
- Avenida Los Almendros.
- Avenida Las Vegas.
- Calle La Parada.
- Carretera Los Juargazos.
- Calle Fernández Galar.
- Carretera San Roque

OBSTÁCULOS EN INTERSECCIONES

Consiste en la introducción de obstáculos en intersecciones convencionales para moderar la velocidad o restringir los movimientos posibles. Dichos objetivos se pueden conseguir utilizando estrechamientos, desvíos de trayectoria, elevación del pavimento, medianas, isletas y cambios de color y textura.

Aplicación de la medida en todas aquellas intersecciones existentes y las previstas, para lograr la entrada y salida de vehículos con seguridad para los peatones y, en su caso, bicicletas. Se deberá estudiar los tipos de obstáculos a elegir en función de la conveniencia para cada tipo de intersección.

CAMBIOS EN EL PAVIMENTO

Se engloban en esta denominación todo tipo de cambio en la textura o color del pavimento cuyo objetivo es conseguir una reducción de la velocidad de circulación de los vehículos. En general, por si solos, los cambios en el pavimento no provocan cambios significativos en el régimen de circulación, pero son útiles para alertar, enfatizar y subrayar la acción de otros reductores de velocidad. Se propone el cambio de pavimento a lo largo de un tramo de calle para mejorar la estética del entorno, enfatizar la reducción de velocidad y resaltar el carácter peatonal del área.



Ejemplo de cambios en el pavimento.

Aplicación de la medida en las siguientes calles:

- Calle Isla de Tenerife (tramo entre la calle Juan Carlos I y la calle Ciudad de Tacoronte).
- Calle Doctor Don Francisco Rodríguez.

VP4. INCENTIVOS FISCALES

VP4

5.1. Mejoras de la circulación del vehículo privado

Para cambiar los hábitos de movilidad del ciudadano y fomentar el servicio público, éste debe mejorar de forma que sea una alternativa atractiva frente al vehículo privado. Complementariamente hay que tomar una serie de actuaciones encaminadas a incentivar el empleo de transporte público y desmotivar el uso del vehículo privado.

Para ello, en numerosas localidades se han instalado parquímetros que disuadan a los conductores del uso de las calles como lugar de aparcamiento, lo que se traduce en una evaporación del tráfico. Habitualmente se instalan los parquímetros en las zonas más conflictivas de la localidad consiguiéndose una reducción notable de la circulación hacia zonas menos conflictivas.

Se debe premiar el cambio de conducta hacia el uso de transportes que permitan una movilidad sostenible y segura, que supongan ventajas económicas, sociales y medioambientales para el Municipio.

Algunas localidades han implantado modificaciones fiscales a aquellos usuarios que apuesten por el empleo del transporte público frente al vehículo privado, mediante la subvención del transporte a los lugares de trabajo, o las subvenciones a los empresarios que creen programas de coche compartido entre los trabajadores.

También se están realizando bonificaciones fiscales a aquellos propietarios que opten por la compra de vehículos más sostenibles como son los híbridos o eléctricos y algunos consistorios facilitan la renovación de la flota de taxis a vehículos de consumo más sostenibles.
Se ha de premiar el uso del coche compartido mediante preferencia en el aparcamiento regulado, reduciendo la tasa de pago, haciéndolo gratuito y/o aumentando el tiempo de ocupación de la plaza.

Los ingresos de las sanciones ocasionados por incumplimiento del PMUS (velocidad, aparcamiento indebido, infracciones, mala conducta, uso indebido del espacio público, etc.) deben ir destinados a la mejora del PMUS.

Es decir, las conductas sancionables deben servir de financiación para que el resto de usuarios se beneficien en la mejora de la movilidad del Municipio, de forma que el ciudadano capte como redunda en su beneficio. Para ello, el ayuntamiento se ha de valer de las leyes de transparencia de forma que el residente sepa en qué acción del PMUS se invierte lo recaudado.

5.2 FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL

En esta medida se proponen actuaciones encaminadas a fomentar la movilidad peatonal y reducir el uso del vehículo privado.

Para ello se han de incentivar una serie de actuaciones que eviten la disyuntiva entre optar por el vehículo privado o realizar el recorrido a pie, de modo que todo lo que se pueda realizar caminando se realice en modo peatonal, es decir que el tránsito peatonal sea una alternativa a considerar en la movilidad, haciéndola atractiva desde diferentes puntos de vista.

Descripción de las acciones

Dado que no existe una red de itinerarios peatonales efectiva se proponen una serie de acciones que faciliten el diseño de una red agradable, segura y efectiva que habrá de ser divulgada para que sea utilizada por el perfil ciudadano más dispuesto a su utilización como son los escolares.

Una buena red peatonal ve incrementado su uso por residentes y visitantes si está bien diseñada favoreciendo la evaporación del tráfico.

Justificación de la medida

La movilidad peatonal es la manera más sana y natural de desplazarse, una forma eficaz de luchar contra la obesidad y enfermedades vinculadas a la falta de actividad física y es considerada el modo de desplazamiento más sostenible. Por otro lado, la recuperación o implementación de los espacios peatonales confiere personalidad y calidad al municipio. Por tanto, la apuesta por la movilidad a pie mejora la calidad de vida del área urbana, la abre a la convivencia y fomenta la interacción entre distintos sectores de la sociedad.

El óptimo de esta medida se consigue para trayectos cuya distancia no supere los 3 km y el tiempo empleado no supere los 30 minutos. No obstante, en desplazamientos de mayor distancia o duración, el modo peatonal puede ser también una opción para determinados usuarios.

Las actuaciones encaminadas al fomento de la movilidad peatonal no implica necesariamente la habilitación de espacios exclusivamente peatonales. Al contrario, se incluyen aquellas vías de coexistencia entre diferentes modalidades de desplazamiento que habrán de ser organizadas y reguladas acorde a las necesidades del municipio y a su idiosincrasia urbanística.

El fomento de esta movilidad lleva implícito el desarrollo de una red de itinerarios peatonales para lo cual se proponen una serie de actuaciones.

Dada la naturaleza del municipio el número de calles de su exclusivo para movilidad peatonal será muy reducido por lo que la red de itinerarios peatonales debe compartir espacios con vías para circulación de vehículos motorizados. Este es el caso de la Avenida Juan Carlos I, por ejemplo.

MP1. Criterios de aplicación para aumentar el atractivo de los itinerarios peatonales

Temporalización: Medio plazo 2022.

MP2. Completar la peatonalización del casco histórico

Temporalización: Corto plazo 2018.

MP3. Desplazamiento peatonal seguro entre núcleos de población

Temporalización: Medio plazo 2022.

MP4. Evitar conflictos que dificulten la movilidad peatonal

Temporalización: Corto plazo 2018.

MP5. Plan de señalización, difusión y talleres de educación

Temporalización: Corto plazo 2018.

MP6. Fomentar la movilidad peatonal de los escolares

Temporalización: Medio plazo 2022.

CRITERIOS DE APLICACIÓN PARA AUMENTAR EL ATRACTIVO DE LOS ITINERARIOS PEATONALES

MP1

5.2. Fomento de la movilidad peatonal

Para que una red de itinerarios peatonales tenga aceptación entre la población ha de cumplir una serie de requisitos que se irán diferenciando en las sucesivas propuestas de actuación. Es decir, la mera peatonalización de una calle o una zona urbana no implica necesariamente su posterior uso como zona peatonal. Este objetivo no se logra si no se tiene en cuenta una previa planificación, la cual debe dar respuesta a una funcionalidad atractiva y segura.

Está demostrado estadísticamente que las calles con mayor aceptación para la movilidad peatonal son aquellas que resultan más atractivas, las que contienen los ejes visuales más largos y continuos, las que cuentan con mayor número de conexiones, las que se sitúan en una posición central respecto al entorno urbano que atraviesan y están planificadas con espacios verdes.

Así, para desarrollar una correcta red de itinerarios peatonales, la experiencia generalizada muestra que las actuaciones no deben limitarse a calles aisladas sino que debe configurarse una red debidamente organizada cuyos tramos estén configurados por calles con amplitud de aceras, presencia de arbolado y que sea una zona concurrida, evitando recorridos sinuosos y solitarios. Una red peatonal que alterne calles y pequeñas plazas provoca un efecto psicológico que contribuye a dar la sensación de que las distancias recorridas son más cortas, y por tanto, más asumibles por el usuario. La introducción de contrastes y acondicionamientos dentro de la red que eviten la monotonía también son piezas importantes para generar sensaciones agradables.

Diferentes análisis reflejan que el nivel de uso de una zona peatonal está directamente relacionado con la posición respecto el centro urbano y el grado de integración local en el barrio. Esto se debe a que es en los núcleos urbanos donde se concentran habitualmente las oficinas de la Administración, la centros culturales o religiosos y e incluso los locales comerciales. Por tanto, la red peatonal se concentra en las proximidades de estos centros de atracción y debe conectarlos entre sí.



Calle peatonal en Madrid.

El peatón muestra predilección por calles en las que hay disponibilidad de determinadas actividades comerciales, administrativas, deportivas o de ocio, a lo largo del recorrido.

Algunos estudios muestran que el mayor atractivo normalmente aparece ligado a cafeterías, tiendas de ropa, decoración y muebles, pastelerías, etc. Por otro lado, las oficinas bancarias, establecimientos de venta de electrodomésticos, peluquerías, agencias, gestorías, y establecimientos similares se encontrarían en una situación intermedia, mientras que el menor atractivo para el peatón lo constituyen los talleres, almacenes sin vinculación al público, tiendas de repuestos, etc.

Es decir, el peatón encuentra más atractiva una ruta peatonal cuanto más servicios puede obtener de ella a los largo de su trayecto entre origen y destino. Estos factores han de tenerse en cuenta en la planificación de la red peatonal, con especial atención en entornos urbanos como Valsequillo Casco, Las Casas, Luis Verde, Lomitos de Correa, La Barrera, Valle San Roque, Las Vegas, Era de Mota y Tenteniguada, entre otros. Asimismo, se deberá poner atención en el diseño y planificación de los tramos de la GC-41 entre Valsequillo Casco y La Barrera, y entre Valsequillo Casco, las Vegas, Era de Mota y Tenteniguada, para que el diseño del recorrido peatonal, a pesar de acompañar al recorrido del vehículo, sea seguro y atractivo, tal como se ha indicado en la descripción de esta acción.

COMPLETAR LA PEATONALIZACIÓN DEL CASCO HISTÓRICO

MP2

5.2. Fomento de la movilidad peatonal

Con anterioridad a la redacción del presente PMUS se había ejecutado la peatonalización del centro cívico religioso de Valsequillo Casco que relaciona los equipamientos religiosos y culturales así como las dotaciones actuales de la zona. Además, esta zona peatonal recoge los pequeños comercios, dedicados a la restauración mayoritariamente, existentes en el casco antiguo.



El casco antiguo de Valsequillo ya dispone de algunas calles peatonales.

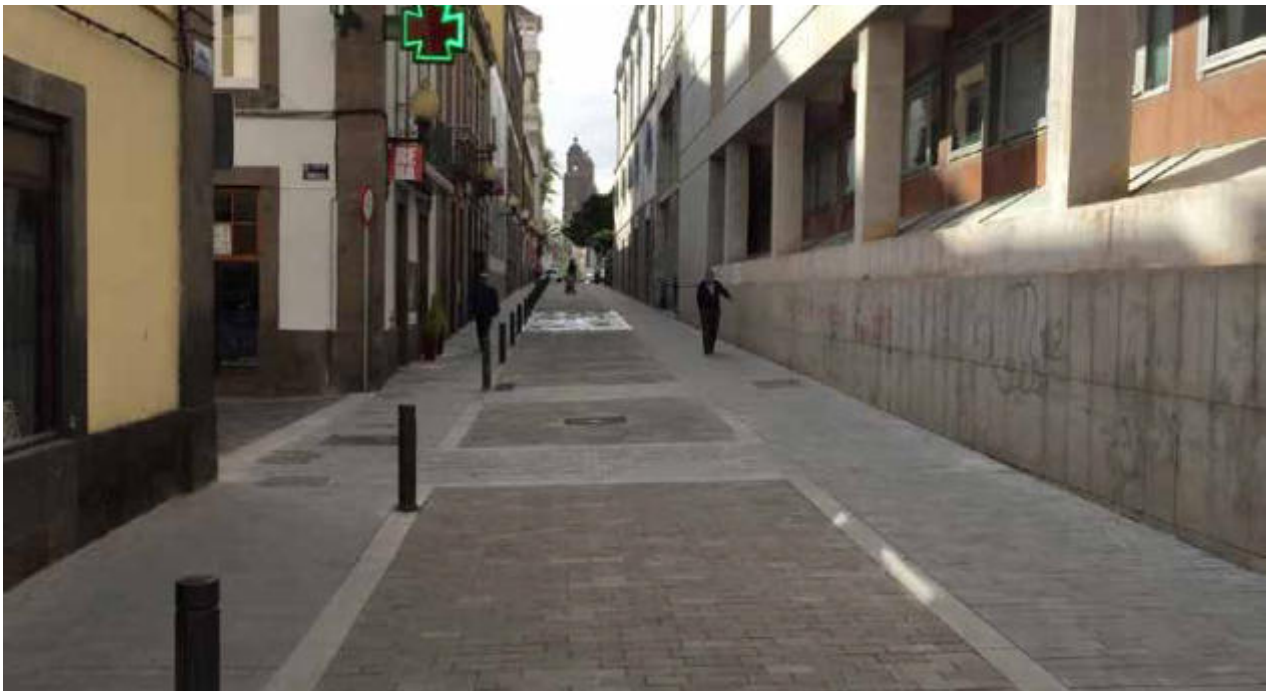
Con el presente PMUS se propone completar la peatonalización de las calles de Valsequillo Casco para lograr un entorno amable para el peatón y revitalizar la zona, fomentando el uso cómodo del espacio público por parte del transeúnte. La red de calles peatonales propuestas como complemento de las ya peatonalizadas en el casco urbano recoge puntos importantes de la trama urbana con carácter dotacional, comercial, administrativo o cultural.

De manera concreta se peatonalizará la calle Doctor Francisco Rodríguez, el encuentro de la calle Juan Carlos I con la Plaza de San Miguel y la calle Isla de Tenerife en su tramo entre la calle Juan Carlos I y calle Ciudad de Tacoronte. Este tramo de la calle Isla de Tenerife y la calle Doctor Francisco Rodríguez se tratarán como calles rodonales donde se permitirá el paso de vehículos en mismo nivel de calzada separado del flujo peatonal mediante bolardos (ver planos A2 y C2). Salvo tales calles rodonales el resto de calles peatonales tendrá restringido el uso del vehículo a motor salvo para residentes, y se controlará el paso mediante bolardos automáticos.



Bolardos automáticos para controlar el paso de vehículos a zonas peatonales

En las calles que se traten para su uso rodonal (uso mixto de peatones y vehículos), además de separar el flujo peatonal del flujo de vehículos mediante el uso de bolardos tal como se ha indicado anteriormente, se igualará el nivel de rasante del pavimento para lograr que la percepción de los conductores en estas vías sea la de vía con preferencia peatonal, reducir con ello la velocidad y evitar siniestros.

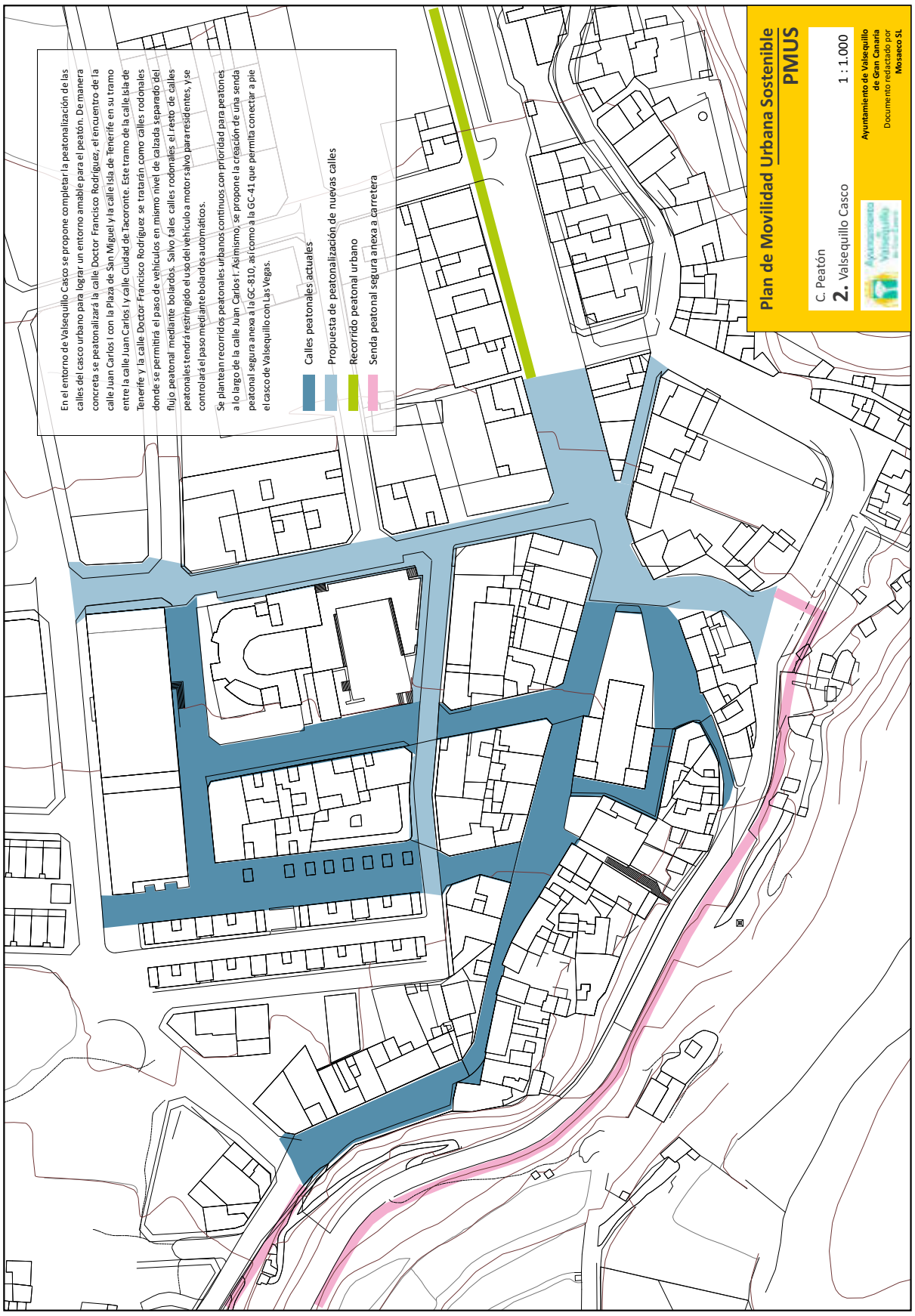


Uso de pavimentos al mismo nivel y separación de flujos mediante bolardos. Calle General Bravo en Las Palmas de Gran Canaria.

Por otro lado, desde Valsequillo Casco se plantean recorridos peatonales urbanos continuos con prioridad para peatones a lo largo de la calle Juan Carlos I. Asimismo, se propone la creación de una senda peatonal segura anexa a la GC-810, así como a la GC-41 que permita conectar a pie el casco de Valsequillo con Las Vegas. Estos recorridos forman parte del itinerario peatonal propuesto para el desplazamiento seguro entre núcleos de población, definido en la siguiente medida.

Se deberá conseguir que en la red de calles peatonales el coche solo debiera entrar para prestar servicios imprescindibles a residentes y empresas mientras que en la zona de coexistencia, la prioridad la tiene el peatón. Por tanto, se ha de limitar el uso de los coches a operaciones básicas, establecer limitación de la velocidad a 30 km/h en las áreas de coexistencia y en las inmediaciones a la red peatonal, los carriles deben ser reducidos y los estacionamientos se han de limitar en tiempo y espacio.

De manera complementaria y en base a la dinámica del Municipio, se puede considerar la opción de peatonalizar calles en las fechas de mayor concurrencia peatonal, como son las festividades de San Miguel Arcángel, los días de celebración de la Ruta del Almendrero en Flor u otras fechas significativas. El mayor o menor número o longitudes de calles restringidas al tráfico ha de realizarse en base al número de potenciales peatones que puedan usar la red de itinerarios, por lo que requiere de un seguimiento anual para analizar los periodos de tiempo en los que es preferible la restricción al tráfico.



Ver plano C2. PMUS de Valsequillo de Gran Canaria.

DESPLAZAMIENTO PEATONAL SEGURO ENTRE NÚCLEOS DE POBLACIÓN

MP3

5.2. Fomento de la movilidad peatonal

Una de las apuestas más importantes del presente PMUS consiste en incrementar de manera notable la movilidad a pie en el municipio de Valsequillo de Gran Canaria, con el objetivo de mejorar la calidad del área urbana, mejorar la convivencia y fomentar la interacción entre distintos sectores de la sociedad y entre los distintos barrios.

Para lograr que el desplazamiento a pie se produzca de manera segura hay que tener muy presente que los peatones, especialmente los que tienen movilidad reducida, siguen siendo los usuarios más vulnerables en los accidentes de tráfico. Por tanto, incentivar la movilidad peatonal lleva implícito un compromiso de itinerarios seguros, no solo frente al tráfico motorizado, sino también frente al tráfico no motorizado (bicicletas, patines, etc.)

Las actuaciones que se proponen para fomentar la movilidad peatonal no implican necesariamente la habilitación de espacios exclusivamente peatonales. Al contrario, se incluyen aquellas vías de coexistencia entre diferentes modalidades de desplazamiento que habrán de ser organizadas y reguladas para que sean adecuadas también para el peatón. Para lograr una movilidad peatonal óptima, se propone la creación de una red de itinerarios peatonales que enlacen los distintos barrios principales del municipio entre sí y especialmente con Valsequillo Casco, logrando que el ciudadano de a pie tenga la alternativa de desplazarse andando a distintas áreas administrativas, culturales, deportivas, educativas, etc.

Para ello, además de completar la peatonalización de las calles del casco histórico de Valsequillo tal como se ha establecido en la anterior medida, se propone diseñar tramos continuos de recorrido peatonal urbano que enlace los principales barrios del Municipio, tanto a anexos a calles principales como utilizando, en algunos casos, caminos rurales existentes en el territorio y que son utilizados tradicionalmente por la población. Se completa la red peatonal de unión de núcleos poblacionales anexando sendas peatonales seguras a algunos tramos de carretera, como por ejemplo de la GC-41 entre Valsequillo Casco y Las Vegas y entre Las Vegas y Tenteniguada, entre otras. El detalle concreto de la red propuesta puede extraerse del plano C1 del presente PMUS.

El presente PMUS apuesta por incrementar de manera notable la movilidad a pie en el municipio de Valsequillo de Gran Canaria, con el objetivo de mejorar la calidad del área urbana, mejorar la convivencia y fomentar la interacción entre distintos sectores de la sociedad y entre los distintos barrios.

Las actuaciones propuestas para fomentar la movilidad peatonal no implican necesariamente la habilitación de espacios exclusivamente peatonales. Al contrario, se incluyen aquellas vías de coexistencia entre diferentes modalidades de desplazamiento que habrán de ser organizadas y reguladas para que sean adecuadas también para el peatón.

Para lograr una movilidad peatonal óptima, se propone la creación de una red de itinerarios peatonales que enlacen los distintos barrios principales del municipio entre sí y especialmente con Valsequillo Casco, logrando que el ciudadano de a pie tenga la alternativa de desplazarse andando a distintas áreas administrativas, culturales, deportivas, educativas, etc.

Se propone completar la peatonalización de las calles del casco histórico de Valsequillo, diseñar tramos continuos de recorrido peatonal urbano e incluso anexar sendas peatonales seguras a tramos de carretera, como por ejemplo de la GC-41 entre Valsequillo Casco y Las Vegas y entre Las Vegas y Tenteniguada.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN PRINCIPAL



Tramo de carretera con recorrido peatonal.
Fotografía: Icod el Alto, Tenerife.



Tramo de recorrido peatonal urbano.
Fotografía: Ciudad Salitre Oriental, Bogotá.



Calles peatonales del casco urbano.
Fotografía: Barrio de San Juan, Telde.

Plan de Movilidad Urbana Sostenible
PMUS

C. Peatón
1. Ámbito municipal 1 : 20.000

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria
Documento redactado por
Mosaeco SL

Para lograr que el recorrido peatonal en su conjunto sea seguro hay que tener en cuenta que uno de los elementos más importantes para evitar la siniestralidad con el peatón es la instalación de pasos de peatones en los lugares adecuados. Con ello se persiguen dos objetivos: dar prioridad al peatón y moderar la velocidad de circulación de los vehículos. La red peatonal debe estar ligada en todo momento a pasos de peatones en los lugares por los que se cruce con vías de circulación motorizada. Su ubicación debe dar continuidad a la red, es decir, debe estar en el trazado natural de la zona peatonal evitando rodeos inasumibles.

Una vez implantada la red de itinerarios peatonales propuesta resulta necesaria la buena conservación del estado de la misma, tanto para garantizar la seguridad como para que mantenga el atractivo y con ello la frecuencia de uso por los ciudadanos. Para ello se requiere una limpieza constante, instalación de papeleras a lo largo de su trazado, evitar deposiciones de animales, labores de mantenimiento, etc. La instalación de plantas vegetales, zonas de sombra, ubicación de fuentes, bancos y zonas de apoyo que sean accesibles para todos los usuarios, o la presencia de aseos públicos, son cuestiones a tener en cuenta para aumentar el atractivo de la red peatonal.



Paseo peatonal y de bicicletas en Barakaldo.

Habrá que tener presente que recorridos peatonales con fuertes pendientes, escalonados, o con pavimento inadecuado, pueden disuadir a usuarios de movilidad reducida, optando por otros modos de desplazamiento, al igual que itinerarios que no estén debidamente acondicionadas frente a las inclemencias del tiempo, como es la lluvia, el viento, o al ruido y la contaminación.

EVITAR CONFLICTOS QUE DIFICULTEN LA MOVILIDAD PEATONAL

MP4

5.2. Fomento de la movilidad peatonal

En el diseño del conjunto de itinerarios peatonales se deberá poner especial atención en evitar la colocación de obstáculos que dificulten el tránsito de los usuarios. En ocasiones, calles consideradas como peatonales son ocupadas por terrazas o stands de feria que por su alta ocupación de la calle dificultan notablemente la movilidad peatonal, máxime en aquellas personas con movilidad reducida o discapacidad que requieran el empleo de útiles de apoyo como la silla de ruedas, muletas, bastones, etc.

Por otro lado, es frecuente ver como vehículos indebidamente aparcados constituyen un obstáculo para el desplazamiento peatonal confortable. Evitar esta mala práctica de algunos conductores se consigue mediante el empleo de bolardos que imposibiliten el aparcamiento ocupando la zona peatonal y una vigilancia estricta que sancione a los vehículos que obstaculizan el flujo de la red, al aparcar, por ejemplo, en pasos de peatones (estos aspectos están recogidos en diversas medidas propuestas por el presente PMUS).

Para garantizar la accesibilidad universal de todas las personas, independientemente de sus condicionantes y circunstancias, el trazado debe carecer de barreras arquitectónicas que dificulten la movilidad. Por ello es necesaria la eliminación de los alcorques a nivel elevado del suelo, pasos de peatones sin rebaje de la acera, pavimento de difícil acceso para personas con movilidad reducida, etc. Se considera que un ancho adecuado para la movilidad peatonal de baja densidad es de 1,80 m, por lo que el rebaje de alcorques puede ganarle espacio a la calle en la que sea necesario.



En el municipio de Valsequillo de Gran Canaria se detectan numerosos puntos de conflicto que dificultan la movilidad peatonal, especialmente la de las personas con movilidad reducida.

Una acera debe tener un ancho superior a 0,90 m para que pueda ser considerada practicable, aspecto a tener en cuenta a la hora de definir una red peatonal. En caso de calles con aparcamiento en batería, se puede convertir este modo al aparcamiento en línea para ganarle ancho a la acera.

En las vías de coexistencia y tal como se ha indicado en medidas anteriores, el nivel de la acera y la calzada debe ser el mismo segregándose mediante dispositivos como el bolardo. De esta forma se elimina el concepto de barrera que supone la calzada para acceder a los servicios de interés al usuario que pudieran situarse en el lado opuesto de la calle, especialmente para personas con movilidad reducida.

Junto con el ancho de la acera, se ha de considerar la densidad peatonal, la cual se ve fuertemente incrementada en determinados periodos del año como son, por ejemplo, las fiestas de San Miguel Arcángel o los días de celebración de la Ruta del Almendrero en Flor.

Se han de establecer aparcamientos para usuarios de movilidad reducida en las zonas de acceso a la red peatonal, cercanos a los principales centros de atracción como colegios, comercios, ayuntamiento, juzgados, centro de salud, zonas deportivas, etc.

Un punto de conflicto con la movilidad peatonal está representado por las zonas de carga y descarga y sus horarios. Se ha de contemplar la simultaneidad de ambas acciones mediante una correcta regulación del estacionamiento indebido en calles y espacios peatonales, dotando de zonas adecuadas a las calles y espacios que lo requieran, así como establecer horarios adecuados.

PLAN DE SEÑALIZACIÓN, DIFUSIÓN Y TALLERES DE EDUCACIÓN

MP5

5.2. Fomento de la movilidad peatonal

Una red peatonal debe contar con una correcta señalización que indique al usuario su existencia, las zonas que une y sus características. Por ello la señalización de los itinerarios peatonales entre núcleos de población (descritos en medidas anteriores) debiera incluir el destino, la distancia y el tiempo necesario para alcanzarlo.

Como medida informativa amplia, una adecuada señalización de la red peatonal se consigue mediante paneles informativos en los que se señale el tipo de vía, longitud, dificultades, zonas que une, servicios que dispone (comercios, oficinas administrativas, presencia de plazas, baños públicos o bancos para descansar), tipo de vehículos que pueden transitar la vía y condiciones que deben cumplirse.





Izquierda: paneles de indicación de destino y distancias en Gandía. Derecha: panel informativo de la ruta del vino en Yecla, con indicación de itinerarios e información para el usuario.

A menudo, el usuario no conoce la totalidad de la red de itinerarios por lo que desconoce los lugares que conecta. Por ello, la señalización deber ser fácilmente interpretada por los usuarios, carente de simbología técnica que dificulte su comprensión, además de completa y detallada.

Por tanto, una actuación amplia de puesta en conocimiento por parte de los residentes de la situación actual de la red de itinerarios peatonales es fundamental para incentivar el uso de la misma. Sin embargo, para los visitantes foráneos, este objetivo se ha de conseguir mediante paneles explicativos dispuestos en las entradas principales de la red.

Para aumentar la seguridad vial se han de realizar talleres de seguridad vial y además mejorar todo el sistema de señalización orientada a la seguridad, tal como se indica en otras medidas específicas propuestas en el presente PMUS, que no se detallan aquí para evitar duplicidades.



Se detectan numerosos casos de señalizaciones en calzada muy deterioradas que requieren de su mejora.

FOMENTAR LA MOVILIDAD PEATONAL DE LOS ESCOLARES

MP6

5.2. Fomento de la movilidad peatonal

Sin duda uno de los colectivos de usuarios más proclive al uso de la movilidad peatonal es el de estudiantes ya que el hecho de ir caminando les otorga la posibilidad de comunicarse entre ellos con antelación y posterioridad al horario escolar. Sin embargo, hay numerosos usuarios que optan por el uso del vehículo privado, a menudo por la carencia de rutas peatonales seguras para este colectivo, lo que produce en ocasiones atascos en las horas de entrada y salida a los centros educativos.

La distancia máxima recomendada entre el centro educativo y la residencia del alumno para realizar el recorrido a pie es de 400 a 1.000 metros en función de las edades escolares. A esta distancia, los caminos de acceso al colegio son limitados y es relativamente sencillo actuar sobre ellos obteniendo así caminos escolares seguros para los menores.

Dado que muchos escolares del municipio de Valsequillo de Gran Canaria proceden de barrios dispersos tales como Valle de San Roque, El Helechal, El Pedregal, La Higuerilla, etc., estos han de contar con un trayecto peatonal seguro y cómodo para transitar por ellos a lo largo del año. Por ello, caminos de tierra, solitarios o sin adaptar, no son recomendados como zonas peatonales al no ser vías atractivas.



La estructura eminentemente rural del Municipio ha propiciado la dispersión de numerosos barrios.

Para los trayectos peatonales seguros y cómodos que propicien la movilidad peatonal entre los escolares se contará con la red de itinerarios peatonales propuestos en el presente PMUS y reflejados gráficamente en el plano C1.



Pedibus en Sasso Marconi, Bolinia. Desplazamiento seguro de escolares a cargo de un adulto.

El ámbito más cercano al colegio debe contar con niveles de accesibilidad y seguridad vial máximos, tales como reductores de velocidad para que no se superen los 20 km/h e incluso 10 km/h en las inmediaciones de las zonas de acceso al centro, vallas de protección, señalización advirtiendo de la proximidad del centro escolar y regulación del aparcamiento. Estas actuaciones se podrán llevar a cabo en las inmediaciones del entorno educativo del conjunto de centros IES Valsequillo, CEIP Valsequillo y CEPA Valsequillo, así como de los CEIP de Los Llanetes, Valle de San Roque, Las Vegas, Tenteniguada y El Rincón.

Soluciones como el “pedibus” o el walkshare” son propuestas que han tenido gran acogida en los planes de movilidad de otras localidades, mostrándose efectivas en la reducción del uso del vehículo privado. Consiste en un máximo de 10 niños menores que se reúnen en un punto cercano a su residencia y se desplazan todos juntos con la colaboración de al menos un adulto. En caso de superarse la cifra de niños se ha de aumentar el ratio de adultos de forma que ningún adulto tenga a su cargo más de 10 menores de 14 años.

Para aumentar la seguridad se pueden emplear chalecos reflectantes, marcas en el suelo que indiquen la ruta a seguir para el centro escolar y señalizar la ruta horizontal y verticalmente.

Esta acción está directamente relacionada con la motivación que tengan los padres y madres del alumnado y son pieza fundamental para el desarrollo eficaz de la medida, por lo que es necesaria la promoción entre padres, docentes y alumnos de forma que se conozcan las rutas escolares establecidas y se realice un seguimiento en el centro educativo.

El empleo de las nuevas tecnologías puede contribuir a la implementación de la medida mediante un sistema de control y registro de la llegada de los niños al centro escolar y comunicación mediante SMS a los padres o tutores legales y página web donde se recojan las rutas y usuarios.

El AMPA y la dirección del centro deben ser promotores primordiales en el fomento de este tipo de movilidad mediante la gestión del pedibus, las rutas escolares, la información sobre la red peatonal de acceso al centro, talleres de información de los puntos en los que los escolares deben extremar las precauciones, etc.

Para favorecer la seguridad de los menores, lo usuarios del pedibus y de la página web han de estar previamente registrados. Así en el pedibus, el adulto al cargo sabrá los niños que debe acompañar al centro escolar previa información en la web y teléfono al que avisar en caso de incidencia. Se debe considerar la implantación de un sistema de seguimiento de la ubicación del teléfono móvil en conexión GPS del adulto al cargo de forma que pueda verse reflejada en todo momento la posición del pedibus en su trayecto al centro o en el regreso al punto de recogida tras la sesión escolar, y de esta forma poder estar informados los padres, madres y la dirección del centro.

Los propios escolares, especialmente los estudiantes de ESO y Bachillerato pueden realizar talleres de concienciación para crear una comunidad sostenible utilizando sus propias ideas y soluciones, mostrando a sus compañeros las bondades de utilizar medios de desplazamientos no motorizados, ensalzando el aspecto saludable, divertido y social de acudir a pie en lugar de usar vehículos motorizados. Además, los alumnos del centro y los padres y madres, como principales usuarios, deben ser parte importante en el diseño, evaluación y mejora de la red peatonal cuyo destino sea el centro escolar, indicando los puntos débiles de la red y propuesta de mejoras.

En definitiva, la alternativa al vehículo privado para acceder al centro escolar debe plantearse desde una acción integral, en la que toda la comunidad educativa sea participe de su definición, difusión, empleo y mejora.

5.3 FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Esta medida está enfocada a facilitar los desplazamientos ciclistas en el municipio mediante la captación de usuarios de transporte motorizado a favor de la bicicleta. Este modo de desplazamiento es apto para distancias medias y debe evitar la competencia con la movilidad peatonal ya que, en distancias cortas, la bicicleta no presenta ninguna ventaja adicional e implica mayor riesgo frente a la seguridad.

Descripción de las acciones

Las acciones para incorporar la bicicleta a la red de itinerarios sostenibles incluyen a las descritas en la red peatonal dado que estas dos modalidades de desplazamiento van muy ligadas. En esta medida se describen acciones particulares para el empleo de la bicicleta como es la problemática asociada al aparcamiento.

Justificación de la medida

El fomento de la movilidad ciclista está muy ligado a las acciones para favorecer el desplazamiento a pie. Ambos tienen por finalidad el incentivar el uso de trasportes sostenibles mediante la creación de una red de itinerarios sostenibles. La bicicleta constituye un vehículo efectivo para el transporte cotidiano incluso en zonas con orografía difícil o climas más adversos de los que se dan en Canarias. Este medio de transporte no solo se restringe al uso lúdico o deportivo sino que en muchos núcleos urbanos se usa prácticamente en todos los ámbitos diarios como el laboral o el comercial. Entre los beneficios que aporta su empleo se pueden citar el mantenimiento de la salud personal, la mejor calidad medioambiental, la recuperación del espacio público y una mayor fluidez de tráfico. Por otro lado, la afición a este medio de locomoción se ha visto incrementada notablemente en los últimos años. Sin embargo, al igual que la movilidad peatonal, esta acción no consiste únicamente en implantar carriles en el municipio sino que ha de verse integrado como alternativa competitiva y segura. Es decir, no es efectivo el método de pintar una zona de la calzada indicando que es de uso ciclista si esta medida no va integrada en un conjunto de intervenciones que hagan de la acción una efectiva mejora en la movilidad urbana. En no pocos municipios nacionales se ha dispuesto la creación de un carril-bici para justificar que se ha hecho algo en favor de esta movilidad. Sin embargo, la experiencia muestra la ineficacia de la acción llevada a cabo, debido a su mal diseño, su falta de continuidad o su peligrosidad. Dado que en la movilidad peatonal y la ciclista van ligadas en numerosas ocasiones, las acciones descritas en la acción para la movilidad peatonal deben ser consideradas igualmente desde el punto de vista del uso de la bicicleta.

.

MC1. Diseño de la red de itinerarios ciclistas urbanos

Temporalización: Medio plazo 2022.

MC2. Señalización de itinerarios ciclistas

Temporalización: Medio plazo 2022.

MC3. Préstamos de bicicletas

Temporalización: Medio plazo 2022.

MC4. Red de aparcamientos de bicicletas

Temporalización: Medio plazo 2022.

MC5. Fomento de la movilidad ciclista entre escolares

Temporalización: Corto plazo 2018.

MC6. Ordenanza Municipal de Circulación para el uso de la bicicleta

Temporalización: Corto plazo 2018.

DISEÑO DE LA RED DE ITINERARIOS CICLISTAS URBANOS

MC1

5.3. Fomento de la movilidad ciclista

Una de las principales estrategias propuestas en el presente PMUS es fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y sostenible. Para ello se propone la creación de itinerarios ciclistas en el ámbito entre Valsequillo Casco y La Barrera al tratarse del ámbito municipal que reúne la mayor densidad de población, además de abarcar los equipamientos más relevantes. Con esta medida se pretende hacer más sostenible la circulación de este ámbito.

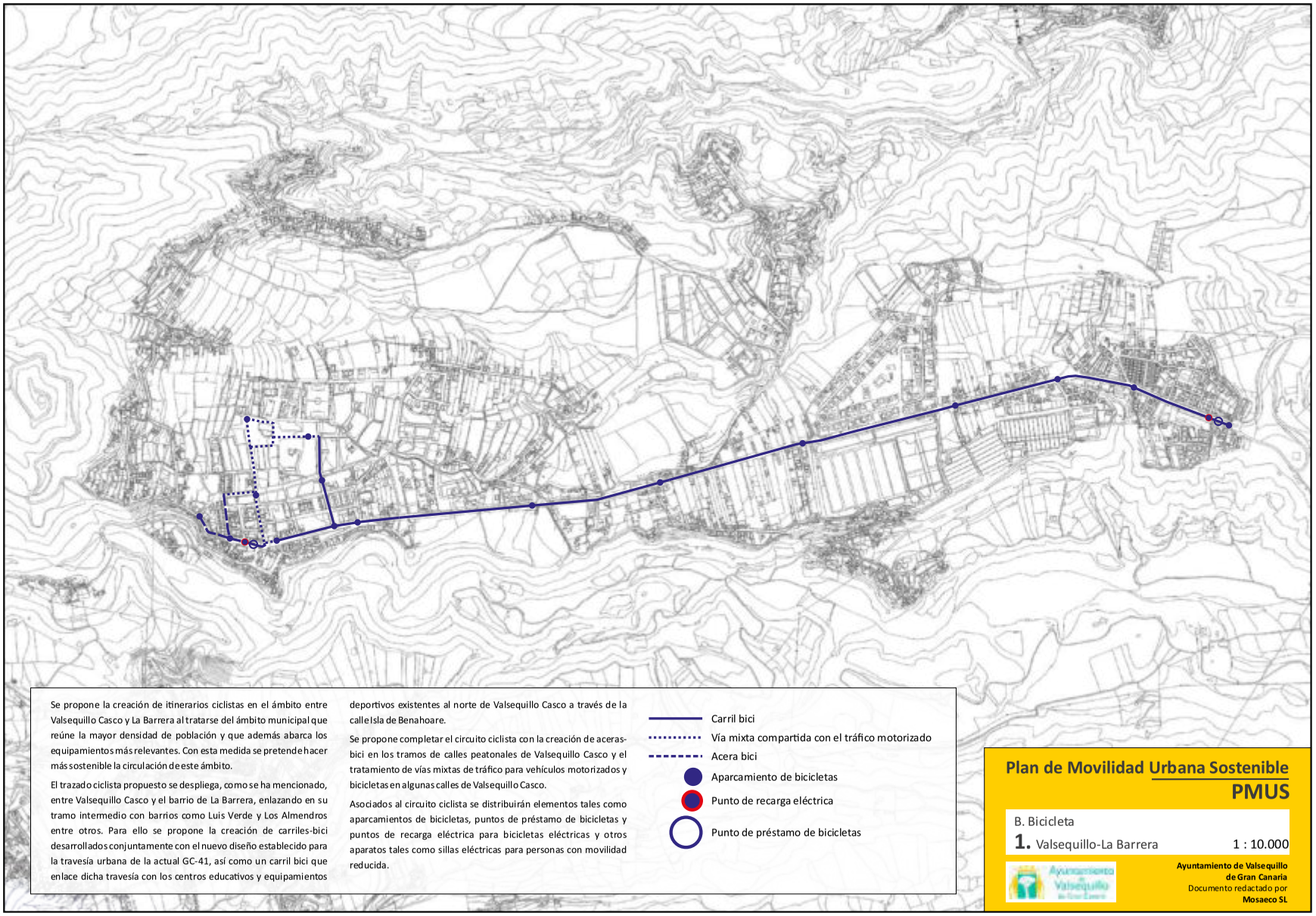
El trazado ciclista propuesto se despliega, como se ha mencionado, entre Valsequillo Casco y el barrio de La Barrera, enlazando en su tramo intermedio con barrios como Luis Verde y Los Almendros entre otros. Para ello se propone la creación de carriles-bici desarrollados conjuntamente con el nuevo diseño establecido para la travesía urbana de la actual GC-41, así como un carril bici que enlace dicha travesía con los centros educativos y equipamientos deportivos existentes al norte de Valsequillo Casco a través de la calle Isla de Benahoare (ver planos B1 y B2).

Los carriles bici propuestos deben tratarse como vías ciclistas anexas a la calzada por la que circulan los vehículos motorizados. En este caso, el ancho recomendado oscila entre 1,5 y 2 metros, con una franja de resguardo mínima de 0,8 m y aconsejable de 1 m respecto a los vehículos aparcados. No obstante, las dimensiones están normalizadas por leyes nacionales al respecto del uso de la bicicleta en la calzada.



Ejemplo de carril bici separado del tráfico motorizado de vehículos.

Ver plano B1. PMUS de Valsequillo de Gran Canaria.



El entorno de Valsequillo Casco reúne importantes valores culturales y turísticos, al tiempo que representa el sector urbano del ámbito municipal que abarca el conjunto más relevante de equipamientos, entre los que se encuentran equipamientos asistenciales, administrativos, deportivos, culturales, educativos y religiosos, entre otros. Ello hace que en determinados momentos puntuales del día, como son las horas de acceso y salida de los centros educativos por ejemplo, soporte una importante congestión de tráfico. Para lograr un modo de transporte más sostenible, se propone una serie de itinerarios ciclistas y elementos asociados a los mismos en el entorno del casco de Valsequillo, como son aparcamientos de bicicletas, un puntos de préstamo de bicicletas y un punto de recarga eléctrica para bicicletas y otros aparatos como sillas eléctricas, etc.

De manera concreta, se propone la implantación de carril bici en el nuevo diseño previsto en el PGO para la travesía urbana de la GC-41 desde el ámbito de La Barrera hasta Valsequillo Casco, así como el enlace de dicha vía con el conjunto de equipamientos conformados por los centros educa vos IES Valsequillo, CEIP Valsequillo y CEPA Valsequillo, el campo de fútbol José Antonio Atta, el campo de fútbol 7, piscina municipal y Centro Cívico, entre otros, a través de la calle Isla de Benahoare.

Se propone también regular algunas calles del casco para que puedan tratarse como vías mixtas de tráfico para vehículos motorizados y bicicletas. En este sentido, se tratarán como vías mixtas las calles Isla de Tenerife, Maestro Don José Santana y parte de la calle Ciudad de Tacoronte, principalmente. En estas calles será necesario calmar el tráfico mediante la reducción de velocidad y señales que indiquen la presencia de ciclistas en la calzada.

En el entorno del casco urbano se propone la creación de un carril bici en algunas de las calles peatonales para prolongar el itinerario ciclista hasta el mirador de la calle Sol a través de la calle León y Castillo y también en la calle Pérez Galdós.

Ver plano B2. PMUS de Valsequillo de Gran Canaria.

El entorno de Valsequillo Casco reúne importantes valores culturales y turísticos, al tiempo que representa el sector urbano del ámbito municipal que abarca el conjunto más relevante de equipamientos, entre los que se encuentran equipamientos asistenciales, administra vos, deportivos, culturales, educa vos y religiosos, entre otros. Ello hace que en determinados momentos puntuales del día, como son las horas de acceso y salida de los colegios por ejemplo, soporte una importante congestión de tráfico.

Para lograr un modo de transporte más sostenible, se propone una serie de itinerarios ciclistas y elementos asociados a los mismos en el entorno del casco de Valsequillo, como son aparcamientos de bicicletas, un puntos de préstamo de bicicletas y un punto de recarga eléctrica para bicicletas y otros aparatos como sillas eléctricas, etc. De manera concreta, se propone la implantación de carril bici en el nuevo diseño previsto en el PGO para la travesía urbana de la GC-41 desde el ámbito de La Barrera hasta Valsequillo Casco, así como el enlace de dicha vía con el conjunto de equipamientos conformados por los centros educa vos IES Valsequillo, CEIP Valsequillo y CEPA Valsequillo, el campo de fútbol José Antonio Atta, el campo de fútbol 7, piscina municipal y Centro Cívico, entre otros, a través de la calle Isla de Benahoare. Asimismo, se propone regular algunas calles del casco para que puedan tratarse como vías mixtas de tráfico para vehículos motorizados y bicicletas. Se propone para ello el tratamiento de las calles Isla de Tenerife, Maestro Don José Santana y parte de la calle Ciudad de Tacoronte, principalmente. Por último, se propone la creación de una acera bici en algunas de las calles peatonales del casco para prolongar el itinerario ciclista hasta el mirador de la calle Sol a través de la calle León y Castillo y también en la calle Pérez Galdós.

- Carril bici
- Vía mixta compartida con el tráfico motorizado
- Acera bici
- Aparcamiento de bicicletas
- Punto de recarga eléctrica
- Punto de préstamo de bicicletas

Plan de Movilidad Urbana Sostenible
PMUS

B. Bicicleta
2. Valsequillo Casco. 1 : 2.500

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria
Documento redactado por **Mosaeco SL**

En el conjunto de la travesía urbana de la GC-41 la prolongación del carril bici para enlazar Valsequillo Casco con La Barrera, se ejecutará en consonancia con las nuevas alineaciones establecidas en el PGO para la travesía, y se dotará de aparcamientos de bicicletas en determinadas ubicaciones señaladas en los planos B1, B2, B3, B4 y B5.

En el entorno cercano al CEIP Los Llanetes se implantarán elementos asociados al itinerario ciclista para completar la actuación, tales como un punto de préstamo de bicicletas y un punto de recarga eléctrica para bicicletas eléctricas y otros aparatos tales como sillas eléctricas para personas con movilidad reducida.

Al igual que lo indicado para la movilidad peatonal, la red de itinerarios ciclistas debe ser atractiva, agradable y segura. No obstante, la movilidad en bicicleta tiene una serie de características diferenciadas de la movilidad peatonal que han de tenerse en cuenta para conseguir una red efectiva.

Deben evitarse baches y se ha de disponer de una superficie con textura adecuada que mantenga un equilibrio entre la adherencia y la comodidad, dado que la zona para bicicletas debe ser antideslizante para evitar caídas en caso de lluvia o maniobras evasivas frente a obstáculos repentinos.

La red de itinerarios ciclistas debe mantenerse en perfecto estado de limpieza impidiendo el crecimiento de plantas desde las cunetas o laterales de las vías, así como la acumulación de envoltorios, latas, papeles y demás restos de basuras que frecuentemente se ven en arcenes y laterales. En consecuencia, debe contar con un correcto mantenimiento y conservación.

Se persigue con esta medida lograr una funcionalidad clara de la red de itinerarios ciclistas, conectando claramente con esta red lugares de origen y centros generadores de viajes como el ayuntamiento, pabellones deportivos, o los centros escolares y de salud.

SEÑALIZACIÓN DE ITINERARIOS CICLISTAS

MC2

5.3. Fomento de la movilidad ciclista

La red de itinerarios ciclistas urbanos propuesta debe contemplar un sistema eficaz y seguro de señalización. En este sentido y dada la coexistencia entre bicicletas y otros usuarios, debe implementarse una diferenciación visual del vial segregado para la movilidad ciclista de forma que esté claramente diferenciado mediante un color determinado.

Asimismo se debe indicar adecuadamente los viales en los que esté integrada la red de itinerarios para bicicletas de forma que, especialmente los conductores del trasporte motorizado, conozcan la posibilidad de presencia de ciclistas en el trayecto.

Las indicaciones establecidas en el presente PMUS para la señalización de itinerarios peatonales deben ser tenidas en consideración de la misma forma para la red de itinerarios ciclistas en lo que se refiere a paneles informativos y la divulgación en el Municipio de los diferentes trayectos y opciones. La información debe exponerse de forma comprensible teniendo en cuenta que no todas las personas tienen la misma facilidad para interpretar mapas o simbología técnica.

En los mapas se han de diferenciar rutas ciclistas con destino a servicios (centros escolares, comercios, pabellón deportivo, centro de salud, etc.) de aquellas rutas ciclistas de carácter turístico.

Por otro lado, la señalización debe ser más contundente en zonas de confluencia con tráfico motorizado como es el caso de intersecciones. Cada punto conflictivo se ha de advertir con señalización horizontal y vertical con suficiente antelación para que ciclistas y conductores tomen precauciones y adopten una velocidad adecuada para tener suficiente capacidad de reacción.



Izquierda: Señal vertical de indicación de vía mixta (vehículos motorizados y bicicletas). Derecha: señal horizontal de carril bici.

La señalización de la red ciclista propuesta y de su entorno debe cumplir las funciones siguientes:

- Acceder al itinerario ciclista del entorno más próximo y, especialmente, desde los puntos preferentes (paradas de autobús, centro histórico, centros educativos, etc.).
- Conducir confortablemente a lo largo del itinerario sin tener que pararse en cada intersección para mirar el plano.
- Circular con seguridad a lo largo de todo el itinerario con señalización específica de prioridades, especialmente si el tráfico es compartido con vehículos de motor.
- Encontrar los servicios accesibles desde el itinerario (restaurantes, aparcamientos, transporte público, etc.)
- Descubrir el paisaje y los lugares turísticos próximos al itinerario ciclista y recibir información complementaria sobre el lugar por el que se está pasando.

PRÉSTAMOS DE BICICLETAS

MC3

5.3. Fomento de la movilidad ciclista

En numerosos núcleos urbanos se ha instalado el servicio de bicicletas públicas de alquiler barato o gratuitas, cuya aceptación por parte de los usuarios ha sido de un éxito indiscutible para quienes no dispongan de bicicleta, o proceden de lugares desde los cuales no se traen la bicicleta consigo.

Un parking de bicicletas municipales debidamente registrado y gestionado puede ser un elemento eficaz para incentivar esta acción y fomentar el uso de la bicicleta por la red de itinerarios ciclistas.

Por ello se propone como complemento a la red de itinerarios ciclistas la ubicación de puntos de préstamo de bicicletas.

De manera concreta se propone la localización de dos puntos de préstamo con aparca-bicis: uno de ellos en el entorno de Valsequillo Casco, en enclave anexo a la Plaza de San Miguel, y otro en la Avenida de Los Almendros en el entorno anexo al CEIP Los Llanetes (ver planos B2 y B5).

El ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria dispondrá de un sistema de registro de usuarios que tendrán acceso al sistema de préstamo de bicicletas. Para poder acceder al uso de la bicicleta pública se ha de estar registrado en el sistema con objeto de evitar el robo o el abandono de la bicicleta una vez usada.



Ejemplo de aparca-bicis con bicicletas de préstamo.

Además de este servicio, en el que las bicicletas se encuentran dispuestas en aparca-bicis públicos y para ser usadas durante un periodo de tiempo limitado, se debe considerar la opción de alquileres sociales a bajo coste o préstamo gratuito de bicicletas propiedad del consistorio con prioridad para aquellos usuarios que opten por este medio de trasporte y carezcan de recursos.

Además se debe favorecer el acceso a la red de itinerarios sostenibles a aquellas personas con movilidad reducida que se ven forzadas a desplazarse en vehículos especiales, como pequeños vehículos eléctricos, por el interior de la calzada con un alto riesgo de incidentes. Para evitar esta necesidad se puede establecer un parking de sillas eléctricas de alquiler o préstamo, si se considera necesario. De esta forma no solo se reduce el empleo del vehículo privado por parte de este colectivo sino que se incrementa la interacción de las personas con movilidad reducida con las actividades del municipio, permitiendo una mayor autonomía y disfrute de sus plazas.



Vehículos eléctricos especiales para personas con movilidad reducida.

RED DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS

MC4

5.3. Fomento de la movilidad ciclista

La red de itinerarios ciclistas propuesta y señalada en los planos B se complementa con la incorporación de diversos aparcamientos de bicicletas. En el plano B1 puede identificarse la ubicación estimativa de los aparcamientos de bicicletas a lo largo de la red propuesta.

Hay que tener muy presente que uno de los aspectos más disuasorios en el uso de la bicicleta como medio de locomoción lo constituye la problemática en el aparcamiento de las bicicletas. Numerosos usuarios no usan este medio al no disponer de un lugar adecuado donde aparcar la bicicleta de forma cómoda, segura y cercana al punto de destino. Si no se asegura la existencia de un aparcamiento seguro para la bicicleta frente a los robos y próximo al destino, el usuario tiende a rechazar esta alternativa de transporte. Por ello, el establecer zonas de aparcamiento de bicicletas adecuadas es fundamental para que esta acción tenga éxito.

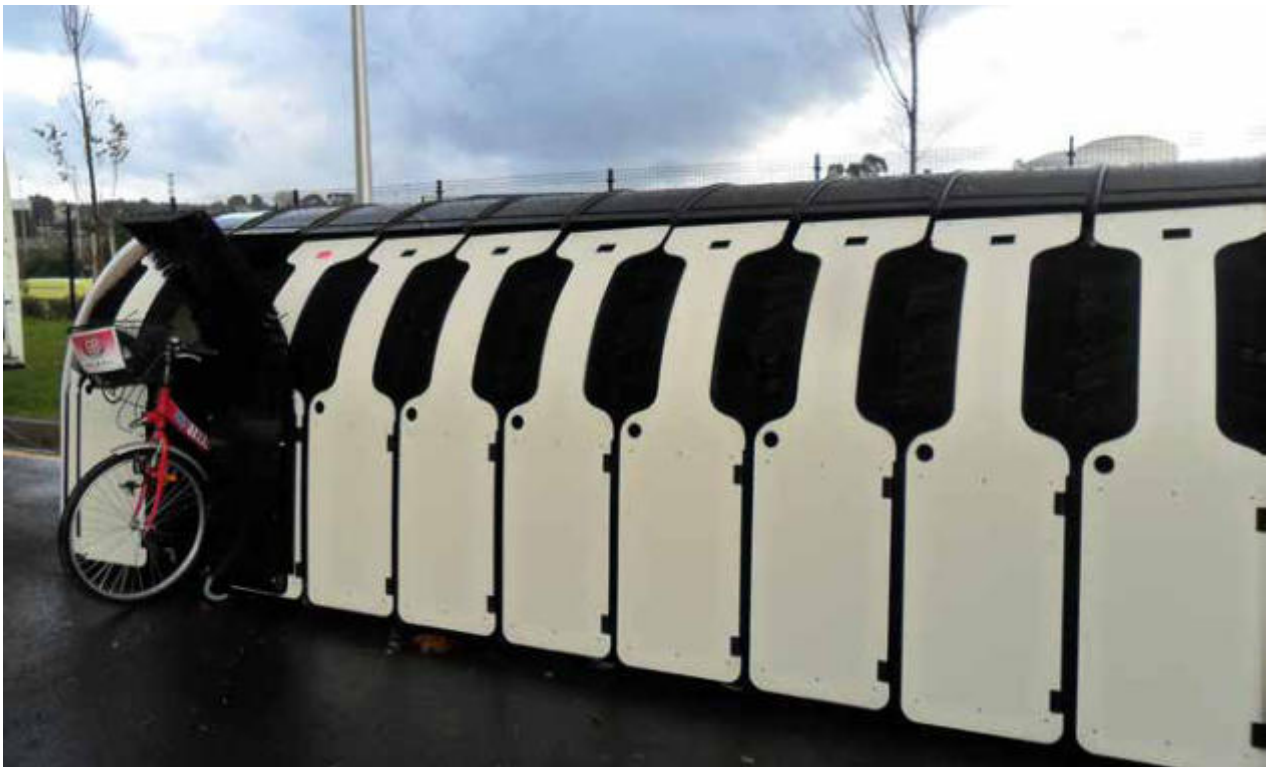
Existen numerosos modelos de aparcamientos de bicicletas. El habitual es una estructura metálica anclada en el suelo donde aparcar un número limitado de bicicletas. No obstante, este tipo de aparcamiento se ha demostrado totalmente ineficaz para evitar el robo de la bicicleta o del sillín del mismo, el cual es el elemento más sustraído como parte integrante de la bicicleta. Además este tipo de aparcamiento tiene el riesgo de no proteger los materiales transportados en la bicicleta como repuestos, bomba de inflado, botella de agua, luminaria, o lo que se pueda llevar en el interior de cestas o bolsos que se instalan en ellas.



Aparcamiento de bicicletas con estructura metálica.

Para evitar este potente elemento disuasivo hay iniciativas de éxito en ciudades como Bilbao mediante la instalación de cajones para guardar la totalidad de la bicicleta. La ubicación de estos aparcamientos ha de establecerse en las proximidades del destino y en zonas concurridas, evitando zonas aisladas sin vigilancia.

Este tipo de aparcamiento es válido para zonas en las que no se pueda emplear los aparca-bicis convencionales por falta de vigilancia, por ejemplo en las proximidades a paradas de autobús.



Aparcamiento de bicicletas seguro.

Una alternativa a estos cajones es la instalación de aparca-bicis en los recintos protegidos de los centros de atracción como son comercios o edificaciones de uso público, donde la vigilancia permanente sirve de protección frente al robo. Otra alternativa es el uso de garajes de uso público como lugar de instalación de aparca-bicis.

La ubicación de cualquier tipo de aparca-bicis ha de establecerse bajo la premisa de no entorpecer el tránsito peatonal ni crear riesgos innecesarios con el tráfico motorizado, estar integrados con el entorno, deben estar señalizados y deben existir en las zonas de intercambio de trasporte como las paradas de autobús.

Esta acción debe implementarse mediante campañas de información y acciones de formación, para que los residentes conozcan los itinerarios, las alternativas y opciones, a la vez que indicaciones de los aparcamientos de bicicletas y su correcto modo de uso ya que a menudo el usuario desconoce cómo enganchar la bicicleta correctamente a los soportes de los aparca-bicis convencionales.

Hay que tener en cuenta que los usuarios de la red de itinerarios ciclistas pueden ser personas con movilidad reducida que emplean medios eléctricos para su movilidad.

Por tanto, los aparcamientos deben contemplar la posibilidad de aparcar este tipo de dispositivos de forma segura frente a robos ya que, como se ha mencionado, para que esta acción sea eficaz ha de contar con aparcamientos y sistemas antirrobo.

FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA ENTRE ESCOLARES

MC5

5.3. Fomento de la movilidad ciclista

Al igual que en la acción para el fomento de la movilidad peatonal, es el colectivo de escolares los que pueden hacer mayor uso de este medio de transporte. Las consideraciones mencionadas en la acción MP6 han de tenerse en cuenta igualmente en esta acción.

Para ello se ha de disponer en el centro escolar de un aparca-bicis convencional vigilado en el interior del recinto de modo que se eviten robos.



Aparca bicis en el Colegio Montserrat, Madrid, donde se han llevado a cabo iniciativas para el uso de la bicicleta entre escolares.

Ha de ser toda la comunidad educativa la que participe en la implementación eficaz de esta acción, tomando especial protagonismo los principales usuarios, tanto escolares como docentes o personal de mantenimiento y gestión del centro.

Para evitar conflictos entre peatones y ciclistas existe la posibilidad de disponer dos entradas diferenciadas para cada modo de desplazamiento de modo que el aparca-bicis se sitúe en las inmediaciones de la entrada para ciclistas, o el prohibir ir montado en bicicleta en las inmediaciones del centro en horarios de alta afluencia como son horarios de salida y entrada.

Para diferenciar la zona peatonal de la ciclista, en el caso del IES puede favorecerse el acceso peatonal por la calle Isla de Tenerife y fomentar el uso de la bicicleta a través de la calle Isla de Benahoare, de forma que no entren en conflicto ambos medios. Por otro lado, para acceder al CEIP Los Llanetes pueden conducirse los peatones hacia la calle Cedro mientras que los ciclistas podrían acceder por la rotonda de entrada al municipio urbano.

Para ello, esta rotonda debe tener reductores de velocidad a su llegada desde Telde, de forma que se eviten incidentes con los ciclistas, tal como se ha establecido en las medidas de templado de tráfico del presente PMUS. Por tanto, es necesario consultar con los centros las opciones de diversificar las entradas de escolares en base al medio de locomoción usado.

Igualmente se debe favorecer el tránsito de bicicletas por la calzada de estas calles frente al empleo de medios motorizados, para lo cual se ha de limitar la velocidad y señalizar adecuadamente la presencia de ciclistas por la proximidad al centro escolar.



Entorno de los principales equipamientos educativos y deportivos de Valsequillo.

Al igual que en la movilidad peatonal se recomendaba el pedibus, existe la opción del ciclobús en la que varios escolares se reúnen en un punto concreto para ir todos juntos hasta el centro escolar. AMPA, padres y comunidad educativa deben gestionar los trayectos en bicicleta y el ciclobús, supervisando las rutas ciclistas, los alumnos que las emplean, y demás aspectos que se consideren necesarios.

ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN PARA EL USO DE LA BICICLETA

MC6

5.3. Fomento de la movilidad ciclista

La circulación en bicicleta está regulada a nivel estatal por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. En ambos se regulan algunos aspectos como por ejemplo, la circulación de las bicicletas en la calzada, la obligatoriedad de utilizar elementos reflectantes, las distancias de seguridad, circulación en grupo, prioridades respecto a los vehículos motorizados, etc.

Los municipios, en cambio, son los que tienen atribuidas las competencias en materia de ordenación del tráfico de personas y vehículos en las vías urbanas. De esta manera, cada municipio puede incorporar medidas y normas que promuevan el uso de este modo de transporte y faciliten el uso de las vías ciclistas, la tasa de alcohol permitida y la velocidad para la circulación de bicicletas en base a la categoría del vial ciclista, entre otras.

No solo debe regular sino que se ha de establecer una campaña de información de los derechos y obligaciones de los usuarios de bicicletas evitando la circulación irrespetuosa y a velocidades incompatibles con los viandantes en zona de coexistencia, imponiendo sanciones a aquellos usuarios que circulen de forma inadecuada.

Junto con estas medidas se ha de regular el empleo de patines, monopatines, patinetes y otros medios de locomoción que se usan en la red de itinerarios ciclistas y cuya velocidad puede resultar conflictiva para el peatón.

Por otro lado se puede establecer el BYPAD (BicYcle Policy AuDit), que consiste en una auditoría que permite a los ayuntamientos valorar y mejorar las políticas locales en materia de movilidad ciclista, mediante el análisis de sus fortalezas y debilidades.

Estas auditorías se recomiendan que se hagan periódicamente cada dos o tres años de forma que se pueda ir mejorando la red de itinerarios ciclistas.

5.4 OPTIMIZACIÓN DEL SERVICIO DEL TAXI

El empleo del taxi como transporte público es un medio de transporte muy útil para municipios con una importante masa de población aislada, como es el caso de Valsequillo, a las que no llegan los autobuses públicos y se encuentran demasiado alejadas para que el empleo de la movilidad ciclista o peatonal sea una opción atractiva.

Por ello, esta medida se enfoca en potenciar este método de transporte de forma que sea una alternativa al vehículo privado más eficaz, atractivo, multifuncional y cómodo.

Descripción de las acciones

Las acciones propuestas buscan el objetivo de lograr una flota de taxis eficaz para todos los usuarios, lo cual implica una diversificación en las prestación de los vehículos, en los servicios que realizan y una conexión constante mediante las nuevas tecnologías entre la flota de vehículos y los usuarios.

Justificación de la medida

El transporte por taxi constituye un servicio público indispensable en el sistema de movilidad de un municipio con numerosa población dispersa o alejada de los centros de atracción. Pero además, constituye una forma segura y rápida de desplazarse por lo que facilita las gestiones de muchos usuarios como es el acceso a servicios básicos de sanidad, educación, cultura, turismo, ocio o compras.

Es un medio de transporte muy usado como alternativa al vehículo privado cuando se realizan eventos festivos en los que se prevé consumo de alcohol y una alternativa muy atractiva durante el periodo nocturno al no haber transporte público. Además, un servicio de taxi eficiente contribuye a una menor dependencia del vehículo privado, lo cual redunda en una mejora de la calidad ambiental del entorno urbano.

Para el usuario, una eficaz flota de taxi implica el disponer a cualquier hora de un vehículo conducido por un conductor profesional que enlaza el origen con el destino sin efectuar paradas, por lo que es un medio de trasporte muy atractivo como alternativa al vehículo privado ya que se evitan, entre otras molestias, el problema del aparcamiento del vehículo en destino.

ST1. Criterios para la mejora de la información al usuario

Temporalización: Corto plazo 2018.

ST2. Adecuación de la flota de taxis a las necesidades del usuario

Temporalización: Corto plazo 2018.

ST3. Diversificar el uso del taxi

Temporalización: Corto plazo 2018.

CRITERIOS PARA LA MEJORA DE LA INFORMACIÓN AL USUARIO

ST1

5.4. Optimización del servicio del taxi

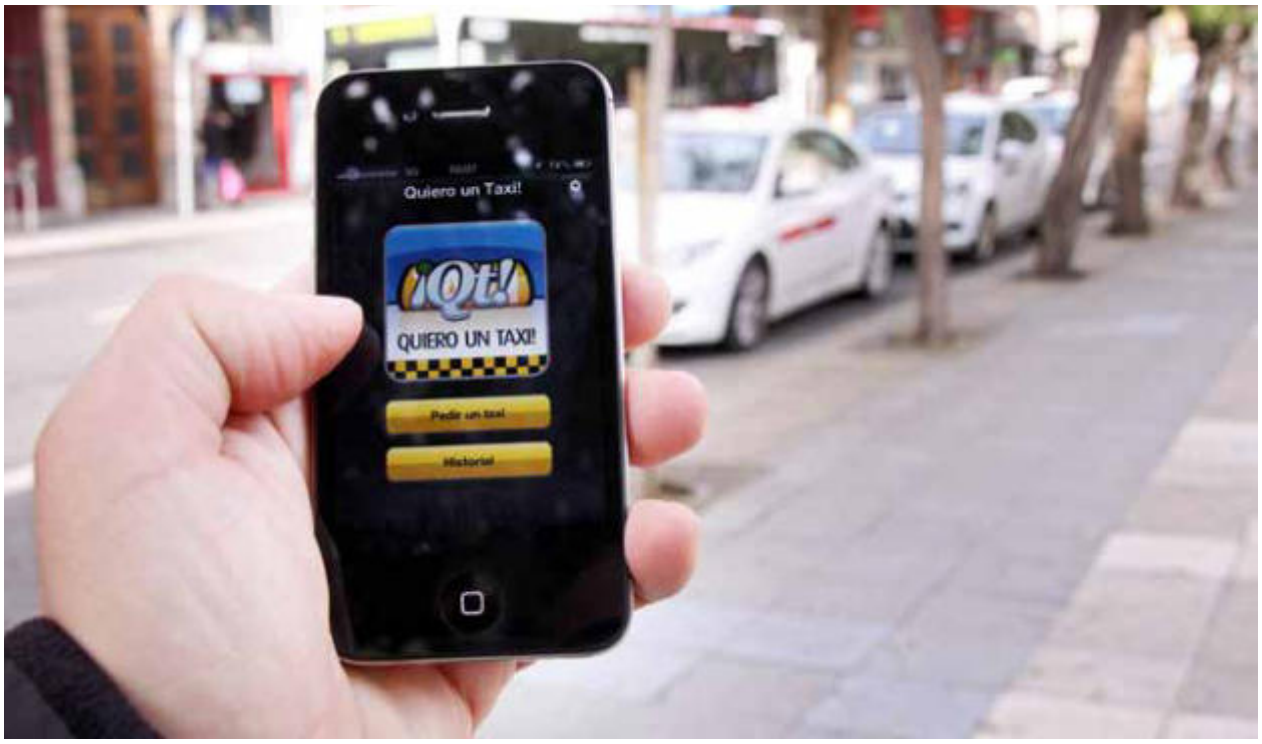
En general, el taxi goza de algunas prerrogativas como puede ser aparcamientos exclusivos en forma de paradas, libre acceso a cualquier espacio del Municipio, etc. En consecuencia debe estar orientado a los intereses de los ciudadanos tales como el fácil acceso al servicio, tarifa visible, un horario amplio, seguridad en la conducción, respeto y deferencia al cliente y cobro ajustado al servicio ofertado, entre otros aspectos.

Además, debe tenerse en cuenta que el municipio de Valsequillo de Gran Canaria aspira a impulsar el turismo de interior como una actividad económica en crecimiento, y para ello la imagen y funcionamiento de los taxistas resultan factores de notable importancia para los visitantes, que valorarán tanto la eficacia del servicio como la calidad en el trato humano, como un referente de todo el Municipio.

En este sentido, la mejora en el servicio de taxi pasa necesariamente por una buena comunicación entre el usuario y el servicio de taxi. Las nuevas tecnologías y dispositivos móviles han potenciado el desarrollo de aplicaciones para la gestión del servicio de taxi con prestaciones cada vez más avanzadas. De esta forma el usuario puede solicitar un vehículo desde cualquier emplazamiento, especificando la tipología del vehículo o los requerimientos necesarios.

El trayecto en taxi no debe limitarse meramente al desplazamiento mediante pago del usuario. Para una mejora sustancial de servicio se ha de analizar con detalle las necesidades de este medio de transporte en el municipio. Por tanto, es necesario conocer qué recorridos son los más frecuentados, qué necesidades se solicitan por parte de los usuarios, así como un estudio de la valoración y satisfacción tanto de clientes como de conductores.

Para lograr una mejora sustancial del servicio y de la información al usuario se propone la gestión mediante una aplicación móvil donde se indique el trayecto y la satisfacción de usuarios y conductores. Con ello y tras su estudio se podrá proceder a las mejoras que se consideren oportunas.



Algunas de las funciones que se recomienda que tenga la aplicación a desarrollar pueden ser las siguientes:

1. Reservas anticipadas. Incluso se deberían poder hacer reservas con varios días de antelación para que el usuario evite esperas cuando llegue a su destino.
2. Solicitud de un servicio inmediato. La aplicación permitirá a los taxistas obtener una información inmediata de la petición del servicio por parte del usuario, lugar de recogida, etc.
3. Indicación de características especiales. A través de la aplicación, el usuario podrá indicar si necesita que su servicio incluya silla para niños o vehículo con características especiales para personas con movilidad reducida.
4. La aplicación incluye encuestas de satisfacción del cliente que serán visibles por usuarios potenciales, con lo que se mejora la calidad y seguridad del viaje por parte de los taxistas al saberse valorados.

ADECUACIÓN DE LA FLOTA DE TAXIS A LAS NECESIDADES DEL USUARIO

ST2

5.4. Optimización del servicio del taxi

El taxi es un servicio público creado para atender las necesidades de transporte de los ciudadanos en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las personas desfavorecidas y discapacitadas, tal como se recoge en el correspondiente marco legal de la ordenación de los transportes terrestres, que a su vez obliga a los poderes públicos a armonizar las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte, evitando la competencia desleal, y protegiendo el derecho de libre elección del usuario y la libertad de gestión empresarial.

Dado que el taxi es un medio de transporte eficaz para personas con movilidad reducida, el municipio debe contar con vehículos adaptados para el transporte de este colectivo, de forma que se garantice el acceso de este perfil de usuario al sistema de transporte por taxi.



Taxi adaptado para personas con movilidad reducida en el municipio de León.

Igualmente, la flota de taxi debiera disponer de vehículos con dispositivos para el transporte de bicicletas de modo que se puedan compatibilizar ambos medios de desplazamiento.

Dado el aumento que está teniendo, y en el futuro aún más, la compra de vehículos híbridos o eléctricos en el sector del taxi, se propone desde el presente PMUS la instalación de un punto de recarga eléctrica de vehículos con dos tomas en la parada de taxis de Valsequillo Casco. Este punto de recarga será de uso exclusivo para el colectivo de taxistas, impulsando con ello una medida que busca el fomento del uso de energías limpias en el Municipio.

El servicio de taxi debe ser extensible a todo el municipio por lo que la flota de taxi debe contar con personal que esté dispuesto a llegar a cada uno de los centros de recepción de pasajeros, siempre y cuando sea viable la circulación por carretera. Así barrios como El Rincón o Era de Mota tiene la opción del taxi hasta la parada de taxi o el núcleo urbano como alternativa al empleo del coche privado.

DIVERSIFICAR EL USO DEL TAXI

ST3

5.4. Optimización del servicio del taxi

Una de las consignas en la reducción en la densidad de tráfico es evitar el uso de vehículos con poca ocupación, invitando a los conductores a compartir vehículos de forma que se eviten coches con un solo ocupante. Bajo esta premisa se ha de incentivar el uso del taxi compartido, práctica poco habitual en España pero que en otros países está más consolidada. El empleo de las nuevas tecnologías, como es el caso de la aplicación móvil propuesta en el presente PMUS (medida ST1), favorece el empleo de esta acción ya que sobre un mapa se pueden reflejar los solicitantes del servicio que se encuentra en una misma ruta o en sus proximidades.

El taxi no solo ha de servir para transportar personas que así lo soliciten sino que puede ser un complemento esencial para otro tipo de servicios. Así, puede ser de complemento para el servicio de ambulancias cuando el personal a trasladar no requiera de equipos o personal sanitario específico, lo cual no solo redunda en una mayor disponibilidad de ambulancias para casos necesarios, sino que incrementa el número de usuarios en taxi. También el taxi puede ser utilizado para el transporte de mercancías de escaso volumen a modo de cartero o paquetería.

El taxi nocturno es una alternativa al transporte por autobús en los periodos de tiempo en los que éste deja de ser operativo. En el municipio de Valsequillo de Gran Canaria, al tratarse de un municipio que no cuenta con transporte público urbano de autobuses de carácter municipal, el uso del taxi en determinados horarios cobra mucha importancia.

Al mismo tiempo, en determinados eventos anuales de máxima afluencia de visitantes, como por ejemplo las Fiestas de San Miguel Arcángel, constituye un medio eficaz para reducir el colapso de vehículos en el Municipio. Para ello los visitantes podrán hacer uso de los aparcamientos disuasorios propuestos en el presente PMUS y acercarse al núcleo urbano mediante el taxi-festivo.

No todos los usuarios hacen un uso ocasional del taxi sino que se puede mejorar la fidelidad del usuario mediante bonotaxi. Al igual que en otros medios de transporte, se propone la creación de un bono que cubra un trayecto fijo a un precio reducido. También se puede considerar la opción de tarifas reducidas para personas jubiladas cuya idoneidad para trasladarse en vehículo privado están actualmente en revisión.

5.5 INCORPORACIÓN DE MODELOS DE MOVILIDAD COLABORATIVA

La medida pretende buscar actuaciones que hagan del uso del coche privado una herramienta más eficaz así como reducir el número de coches circulando, para lo cual se ha de incentivar la alta ocupación de forma que se optimice el aprovechamiento de las infraestructuras, a pesar de que el mejor escenario es la menor dependencia del vehículo privado a favor del uso del transporte público.

Justificación de la medida

Es muy habitual que un automóvil transporte únicamente al conductor o a un pasajero, lo cual implica un alto coste energético y económico, y un problema de gestión de tráfico tanto en circulación como en la búsqueda de aparcamiento.

Descripción de las acciones

Esta medida se enfoca en incentivar el empleo del uso compartido del coche de forma que se luche contra la tendencia habitual de ir un único ocupante por coche. Esta medida puede resultar muy efectiva entre estudiantes que acceden a una mismo centro escolar, pero también a usuarios que se desplazan a los largo de una misma ruta aunque los destinos sean diferentes.

MMC1. Análisis de la movilidad

Temporalización: Corto plazo 2018.

MMC2. Coches multiusuarios. CarSharing

Temporalización: Medio plazo 2022.

MMC3. Coche compartido. Carpooling

Temporalización: Medio plazo 2022.

MMC4. Aplicaciones informáticas

Temporalización: Corto plazo 2018.

MMC5. "Coche compartido al colegio"

Temporalización: Corto plazo 2018.

MMC6. Beneficios fiscales e incentivos

Temporalización: Corto plazo 2018.

ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

MMC1

5.5. Incorporación de modelos de movilidad colaborativa

Esta acción va enfocada a conocer la necesidad de movilidad real de los residentes en el municipio. Se debe hacer una encuesta de movilidad que permita conocer las necesidades de los residentes de forma que se analice los lugares de destino, los horarios, los modos de transporte usados, los que estarían dispuestos a usar, la disponibilidad para compartir desplazamiento con otros usuarios, etc.

Este análisis se deberá desarrollar no solo entre los residentes, sino también entre los comercios de forma que se supiese qué empresas están dispuestas a colaborar en el programa de modalidades de movilidad colaborativa.

También la administración debe analizar qué medidas fiscales, de regulación, información y gestión están dispuestas a asumir para incentivar esta modalidad de transporte.



COCHES MULTIUSUARIOS. CARSHARING

MMC2

5.5. Incorporación de modelos de movilidad colaborativa

El coche multiusuario es conocido internacionalmente como CarSharing y consiste en una flota de coches a disponibilidad de los usuarios registrados en el sistema. Esta nueva forma del usuario de vehículos tipo turismo es una alternativa económica y sostenible que ya es utilizada por más de 33.000 personas en diferentes ciudades españolas, como Madrid o Barcelona, con 470 vehículos a disposición. Según la Asociación Española de CarSharing (AECarSharing) se espera un incremento de hasta 70.000 usuarios a finales de 2016.

El usuario solo paga por kilómetros y tiempo de uso despreocupándose de otros gastos como impuestos, mantenimiento, reparaciones, limpieza o combustible. Ha demostrado ser un servicio claramente rentable para el usuario cuando se recorren menos de 15.000 km al año en comparación con el gasto de comprar y mantener un coche propio.

Para acceder al servicio se ha de estar registrado, pudiéndose dar distintas modalidades de socio en función de la frecuencia o uso que se vaya a realizar del sistema.

En grandes ciudades existen puntos localizados distribuidos en la ciudad en donde acceder al coche previamente seleccionado. En el caso del municipio de Valsequillo habría que estudiar el lugar idóneo para servir de aparcamiento de los coches CarSharing, bien en el casco urbano de Valsequillo, o bien cercano a una parada de autobuses con el fin de darle naturaleza de intermodalidad.



COCHE COMPARTIDO. CARPOOLING

MMC3

5.5. Incorporación de modelos de movilidad colaborativa

Este tipo de movilidad compartida consiste en compartir vehículo privado y gastos del trayecto. Cuando el propietario del vehículo va a realizar un trayecto puede compartir el coche con otros usuarios a cambio de compartir los gastos del desplazamiento. Es una herramienta muy utilizada en trayectos largos y actualmente existen diversas páginas webs que facilitan este servicio. Una de ellas es la conocida blablacar.com.

Para participar en esta modalidad hay que estar registrado y además se realiza después de cada trayecto una encuesta de satisfacción, tanto por el conductor propietario del vehículo como por el usuario. De esta forma, se puede seleccionar si es de interés compartir el coche o no con un conductor o un usuario en base a las calificaciones otorgadas, las cuales pueden consultarse en la propia web. Y además, es una forma de incrementar la seguridad dado que los usuarios han de estar registrados con sus datos reales.

En todo momento hay que evitar compartir coches con desconocidos mediante el obsoleto medio de hacer autostop, dado que al no tener información de los usuarios ni forma de localizarlos se corre un alto riesgo. El registro de usuarios disuade de actitudes ofensivas o delictivas a los participantes en el programa.

El uso del coche compartido puede emplearse también para transportar cargas en lugar de personas de forma que el vehículo que va a realizar un trayecto puede servir de transporte de compras, paquetes, útiles, maletas, etc., para ser recogidos por un tercero en un punto establecido de la ruta. El pago del trayecto cumple dos objetivos: por un lado ser atractivo para el conductor al reducir el coste del trayecto y por otro lado un ahorro de tiempo y dinero para el usuario del servicio.



APLICACIONES INFORMÁTICAS

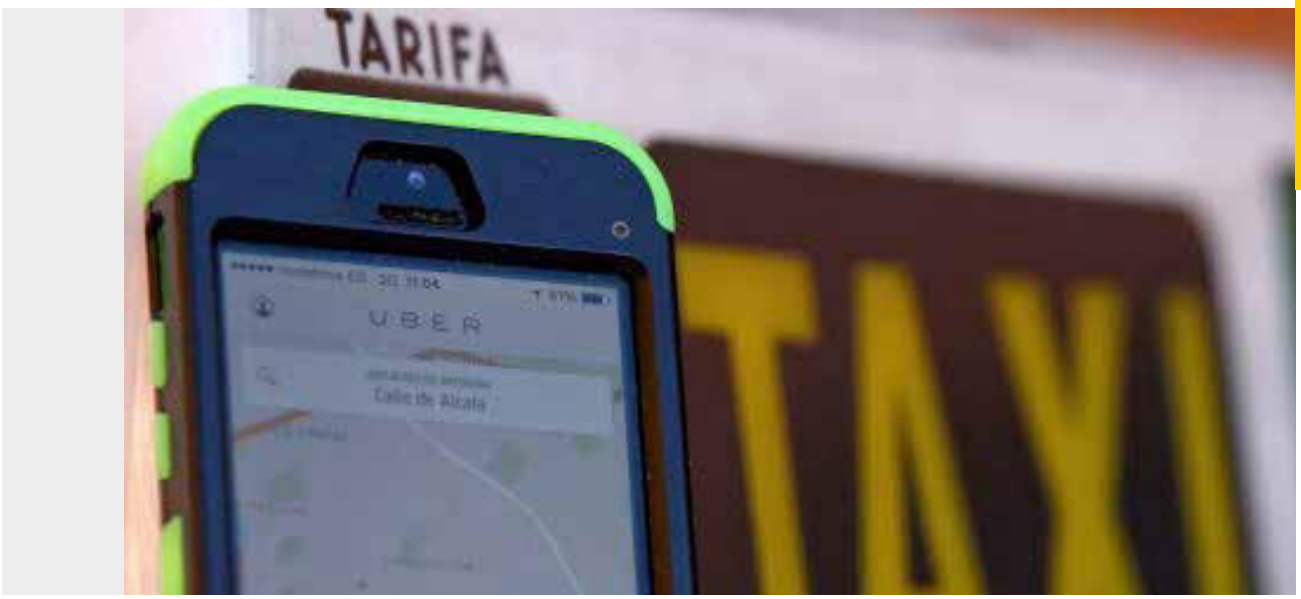
MMC4

5.5. Incorporación de modelos de movilidad colaborativa

Las modalidades de movilidad compartida han de ser gestionadas mediante el uso de las nuevas tecnologías. Para ello debe existir en la página web del ayuntamiento un apartado capaz de gestionar estas acciones.

Para hacer uso del coche compartido existen aplicaciones encargadas de gestionar este tipo de servicio, de forma que al introducir la ruta te ofrece diferentes conductores y pasajeros con los que poder compartir el trayecto. La aplicación debe permitir pactar condiciones entre los usuarios como son el coste del trayecto compartido, carga a transportar, etc.

Todas las modalidades de movilidad compartida han de estar incentivadas mediante una única oferta con el fin de evitar la multiplicidad y dispersión de sitios web, con portales de internet para cada zona de actividad. Por ello, se propone la página web del ayuntamiento como núcleo gestor de este tipo de medidas. Es decir, en la web se debe crear una apartado de movilidad urbana en la que se facilite información y se gestione la movilidad ciclista, peatonal, el uso del taxi y la movilidad colaborativa.



“COCHE COMPARTIDO AL COLEGIO”

MMC5

5.5. Incorporación de modelos de movilidad colaborativa

Los escolares entran y salen a la misma hora y muchos tienen residencias cercanas entre sí pero alejadas de la escuela, lo cual incita al empleo del vehículo privado por cada familia de estudiantes generándose una afluencia masiva de vehículos en hora punta escolar, es decir, en las horas de entrada y salida de escolares. En consecuencia es un colectivo ideal para incentivar el uso del coche compartido, lo cual se ve potenciado en el municipio de Valsequillo al tener diferentes barrios dispersos alejados de los centros escolares.

La eficacia de esta acción depende del grado de implicación por parte de padres y madres que quieran colaborar en el programa, el cual debe ser gestionado y coordinado por la dirección del centro y el AMPA. Para ello se ha de contar con un sistema de gestión que registre a los usuarios adheridos al programa en el que conste origen de la ruta, lugares de carga y descarga de pasajeros, condiciones de los usuarios y que ponga en contacto a usuarios potenciales.

Para incentivar la medida, se pueden reservar plazas de aparcamiento en el colegio a aquellos vehículos que accedan haciendo uso de esta modalidad de viaje colaborativo.



BENEFICIOS FISCALES E INCENTIVOS

MMC6

5.5. Incorporación de modelos de movilidad colaborativa

Para impulsar esta medida se propone realizar incentivos fiscales y alcanzar acuerdos con ayuntamientos de la Isla para que participen en la implementación de la medida. El uso del coche privado a menudo se realiza para trayectos cuyo destino están fuera del municipio, bien sea Telde, Las Palmas de Gran Canaria, la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, o las localidades costeras como Melenara, Salinetas o La Garita.

Sería adecuado crear convenios de colaboración de forma que se dé prioridad de aparcamiento o bonificación del pago en zona de aparcamiento regulado a aquellos vehículos que funcionen dentro del programa de movilidad colaborativa.

En algunas localidades en las que se apuesta por este tipo de iniciativas los colectivos que participan en esta acciones tiene beneficios fiscales por parte de la Administración, bien al empresario que organice este tipo de transporte o bien directamente al trabajador que lo emplee.

5.6 MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD

Un Plan de Movilidad adecuadamente diseñado no debe incluir acciones aisladas e inconexas entre sí, sino que todas las acciones deben tener continuidad y eficacia con el conjunto de acciones previstas. Por tanto, de nada sirve establecer una red de itinerarios inconexa con el servicio de trasporte público o unos incentivos para la movilidad colaborativa sin unas correctas herramientas de gestión y conexión con otros medios de transporte. Por ello, es necesario incentivar la intermodalidad en el Plan y el acceso de todos los usuarios, evitándose la discriminación de las personas con algún tipo de discapacidad.

Justificación de la medida

Aunque se han hecho muchos esfuerzos para integrar en la vida cotidiana a las personas con movilidad reducida o discapacidad, aún quedan muchas barreras y obstáculos que disuaden a este colectivo del uso alternativo al vehículo privado.

Por ello es necesaria una revisión de los factores que disuaden a las personas con movilidad reducida al uso de transporte público o al desplazamiento por itinerarios sostenibles y accesibles para todos los usuarios.

Descripción de las acciones

Para garantizar la posibilidad de acceso universal a todas las alternativas de transporte posible se proponen una serie de acciones que favorezcan el carácter inclusivo en el Plan de Movilidad Urbano Sostenible.

MA1. Mejora urbanística

Temporalización: Medio plazo 2022.

MA2. Mejora de paradas de autobuses y taxi

Temporalización: Corto plazo 2018.

MA3. Mejora en las paradas para personas con movilidad reducida

Temporalización: Corto plazo 2018.

MEJORA URBANÍSTICA

MA1

5.6. Mejora de la accesibilidad

Las dificultades que las personas con discapacidad o movilidad reducida pueden encontrar en sus desplazamientos son de diferente naturaleza, a saber:

- *Dificultades de maniobra*: se refiere a todos aquellos elementos que limitan o impiden la accesibilidad o el avance en el trayecto, como son escaleras, bordillos, suelos adoquinados, obstáculos en calles de anchura reducida (papeleras, arbolado, marquesinas, bancos, etc.)
- *Dificultades de alcance*: al instalar determinados elementos en el viario público no se tiene en cuenta a las personas discapacitadas que se trasladan en silla de ruedas, quedando dichos elementos a una altura excesiva para su empleo. Esta dificultad también se encuentra a la hora de adquirir información de paneles informativos, dispuestos a una altura imposible de alcanzar para personas sentadas o de altura limitada.

Existe numerosa legislación al respecto, como el Real Decreto 505/2007 sobre las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones, en relación a la integración de las personas discapacitadas con el entorno. Se mencionan algunos aspectos a tener en cuenta para favorecer la accesibilidad universal:

- Aceras ampliadas en los pasos de peatones, conocidas como orejetas, para acortar el espacio de calzada y evitar el aparcamiento indebido de vehículos que obstaculicen el paso de peatones.
- Adaptar el tiempo de los semáforos al paso de peatones con discapacidad considerando una velocidad de 0.5 m/seg para el paso de peatones.
- Instalación de dispositivos sonoros en los semáforos.
- Evitar baches, obstáculos o superficies de difícil circulación como son las tapas de registro de diferentes servicios como alcantarillado, telefonías, saneamiento, gas, luz etc., que a menudo presentan relieves que dificultan la circulación para personas con movilidad reducida. Hay que evitar la formación de ondulaciones, huecos, salientes o ángulos vivos en el mobiliario urbano, alcorques que puedan provocar tropiezos, resbalones o lesiones en las personas, así como evitar superficies que puedan producir deslumbramientos. Así, por ejemplo, en el tramo de la GC-41 entre el casco de Valsequillo y La Barrera el sistema de iluminación está instalado en el eje central de la acera, lo cual reduce notablemente el ancho de maniobra para el tránsito peatonal especialmente para personas con movilidad reducida.
- Establecer plazas de aparcamiento para personas discapacitadas lo más próximas a la red de itinerario peatonal y a las paradas de trasporte público.

Acera con luminaria preferente para la calzada y dispuesta en el eje central de la acera, obstaculizando la misma.



MEJORA DE PARADAS DE AUTOBUSES Y TAXI

MA2

5.6. Mejora de la accesibilidad

Las paradas de autobús y de taxi deben estar adaptadas para las personas con discapacidad. Por ello, se deben instalar aceras ampliadas que faciliten el acceso desde la acera hasta el autobús o el taxi sin necesidad de superar bordillos.

La tendencia habitual es que la parada de autobús o taxi se realice en un sobre ancho de la calzada de forma que no se entorpezca la circulación del resto de los vehículos. Pero a menudo hay conductores que aparcan su vehículo en el interior de esta zona limitada para autobuses o taxi. Esta práctica debe ser sancionada para lo cual se ha de contar con un sistema eficaz de sanción que se puede promover mediante el empleo de los dispositivos móviles para dar aviso a la policía municipal y que proceda a la retirada de vehículo mediante grúa. No obstante, se debe facilitar la llegada de aquel transporte con usuarios discapacitados que quieran hacer uso del transporte público, permitiéndose la carga y descarga de estas personas. Para evitar la simultaneidad de la carga y descarga de pasajeros entre autobús y vehículo privado, se ha de disponer de una plaza reservada exclusivamente para personas con movilidad reducida junto a la parada de taxi o de autobús.

La instalación de marquesinas debe ser adecuada para poder ser usadas por personas con movilidad reducida evitando aquellas con cierres en ambos laterales y cercanas a la calzada, las cuales impiden el acceso a la marquesina a personas en silla de ruedas.

Las paradas deben disponer de pavimentos podotáctiles para advertir y orientar a personas con disapacidad.

Todas las paradas de transporte público deben contar con una información detallada de los horarios, recorridos y servicios de forma sencilla para que todos los usuarios puedan comprenderla. Además se debe incluir la información en braille y estar a una altura asequible para todos los usuarios.



Marquesina no apta para personas con movilidad reducida o discapacitados.

MEJORA EN LAS PARADAS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

MA3

5.6. Mejora de la accesibilidad

El usuario de movilidad reducida debe disponer de zona peatonal desde que abandona otro modo de movilidad hasta que llega al destino que quiera alcanzar. Por ello, las plazas de aparcamiento para estas personas serán las más cercanas a la red peatonal y estarán dispuestas de modo que la carga y descarga del vehículo motorizado sea cómoda y sin obstáculos cercanos que la dificulten como bolardos, aceras estrechas, así como arbolado o papeleras en la acera que dificulten la apertura de puertas del vehículo.

Además se deben disponer paradas junto a las zonas de intercambio de transporte como paradas de taxi o autobús.

Es frecuente ver vehículos privados e incluso de fuerzas de seguridad estacionados en paradas habilitadas para discapacitados. Esta práctica debe ser rápidamente sancionada, para lo cual se ha de contar con la colaboración ciudadana para avisar a la policía municipal y que proceda a la retirada inmediata del vehículo mediante el servicio de grúa.

Para facilitar el acceso a las personas con discapacidad o movilidad reducida, en las zonas intermodales puede disponerse de un agente que ayude a la persona a usar el servicio previo solicitud a la web del ayuntamiento por vía telefónica o telemática con un tiempo mínimo de antelación. Es decir, un usuario de silla motorizada que quiera coger el autobús y deba cruzar la calzada o subir el autobús puede encontrar como factor limitante las maniobras de trasbordo al ser operaciones complicadas. Este factor limitante se elimina si se garantiza la ayuda de personal que le asista en esta función, para lo cual puede diseñarse un sistema de aviso que requiera la presencia de personal en un momento concreto, tanto a la ida como a la vuelta.



Imagen de aparcamientos para personas con movilidad reducida.

5.7 OPTIMIZACIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

La distribución urbana de mercancías se conoce coloquialmente como carga y descarga. Una correcta gestión de este servicio y su interacción con el resto de usuarios del espacio público permite reducir los tiempos de distribución, las incomodidades al resto de usuarios, y las molestias al vecindario.

Este proceso debe fomentarse a través de la cooperación entre los usuarios de este servicio como son los distribuidores de mercancías, comerciantes, centros de mercancías y representantes del municipio.

Justificación de la medida

La carga y descarga a menudo se realiza en lugares no habilitados para ello. En muchas ocasiones no es por decisión del profesional sino porque la zona habilitada a tal efecto está ocupada por un vehículo indebidamente estacionado o porque no existe dicha habilitación, lo cual se convierte en aparcamientos sobre acera o pasos de peatones, y por tanto la ocupación de la red de itinerarios de movilidad sostenible. En otras ocasiones se aparca en los cruces, lo cual implica una reducción de la visibilidad; o en doble fila con la consiguiente reducción de calzada para la circulación del resto de vehículos. Esta práctica ha de quedar eliminada de las zonas urbanas tras un estudio detallado de las necesidades de este colectivo.

Descripción de las acciones

Las acciones se enfocan en dos aspectos importantes como son conocer las necesidades de las operaciones de carga y descarga en el municipio así como una correcta gestión para que no interfiera esta actividad con el resto de la circulación, cualquiera que sea su modalidad, ni con el bienestar de los residentes.

DM1. Estudios de las necesidades de distribución urbana de mercancía

Temporalización: Corto plazo 2018.

DM2. Regulación de la carga y descarga

Temporalización: Medio plazo 2022.




CARGA Y DESCARGA
CYD

ESTUDIOS DE LAS NECESIDADES DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍA

DM1

5.7. Optimización de la distribución urbana de mercancías

Se ha de realizar un estudio para censar los comercios o instalaciones que requieren de una zona habilitada para que pueda aparcar debidamente el transporte que distribuye la mercancía. No todos los comercios requieren de un transporte de iguales dimensiones. Habrá que identificar cuales los realizan mediante una furgoneta, cuales necesitan de unos camiones articulados y cuales un autobús (centros educativos o pabellón deportivo fundamentalmente).

Una vez establecidas las necesidades del municipio será necesario establecer las zonas de carga y descarga, que preferentemente se dispondrán fuera de la red de movilidad sostenible, especialmente los de mayor dimensión. Es básico que la ubicación de las zonas de carga y descarga esté a una distancia razonable de su destino.

Se ha de disponer el viario de forma que la circulación de vehículos pesados y los de menor agilidad circulen por las calles más amplias y se les facilite una rápida salida y entrada del municipio, evitando calles estrechas, de giros incómodos o la obstaculización de viales.

REGULACIÓN DE LA CARGA Y DESCARGA

DM2

5.7. Optimización de la distribución urbana de mercancías

Puede suceder que varios distribuidores quieran utilizar una misma área de carga y descarga. Para evitar que coincidan en el tiempo de uso de la zona habilitada, se ha de considerar la opción de crear un sistema informativo que indique las horas libres disponibles y realizar la reserva.

La aplicación informática, apta para ser usada con dispositivos móviles, la debe gestionar el ayuntamiento como gestor principal del PMUS.

En el caso de que la distribución de mercancías se realice en zonas de la red de itinerarios peatonales durante un tiempo prolongado (por obras, mudanzas o causas similares), la ocupación de la vía debiera ser informada con anticipación al ayuntamiento para añadir un aviso en la web gestora de esta red de itinerarios. Es necesario que se adopten las medidas necesarias para evitar incidentes con personas discapacitadas para lo cual se adoptarán todas la medidas necesarias de señalización y protección del área que eviten golpes a los usuarios.

De igual forma es recomendable analizar los horarios de la recogida de los contenedores de basura, papel y vidrio, de manera que esta actividad no incida negativamente en la circulación ni en el bienestar vecinal.



5.8 PROMOCIÓN DE ENERGÍAS LIMPIAS EN LA TECNOLOGÍA DE LOS VEHÍCULOS

Esta media se refiere a las actuaciones enfocadas para reducir el parking de vehículos convencionales para incentivar el consumo de vehículos con consumo de energías limpias sostenibles.

Dado que la circulación de vehículos motorizados tanto privados como públicos es necesaria, se ha de incentivar la sustitución de los vehículos por aquellos que dispongan de motores con consumo más sostenible.

Descripción de las acciones

Las acciones engloban una serie de incentivos para la sustitución de vehículos privados o públicos hacia vehículos con motores eléctricos o híbridos, en los que la energía empleada sustituye total o parciamente al combustible fósil. Pero de nada sirve un vehículo si no se dispone de puntos de recarga de energía, por lo que se propone un plan de integración de puntos de recarga al viario público.

Justificación de la medida

El consumo de combustibles fósiles por parte de vehículos motorizados es una fuente importante de contaminación, por lo que la comunidad internacional se ha marcado unos plazos para la reducción de estas emisiones.

Dado que la comercialización de este tipo de vehículos es relativamente reciente aún hay cierta desconfianza hacia este tipo de vehículos, especialmente por la escasez de puntos de recarga eléctrica, por lo que se ha de contemplar normativas urbanísticas de futuro que contemplen esta realidad que se está imponiendo en los medios de locomoción.

La Unión Europea (UE) se ha marcado el horizonte 2020 para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, estableciendo una reducción de emisiones del 20% con respecto a los niveles de 1990, y el cambio de vehículos a aquellos con motores más sostenibles es una parte importante de dicho horizonte.

EL1. Incentivo al cambio de vehículo

Temporalización: Corto plazo 2018.

EL2. Desarrollo de una red de puntos de recarga

Temporalización: Medio plazo 2022.

INCENTIVO AL CAMBIO DE VEHÍCULO

EL1

5.8. Promoción de energías limpias en la tecnología de los vehículos

Con esta acción se propone crear incentivos fiscales, de forma que aquel propietario que quiera cambiar de vehículo lo haga a uno con motor eléctrico o híbrido, con el fin de ir limitando el número de vehículos de motor convencional en el Municipio.

En el colectivo de propietarios del taxi se pueden establecer límites de emisión de CO2 y NOx para la homologación de vehículos destinados al taxi y establecer una fecha límite de circulación que superen ciertos límites de emisión. Asimismo, se pueden establecer privilegios para aquellos taxis que dispongan de tecnologías menos contaminantes como es la preferencia en la parada de taxis.

Dado el elevado coste actual de los coches eléctricos, al propietario privado y a las empresas se les puede prestar apoyo para la renovación de vehículos mediante la información y facilitación al acceso a subvenciones o campañas estatales o europeas destinadas a tal fin. Así, por ejemplo, el Ministerio de Industria ha impulsado la Estrategia de Impulso del Vehículo con Energías Alternativas (VEA) en España (2014-2020) y el IDAE (Instituto para la diversificación y ahorro de la energía) propuso el programa MOVELE 2014 y 2015 para fomentar la adquisición de este tipo de vehículos.



Vehículo multiuso eléctrico.

En esta medida se debe incluir aquellos vehículos pertenecientes a la flota municipal de vehículos, de la policía local, y también aquellos privados destinados a ganadería y agricultura dada la importancia de este parque de vehículos en Valsequillo por su eminente carácter rural.

De manera concreta se recomienda incluir, entre otros a estudiar, los siguientes incentivos para el fomento de vehículos menos contaminantes en el parque de vehículos de Valsequillo de Gran Canaria:

- Bonificaciones en la cuota del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica desde el primer año y con carácter indefinido.
- Estacionamiento gratuito y sin límite de tiempo en plazas azules del servicio de estacionamiento regulado, previa obtención de autorización municipal.
- Ampliación de 2 horas en zonas de carga y descarga para vehículos industriales y comerciales, previa obtención de autorización municipal.

DESARROLLO DE UNA RED DE PUNTOS DE RECARGA

EL2

5.8. Promoción de energías limpias en la tecnología de los vehículos

Para impulsar la adquisición de vehículos de consumo eléctrico se ha de disponer de una adecuada red de puntos de recarga y comunicar a los usuarios de su ubicación. Esta acción se ha de tener en cuenta de vista al futuro dado que el coche eléctrico es una realidad que ya circula por las calles a la que hay que dar servicio y, por tanto, debe darse solución para ir incorporando un mayor número de vehículos eléctricos en detrimento de otros vehículos menos sostenibles.

Se propone de manera concreta en el presente PMUS la incorporación de diversos puntos de recarga para vehículos eléctricos en enclaves estratégicos. Concretamente los siguientes:

- Avenida Los Almendros, a la altura de La Barrera: un (1) punto de recarga con dos (2) tomas.
- Calle Acebuche, anexo al área industrial: un (1) punto de recarga con una (1) toma.
- Calle Juan Carlos I esquina con calle Isla de Benahoare: un (1) punto de recarga con dos (2) tomas.
- Calle Juan Carlos I esquina con calle Isla de Tenerife, anexo a la parada de taxis: un (1) punto de recarga con dos (2) tomas, para uso exclusivo de taxistas.
- Nuevas dotaciones de aparcamiento subterráneo bajo el futuro parque público situado entre las calles Isla de Tenerife y Mencey: cuatro (4) puntos de recarga con una (1) toma cada uno.

De esta forma, se propone distribuir un total de ocho (8) puntos de recarga de vehículos eléctricos para un total de once (11) tomas, dos (2) de las cuales tendrán un uso exclusivo para taxis.

En el plano A1 y A2 del presente PMUS se muestra gráficamente la ubicación de los puntos de recarga eléctrica propuestos.

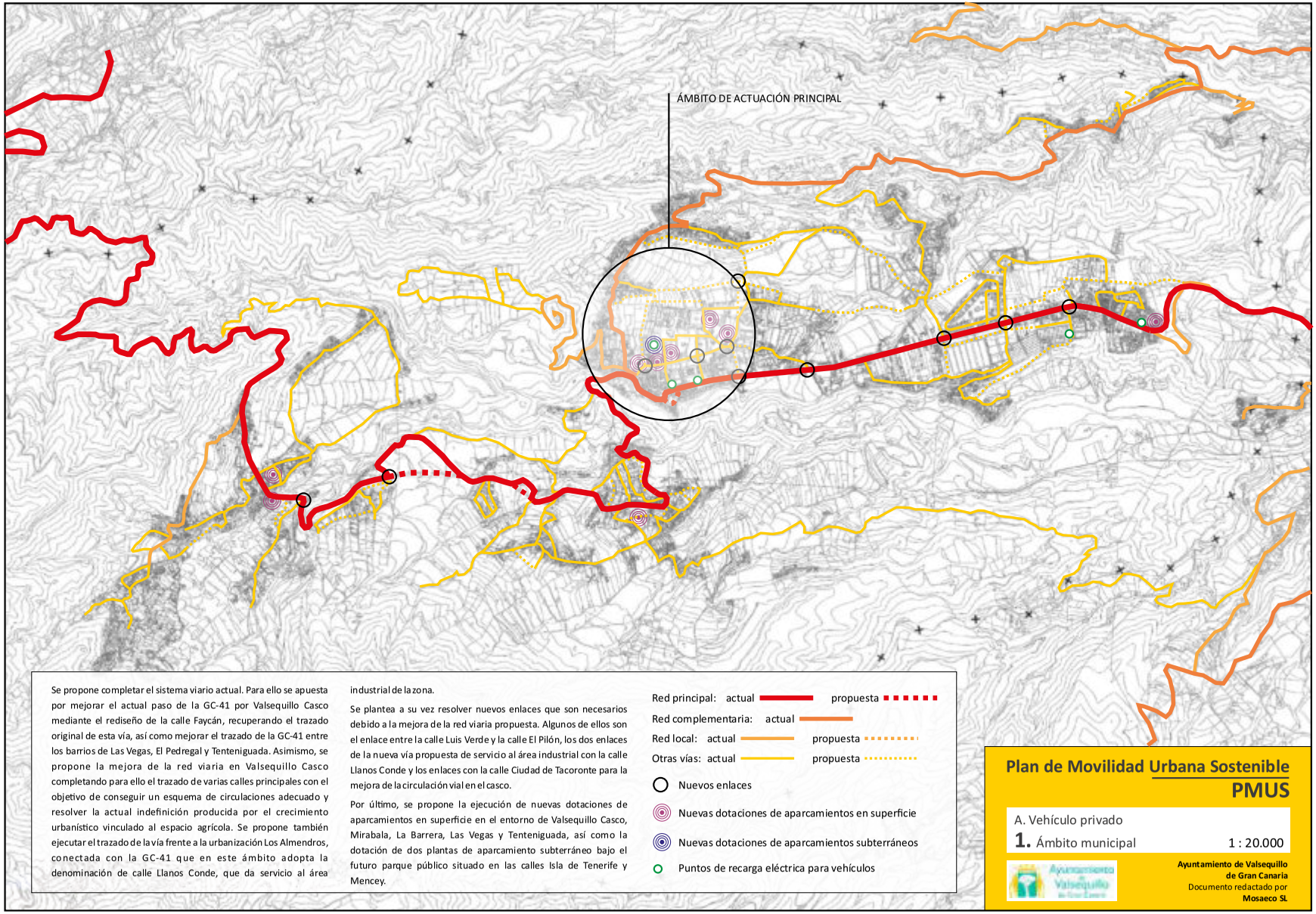
De igual forma se ha de tener en consideración en futuros planes de urbanismo, la disponibilidad para ubicar puntos de recarga de otros combustibles como son el gas vehicular, Gas Natural Comprimido (GNC) y Gas Licuado del Petróleo (GLP), y el hidrógeno, ya que son opciones de futuro.

Se recomienda también establecer una ordenanza municipal que potencie en las nuevas edificaciones la incorporación de puntos de recarga eléctrica para los vehículos, contribuyendo de esta forma al uso de energías limpias en el uso de los vehículos.



Ejemplo de punto de recarga con dos tomas para vehículos eléctricos.

En el plano A1 se indica la ubicación de los puntos de recarga para vehículos eléctricos.



Se propone completar el sistema viario actual. Para ello se apuesta por mejorar el actual paso de la GC-41 por Valsequillo Casco mediante el rediseño de la calle Faycán, recuperando el trazado original de esta vía, así como mejorar el trazado de la GC-41 entre los barrios de Las Vegas, El Pedregal y Tenteniguada. Asimismo, se propone la mejora de la red viaria en Valsequillo Casco completando para ello el trazado de varias calles principales con el objetivo de conseguir un esquema de circulaciones adecuado y resolver la actual indefinición producida por el crecimiento urbanístico vinculado al espacio agrícola. Se propone también ejecutar el trazado de la vía frente a la urbanización Los Almendros, conectada con la GC-41 que en este ámbito adopta la denominación de calle Llanos Conde, que da servicio al área industrial de la zona.

Se plantea a su vez resolver nuevos enlaces que son necesarios debido a la mejora de la red viaria propuesta. Algunos de ellos son el enlace entre la calle Luis Verde y la calle El Pilón, los dos enlaces de la nueva vía propuesta de servicio al área industrial con la calle Llanos Conde y los enlaces con la calle Ciudad de Tacoronte para la mejora de la circulación vial en el casco.

Por último, se propone la ejecución de nuevas dotaciones de aparcamientos en superficie en el entorno de Valsequillo Casco, Mirabala, La Barrera, Las Vegas y Tenteniguada, así como la dotación de dos plantas de aparcamiento subterráneo bajo el futuro parque público situado en las calles Isla de Tenerife y Mencey.

5.9 MEJORAS DE LA SEGURIDAD VIAL

La siniestralidad es un elemento que siempre debe estar presente a la hora de diseñar un vial para desplazamiento de una naturaleza u otra. Una calzada para vehículos motorizados de alta velocidad no tiene las mismas características que una calzada limitada a 30 km/h, ni un vial peatonal tiene que tener las mismas características que un vial para bicicletas desde el punto de vista de la seguridad. Tanto el firme, como el trazado, dimensiones y dispositivos de gestión de la circulación son diferentes entre unos y otros.

El usuario debe conocer las diferencias así como el buen uso que se debe hacer de ellas, entendiendo los motivos, para evitar conflictos entre usuarios desplazándose con distintos medios de transporte.

Esta medida recoge algunas propuestas encaminadas a potenciar la seguridad vial para reducir la siniestralidad.

Justificación de la medida

Un accidente en la vía pública supone un perjuicio evidente para el afectado pero también un elevado coste económico, social y medioambiental ya que se producen daños en los vehículos, en la carretera, a los edificios, al mobiliario urbano, se liberan líquidos del motor y supone un coste de administración y gestión. Adicionalmente supone un obstáculo para el resto de los usuarios de la vía que puede provocar el colapso total de la circulación con el consiguiente gasto económico y social.

Por tanto, la seguridad vial siempre ha de estar presente y potenciarse al máximo en la medida de lo razonable.

Descripción de las acciones

Para alcanzar una alta cota de seguridad vial es necesario concienciar al usuario de la necesidad de respetar las normas. Debe recibir información acerca de los distintos modos de desplazamiento disponibles, las obligaciones y derechos en cada modalidad, y las sanciones en caso de incumplimiento.

SV1. Vigilancia estricta de malas conductas

Temporalización: Corto plazo 2018.

SV2. Talleres de información y concienciación

Temporalización: Corto plazo 2018.

SV3. Limitación de la velocidad en la calle y autoridad

Temporalización: Corto plazo 2018.

SV4. Mejora de la señalización vial

Temporalización: Corto plazo 2018.

SV5. Seguridad vial en tramos de coexistencia con rutas a caballo

Temporalización: Corto plazo 2018.

VIGILANCIA ESTRICTA DE MALAS CONDUCTAS

SV1

5.9. Mejoras de la seguridad vial

El municipio de Valsequillo de Gran Canaria reúne diversos problemas derivados de malas conductas en cuanto a seguridad vial tales como aparcamientos indebidos, circulación motorizada por calles peatonales, circulación en sentido prohibido, velocidad indebida tanto en vehículos motorizados como bicicletas, patines, patinetes o cualquier otro dispositivo de movilidad superior a la peatonal, etc. Esta situación se encuentra a su vez agravada por la carencia actual de control disciplinario debido a los escasos recursos con que cuenta la policía local, tal como se manifiesta en la información recabada con anterioridad a la redacción del presente PMUS.



Se detecta en el Municipio situaciones de malas conductas que repercuten en la seguridad vial.

Se deberá poner especial atención en la vigilancia de malas conductas que puedan repercutir en la seguridad vial. En este sentido, el sistema de sanción debe funcionar de forma rápida y eficaz. Se debe dotar al Municipio de los sistemas necesarios para retirar vehículos indebidamente aparcados que obstaculicen cualquier medio de transporte. Para ello se ha de contar con la vigilancia adecuada y la colaboración de grúas que procedan a la retirada del vehículo en el menor tiempo posible.

De manera complementaria a las labores de control ejercidas por el cuerpo de policía local y dado que el tiempo de retirada de vehículos indebidamente aparcados debe ser lo más corto posible, es conveniente que en las sucesivas campañas de divulgación del PMUS se invite a los ciudadanos a denunciar todos aquellos actos que consideren contrarios a un uso responsable de la vía pública.

Para facilitar la colaboración ciudadana, se propone la creación de un buzón de alertas en la página web del ayuntamiento. Este dispositivo podrá contribuir a evitar el aparcamiento ilegal a la vez que una vigilancia de los malos estacionamientos para avisar de inmediato a la policía local y que proceda a sancionar y retirar el vehículo.

Hay determinados lugares donde hay que extremar esta vigilancia como son todos aquellos que puedan ocasionar molestias en la red de itinerarios sostenibles, al acceso a la movilidad universal, es decir, la que limita la movilidad a personas discapacitadas, al aparcamiento indebido en zonas reservadas para vehículos especiales (taxi, minusválidos, CarSharing, etc.), y los vehículos estacionados en zonas de aparcamientos restringidos o limitados, como aquellos destinados preferentemente a residentes.

La presencia de cámaras de vigilancia es un elemento disuasorio ante actos incívicos pero suponen una inversión a menudo inasumible y queda limitada a zonas reducidas. No obstante, ayudan a identificar a aquellos dueños de animales que no respetan la vía pública al abandonar las deposiciones caninas en la vía pública así como a controlar el aparcamiento o circulación indebida y las zonas de carga y descarga.

Por otro lado, la ubicación de radares de velocidad y todas aquellas medidas de templado de tráfico, tal como se indicó en la correspondiente medida del presente PMUS, contribuye a una conducción por debajo de los límites de velocidad establecidos, mejorando con ello la seguridad vial en el Municipio.

TALLERES DE INFORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN

SV2

5.9. Mejoras de la seguridad vial

Como se ha expuesto en numerosas acciones, la divulgación de las medidas, las causas que las han motivado y la exposición del PMUS es una pieza fundamental para que éste tenga éxito. El ciudadano debe entender el Plan, las causas, los objetivos, los beneficios sociales, medioambientales y fiscales que tiene el optar por una movilidad u otra, etc. Y se le debe garantizar la seguridad durante su trayecto. Por tanto, es necesario establecer talleres de concienciación e información acerca de la pacificación del tráfico y las consecuencias de una conducta en desacorde con el PMUS.

Diversas asociaciones y la Dirección General de Tráfico ofertan talleres de seguridad vial. Una campaña importante llevada a cabo en los últimos años es el uso de gafas que simulan el estado etílico para concienciar de las consecuencias de la conducción bajo el consumo de alcohol. Este tipo de taller, además de usarse en conductores de vehículo motorizados, debe extenderse a todos los usuarios de la red viaria, tanto peatones como ciclistas, ya que el transitar por calles de coexistencia en estado de embriaguez supone un alto riesgo de interacción de forma indebida con otros usuarios, generándose siniestros.

Gafas simuladoras de embriaguez usadas en talleres contra el consumo del alcohol para conductores.

Los talleres de formación y educación vial han de ir dirigidos a todos los colectivos involucrados en la siniestralidad. Por tanto, además de conductores de vehículos privados, deben asistir a peatones y ciclistas y eso implica que en esta acción deben participar estudiantes, asociaciones de personas de la tercera edad, colectivos de personas con movilidad reducida o discapacitados, profesionales de la carretera, etc. Cruzar por zonas indebidas, no respetar la señalización, usar el teléfono al cruzar la calle o el empleo de cascos para escuchar dispositivos móviles, son conductas que contribuyen a la tasa de siniestralidad en las vías de circulación motorizadas que deben ser tratadas en estos talleres, para fomentar que los peatones y ciclistas respeten las normas al igual que el conductor.

La DGT tiene en su página web un programa educativo para usuarios de bicicletas así como talleres descargables para contribuir a la mejora de la seguridad vial, que sirven de recurso educativo en la campaña de talleres del municipio.



LIMITACIÓN DE VELOCIDAD EN LA CALLE Y AUTORIDAD

SV3

5.9. Mejoras de la seguridad vial

La alta velocidad es sin duda un factor muy asociado con la siniestralidad. Por ello se ha de estudiar la limitación de velocidad en la vía pública en función de las distintas modalidades de desplazamiento presente en el vial. En las calles principales donde están segregados los peatones y ciclistas se podrán optar por velocidades más altas, como es el caso del tramo de la GC-41 entre el casco de Valsequillo y La Barrera (40 km/h). Sin embargo el resto de calles en las que se dé prioridad a ciclistas y o peatones, la limitación de la velocidad ha de ser más estricta, entre 30 y 10 km/h. Es en las inmediaciones de los centros escolares donde esta reducción ha de ser mayor. Dada la proximidad del CEIP Los Llanetes a la glorieta que da entrada a la zona urbana del municipio desde Telde, la reducción de la velocidad ha de ser con anterioridad a la llegada a la rotonda al ser éste un lugar de cruce importante.

Como se recoge en la acción GC se han de instalar medios para conseguir la pacificación del tráfico.

Para conseguir que las acciones enfocadas al aumento de la seguridad vial y la mejora en la gestión del tráfico sean eficaces han de contar con un sistema sancionador efectivo. Las sanciones deben ser aplicadas de forma rápida y, como se ha mencionado en otras acciones, con disponibilidad para retirar lo más rápido posible del lugar a los vehículos indebidamente aparcados.

Dado el alto número de usuarios de la vía pública en la rotonda más oriental del municipio en las horas punta de acceso y salida al centro escolar, es recomendable la presencia de policía municipal capaz de gestionar el tráfico de forma que no se produzcan retenciones ni incidentes innecesarios, dando prioridad a ciclistas y peatones pero sin que se genere un colapso de los vehículos motorizados procedentes de Telde.

Señal de limitación de velocidad.



MEJORAS DE LA SEÑALIZACIÓN

SV4

5.9. Mejoras de la seguridad vial

El Municipio de Valsequillo de Gran Canaria presenta deficiencias en cuanto a la señalización vial debido al deterioro de las marcas horizontales en la calzada y a la ubicación de algunas señales verticales que dificultan el paso peatonal, entre otros aspectos fundamentales.



Paso de peatones degradado en la calle Juan Carlos I.

Una correcta señalización es fundamental para evitar conflictividad en la circulación. La conflictividad no solo se refiere a siniestros sino a falta de orientación, infracciones involuntarias, etc.

Por ello, se ha de señalizar adecuadamente cada vía. La red de itinerarios sostenibles debe contar con una señalización específica y advertir a los usuarios de movilidad motorizada si se va a cruzar por la red, es decir, en intersecciones o proximidades a centros escolares, además de contar con las medidas de templado de tráfico propuestas en el presente PMUS.

La señalización vial debe ser legible y visible para todos los usuarios. Se ha de reponer la pintura en aquellas marcas viales degradadas, eliminar plantas que obstaculicen el visionado de los carteles informativos, evitar la sobresaturación de señales, evitar señales contradictorias, etc.

En intersecciones con la red de itinerarios sostenibles se ha de instalar señales acústicas con el fin de facilitar el tránsito a personas con discapacidad visual.

Igualmente en las intersecciones se han de poner dispositivos para avisar a invidentes de la llegada a estas zonas mediante un firme de distinta rugosidad. Se debiera contar con la colaboración de la ONCE para disponer en las zonas peatonales de dispositivos de ubicación para invidentes.



Pavimento especial para invidentes que les ayuda a desplazarse en el espacio urbano.

La señalización debe estar integrada en el medio y cumplir la normativa vigente ya que la mayoría está normalizada.

SEGURIDAD VIAL EN TRAMOS DE COEXISTENCIA CON RUTAS A CABALLO

SV5

5.9. Mejoras de la seguridad vial

El municipio de Valsequillo de Gran Canaria tiene un origen ligado al espacio rural, lo que hace que guarde una notable tradición por los caballos. Debido a ello, resulta natural observar espacios urbanos y algunas vías rodadas en la que las personas con afición a la hípica transitan con sus caballos.

Debido a la gran tradición equina en el municipio, el Ayuntamiento ha organizado en los últimos años excursiones a caballo por diferentes rutas del municipio, teniendo una gran aceptación entre los amantes de la hípica. Se relacionan a continuación las once rutas a caballo que el ayuntamiento tiene diseñadas y publicadas en su página web, en el momento de la redacción del presente PMUS:

RC 1 Tecén – Las Haciendas - Los Marteles.
RC 2 Tecén – El Colmenar - El Rincón.
RC 3 Tecén – Orilla de Las Vegas - Era de Mota.
RC 4 Valsequillo casco – Era de Mota.
RC 5 Tecén – El Colmenar - Era de Mota.
RC 6 Valsequillo casco – El Montañón - San Roque.
RC 7 Valsequillo casco – Huerta de Sardina - Caldera de Los Marteles.
RC 8 Valsequillo casco – Las Vegas - Caldera de lso Marteles.
RC 9 Valsequillo Casco – Barranco de Los Santiagos - Tenteniguada.
RC 10 Valsequillo casco – San Roque - Tenteniguada.
RC 11 Valsequillo casco – El Montañon - La Barrera.



Información disponible en el ayuntamiento acerca de las rutas a caballo.

En estas rutas de caballos, especialmente en su paso por núcleos de población, se da la confluencia del tránsito de vehículos a motor y de peatones, por lo que existen determinados factores de riesgo que deben tenerse muy presentes. En este sentido, es posible andar a caballo por las vías siempre y cuando se cumpla con las normas sobre la circulación de animales a nivel estatal. Es decir, básicamente que la montura vaya conducida en todo momento por una persona mayor de edad, que no invada las zonas peatonales y que transite por la derecha lo más arrimado posible.

Se propone también la implantación de un sistema integrado de información in situ en los entornos urbanos acerca de la ruta a caballo a seguir, que consistirá en la disposición de paneles informativos y señales horizontales en la calzada.

Esta medida mejorará, por un lado, la información acerca de la propia ruta, con información adicional de distancias, puntos de interés, etc., mientras que por otro lado, evitará la desorientación del jinete que pudiera confundirse y circular a caballo por vías no diseñadas para tal fin.

5.10 COMUNICAR Y FORMAR PARA EL CAMBIO DE HÁBITOS

La comunicación en sentido amplio, es decir, incluyendo la información, sensibilización, promoción o participación, es una pieza fundamental para conseguir un cambio cultural hacia hábitos sostenibles.
La sociedad generalmente es reacia al cambio de hábitos. Esta limitación se reduce cuando hay una intensa campaña de divulgación de los motivos que condicionan esos cambios de hábito de forma que la ciudadanía sea conocedora de los beneficios o necesidades que las promueven y es más permeable al cambio si participa de forma activa en la configuración de ese cambio, mediante un sistema eficaz de quejas y sugerencias.

Justificación de la medida

En las encuestas a ciudadanos de diferentes localidades acerca de su modo de desplazamiento aparecen aspectos como el concepto de comodidad, olvidándose o minusvalorando las molestias de un atasco o la búsqueda de aparcamiento. De igual modo se alude a menudo al elevado coste del transporte público frente al empleo del vehículo privado al desconocer las alternativas de movilidad a disposición.

Suelen aparecer prejuicios que no se ajustan a la realidad y que son difíciles de superar a la hora de tomar la decisión de un cambio en la movilidad.

Por tanto es importante una campaña de divulgación de las diferentes alternativas de movilidad, de las bondades de cada una de ellas, de la intermodalidad y de los beneficios físicos, psicológicos, sociales y medioambientales que supone una movilidad sostenible.

Descripción de las acciones

Las acciones están orientadas a dar divulgación al PMUS y establecer los cursos y talleres necesarios para acercar a los usuarios al correcto uso de los nuevos medios de transporte, así como los servicios del ayuntamiento a disposición para hacer un uso óptimo de las nuevas tecnologías en favor de una movilidad sostenible. Dada que la comunicación vial no es un sistema cerrado sino abierto, se propone una campaña de colaboración con otros municipios para participar en las acciones descritas en las diferentes medidas.

CH1. Campañas de fomento de las medidas

Temporalización: Corto plazo 2018.

CH2. Campañas de formación

Temporalización: Corto plazo 2018.

CH3. Campaña de incentivos al buen usuario

Temporalización: Medio plazo 2022.

CH4. Colaboración con otros municipios y empresas

Temporalización: Medio plazo 2022.

CH1

5.10. Comunicar y formar para el cambio de hábitos

El PMUS, como herramienta gestora para el cambio de hábitos hacia una movilidad sostenible, ha de contar con el respaldo de una amplia e intensa campaña de divulgación en el municipio.

Es habitual que, en localidades que disponen de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, el ciudadano desconozca su existencia, así como el motivo de la transformación de calles o viales, quedando el documento al alcance de unos pocos o en la web del ayuntamiento. El plan es público, pero poca gente visita la web con el objetivo de leer un documento amplio y que a menudo no es asequible para muchos de los residentes debido a su complejidad o extensión.
Por este motivo, es necesario que sea la Administración la que acerque el PMUS al ciudadano, ya que este es posible que no se acerque al PMUS.

En consecuencia, se ha de establecer un calendario de talleres y exposición del PMUS en los que se explique el motivo de las encuestas que se pudieran realizar entre la población para poder iniciar las acciones de forma eficaz, los objetivos que se quieren plantear, los talleres que se realizarán en relación a seguridad vial o de otra índole, la exposición de la red de itinerarios alternativos, la web del ayuntamiento como herramienta de gestión para el coche compartido, el CarSharing, los servicios de préstamos de bicicletas y sillas para personas con discapacidad, la coordinación con la flota de taxi, denuncias, quejas y sugerencias, crear cuerpos de voluntarios para divulgar el PMUS entre los residentes, los incentivos fiscales a favor del vehículo eléctrico, los trayectos óptimos para cada modo de desplazamiento, las aplicaciones en dispositivos móviles, etc.

Uno de los colectivos que más pueden contribuir a la implementación de la movilidad sostenible y a su difusión es el colectivo de estudiantes. Por este motivo, en los centros escolares se debieran realizar talleres que muestren los beneficios de utilizar la red de itinerarios sostenibles, el compartir coche, la seguridad vial y el uso del transporte colectivo. Como se recoge en la medida 5.1, se puede crear un colectivo de estudiantes que explique a su vez a otros estudiantes los beneficios del PMUS de forma que sean altavoces dentro del centro escolar, pudiéndose centrar la Administración en establecer campañas de divulgación entre otros colectivos. A su vez, estos estudiantes pueden trasmitir la información en sus hogares haciéndoles llegar la información a sus familiares.

CAMPAÑAS DE FORMACIÓN

5.10. Comunicar y formar para el cambio de hábitos

Dado el cambio progresivo que se puede producir en el municipio con la introducción de nueva señalética, cambio en itinerarios, nuevos modos de desplazamiento, nuevos servicios del ayuntamiento, aplicaciones informáticas para la comunicación con los diferentes medios de transporte, etc., se han de realizar campañas de formación dentro del programa de implementación del PMUS.

Por un lado se han de establecer campañas acerca del uso correcto de las bicicletas en diferentes tipos de vías, así como las comprobaciones previas, los aspectos asociados a la seguridad de la circulación en intersección y rotondas, la coexistencia con los peatones y otros modos de transporte, además del sistema de bicicletas compartidas y del aparcamiento seguro para bicicletas.

Se han de establecer cursos de formación en el uso de las nuevas tecnologías para solicitar el servicio de coche compartido, el servicio de taxi, el pedibus, la solicitud de apoyo a personas con discapacidad o movilidad reducida, y demás servicios que aporta el ayuntamiento desde su página web destinadas a favorecer una movilidad sostenible en el municipio.

Dado que el servicio es para todos los usuarios, será necesario realizar cursillos sobre todo entre el colectivo de personas mayores, cuya destreza y habilidad en el uso de las nuevas tecnologías es reducida en comparación con el de las nuevas generaciones, más acostumbradas a este tipo de aplicaciones.

Se han de establecer campañas de seguridad vial de forma que se conozcan los derechos y obligaciones en cada tipo de vía, y se utilice un desplazamiento cívico. Se ha de exponer el sistema de sanciones y qué conductas son sancionables solicitando la colaboración ciudadana, ya que la seguridad vial es algo que compete a todos los usuarios de la vía.

Para las compañas de formación en temas de seguridad vial se propone contar con la colaboración de colectivos que imparten talleres de diferente naturaleza, desde afectados por accidentes de tráficos, hasta profesionales de la carretera o agentes de seguridad.

El Ayuntamiento de Jerez da en el colegio 'El Cuco' una jornada de educación sobre el carril-bici.



CAMPAÑA DE INCENTIVOS AL BUEN USUARIO

CH3

5.10. Comunicar y formar para el cambio de hábitos

Se propone establecer un premio periódico a aquellas personas o colectivos que hayan destacado por su contribución al desarrollo del PMUS por su uso y difusión. Para ello se pueden establecer premios a diferentes colectivos como estudiantes, profesionales, y residentes.

Se pueden establecer a su vez distintas categorías de premios. Aquellos que más han usado la red de itinerarios sostenibles mediante el contaje kilométrico través de aplicaciones móviles en los que se registra el trayecto recorrido, aquellos que promuevan la intermodalidad del transporte, los colectivos o voluntarios que favorezcan la inclusividad en el transporte de personas discapacitadas o con movilidad reducida, los que adopten hábitos que reduzcan la emisiones contaminantes o contribuyan de forma efectiva a una correcta gestión en la movilidad del municipio, etc.



COLABORACIÓN CON OTROS MUNICIPIOS Y EMPRESAS

5.10. Comunicar y formar para el cambio de hábitos

La movilidad mediante vehículo motorizado, privado o público, se realiza cuando el destino se encuentra fuera del municipio ya que si se encuentra dentro se deberá optar por las alternativas a la movilidad descritas en las medidas de este PMUS.

Por ello, se propone contactar con las corporaciones locales de municipios contiguos o con empresas de transporte público de forma que sean colaboradores en la implementación del PMUS.

Así, por ejemplo, en el empleo de coche compartido y el multiusuario se debe contar con la colaboración de otros municipios en el privilegio de aparcamiento o disminución de tasas de aparcamiento en zonas reguladas.

De igual modo, las líneas de autobuses públicos debieran establecer las paradas en los lugares del municipio que se consideren más adecuadas al PMUS y con un horario compatible con el resto de modalidades de desplazamiento. En algunas localidades, el servicio de autobuses ha incorporado dispositivos en los vehículos para transportar las bicicletas de los usuarios que quieran optar por la intermodalidad en el transporte.

En eventos festivos de máxima afluencia como son, por ejemplo, las fiestas de San Miguel Arcángel o los días de celebración de la Ruta del Almendrero en Flor, se podría establecer precios subvencionados en el transporte público a aquellos usuarios que se acerquen al municipio usando este tipo de transporte para evitar la aglomeración en los aparcamientos disuasorios.

Autobús adaptado para el transporte de bicicletas favoreciendo la intermodalidad.



6

Escenarios

PMUS de Valsequillo

6. Escenarios

6.1 • Escenario base 2016 *226*

6.2 • Escenario tendencial 2030 *226*

6.3 • Escenario del PMUS 2030 *227*

En la redacción de documentos de planificación urbana, y más específicamente en elaboración de un Plan de Movilidad, se entiende por escenario a un conjunto de rasgos, más o menos precisos, que definen un modelo de movilidad alcanzable en un determinado municipio y en un cierto plazo, mediante la puesta en práctica de un conjunto de programas o medidas. La elaboración de un escenario implica, aunque no siempre de forma explícita, la asunción de determinados objetivos en materia de movilidad, que cristalizan en los rasgos del modelo que se describe.

En el presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valsequillo se han tenido en cuenta diferentes escenarios de movilidad, evaluando así la situación de partida del Plan y el horizonte temporal de validez del mismo para el año 2030.

6.1. Escenario base 2016

Por otro lado, este escenario contempla la transformación del cambio del parque circulante en función del ritmo de renovación registrada en los últimos años y de acuerdo con la progresiva implantación de las normas euro.

6.2. Escenario tendencial 2030

En caso de no ponerse en marcha ninguna medida específica del Plan de Movilidad se puede proyectar un escenario teórico, en el que se incorporan las previsiones que establece el propio Plan General de Ordenación Urbana de Valsequillo y el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria. En este último se contempla el acondicionamiento de la carretera que enlaza el casco de Valsequillo con Telde y con Tenteniguada para la mejora de los problemas puntuales de trazado (sección transversal), la canalización de movimientos peatonales entre núcleos cercanos y el estacionamiento ilegal en los márgenes de la carretera. También se contemplan mejoras de la seguridad vial a través de elementos de calmado de tráfico al paso por travesías urbanas o mejora de intersecciones, así como el estudio de una variante de trazado a los núcleos de San José de Las Longueras y Tenteniguada actualmente en desarrollo.

Por otro lado, este escenario contempla la transformación del cambio del parque circulante en función del ritmo de renovación registrada en los últimos años y de acuerdo con la progresiva implantación de las normas euro.

6.3. Escenario del PMUS 2030

Tanto en el PGO de Valsequillo como en el Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Valsequillo casco, planes elaborados con anterioridad a este Plan de Movilidad, se persigue el cumplimiento de los objetivos de universalidad, seguridad y sostenibilidad. Ahora bien, los objetivos de competitividad en la movilidad del municipio, a definir en este PMUS, podrán o no alcanzarse con la aplicación de las medidas ya aprobadas. En caso negativo se deberán planificar e implementar nuevas actuaciones para alcanzar los indicadores de competitividad objetivo.

El presente PMUS integra la planificación ya aprobada con la específica del Plan que, en buena medida, permitirá cumplir con la exigencia de competitividad. Es necesario que el PMUS refuerce en transporte público y en otras formas de desplazamiento sostenibles las relaciones entre las distintas polaridades urbanas del municipio de Valsequillo y a la vez reduzca el número de vehículos motorizados en circulación.

Concretamente, para mejorar la situación actual en cuanto a la movilidad, con la pérdida de capacidad derivada de las actuaciones planificadas en materia de peatonalización, movilidad ciclista y transporte público, y con los incrementos de movilidad en coche derivados del crecimiento urbanístico será necesario que en el horizonte 2030 se produzca una reducción notable de los desplazamientos motorizados que se realizan en el municipio. Con esta disminución se podrá consolidar, asimismo, la disminución de emisiones contaminantes necesarias para el cumplimiento del objetivo de sostenibilidad.

Para ello deberá conseguirse que una parte importante de los desplazamientos que se producen en el municipio, especialmente en el casco de Valsequillo y entre éste y los barrios cercanos, se produzcan a través de otras alternativas de movilidad diferentes y más sostenibles que el vehículo motorizado, como es a pie o en bicicleta.

7

Implementación del PMUS

PMUS de Valsequillo

7. Implementación del PMUS

7.1	Temporalización de las medidas	*230*
7.2	Presupuesto	*232*
7.3	Distribución por fases	*234*

7.1 Temporalización de las medidas

En el desarrollo y temporalización de las medidas adoptadas en el presente PMUS será la administración municipal de Valsequillo de Gran Canaria la encargada de realizar el seguimiento y control adecuado.

Basado en el escenario del PMUS 2030 y en la proyección de puesta en marcha de acciones que son responsabilidad de la administración municipal, se propone un cronograma preliminar de ejecución, cuyo fundamento se encuentra en el desarrollo de las medidas propuestas y que tendrá articulación, en todo caso, al determinado para la ejecución de las actuaciones urbanísticas integrales contempladas en el PGO de Valsequillo de Gran Canaria.

Con la puesta en marcha de las medidas contempladas, se busca que en el horizonte 2030 se produzca una reducción notable de los desplazamientos motorizados que se realizan en el Municipio. Con esta disminución se podrá consolidar, asimismo, la disminución de emisiones contaminantes necesarias para el cumplimiento del objetivo de sostenibilidad.

Para ello, y tal como se desprende del conjunto de medidas propuestas, deberá conseguirse que una parte importante de los desplazamientos que se producen en el municipio, especialmente en el casco de Valsequillo y entre éste y los barrios cercanos, se produzcan a través de otras alternativas de movilidad diferentes y más sostenibles que el vehículo motorizado, como es a pie o en bicicleta. En cualquier caso y aunque el año horizonte del Plan es 2030, se propone una temporalización para la ejecución de las medidas que persigue la obtención de resultados cuantificables en horizontes mucho más cercanos, tal como se detalla en la siguiente tabla de temporalización de las medidas propuestas:

Medida		Plazo de ejecución
1. Mejora de la circulación del vehículo privado	VP1. Mejora de la red de circulación.	Largo plazo
	VP2. Implantación de aparcamientos disuasorios.	Medio plazo
	VP3. Templado de tráfico.	Medio plazo
	VP4. Incentivos fiscales.	Corto plazo
2. Fomento de la movilidad peatonal	MP1. Criterios de aplicación para aumentar el atractivo de los itinerarios peatonales.	Medio plazo
	MP2. Completar la peatonalización del casco histórico.	Corto plazo
	MP3. Desplazamiento peatonal seguro entre núcleos de población.	Medio plazo
	MP4. Evitar conflictos que dificulten la movilidad peatonal.	Corto plazo
	MP5. Plan de señalización, difusión y talleres de educación.	Corto plazo
	MP6. Fomentar la movilidad peatonal de los escolares.	Medio plazo
3. Fomento de la movilidad ciclista	MC1. Diseño de la red de itinerarios ciclistas urbanos.	Medio plazo
	MC2. Señalización de itinerarios ciclistas.	Medio plazo
	MC3. Préstamos de bicicletas.	Medio plazo
	MC4. Red de aparcamientos de bicicletas.	Medio plazo
	MC5. Fomento de la movilidad ciclista entre escolares.	Corto plazo
	MC6. Ordenanza municipal de circulación para el uso de la bicicleta.	Corto plazo
4. Optimización del servicio del taxi	ST1. Criterios para la mejora de la información al usuario.	Corto plazo
	ST2. Adecuación de la flota de taxis a las necesidades del usuario.	Corto plazo
	ST3. Diversificar el uso del taxi.	Corto plazo
5. Incorporación de modelos de movilidad colaborativa	MMC1. Análisis de la movilidad.	Corto plazo
	MMC2. Coches multiusuarios. CarSharing.	Medio plazo
	MMC3. Coche compartido. Carpooling.	Medio plazo
	MMC4. Aplicaciones informáticas.	Corto plazo
	MMC5. "Coche compartido al colegio".	Corto plazo
	MMC6. Beneficios fiscales e incentivos.	Corto plazo
6. Mejora de la accesibilidad	MA1. Mejora urbanística.	Medio plazo
	MA2. Mejora de paradas de autobuses y taxi.	Corto plazo
	MA3. Mejora en las paradas para personas con movilidad reducida.	Corto plazo
7. Optimización de la distribución urbana de mercancías	DM1. Estudios de las necesidades de distribución urbana de mercancías.	Corto plazo
	DM2. Regulación de la carga y descarga.	Medio plazo
8. Promoción de energías limpias en la tecnología de los vehículos	EL1. Incentivo al cambio de vehículo.	Corto plazo
	EL2. Desarrollo de una red de puntos de recarga.	Medio plazo
9. Mejoras en la seguridad vial	SV1. Vigilancia estricta de malas conductas.	Corto plazo
	SV2. Talleres de información y concienciación.	Corto plazo
	SV3. Limitación de la velocidad en la calle y autoridad.	Corto plazo
	SV4. Mejora de la señalización vial.	Corto plazo
	SV5. Seguridad vial en tramos de coexistencia con rutas a caballo.	Corto plazo
10. Comunicar y formar para el cambio de hábitos	CH1. Campañas de fomento de las medidas.	Corto plazo
	CH2. Campañas de formación.	Corto plazo
	CH3. Campaña de incentivos al buen usuario.	Medio plazo
	CH4. Colaboración con otros municipios y empresas.	Medio plazo

7.2 Presupuesto

El presente PMUS establece medidas de actuación muy diferenciadas en cuanto a su presupuesto, tal como se detalla en este apartado. Esto es debido a que mientras algunas propuestas suponen actuaciones físicas en el territorio, como por ejemplo la ejecución de nuevas vías urbanas o la implantación de carriles bici, o incluso la adquisición de vehículos, desarrollo de aplicaciones móviles, etc., en otros casos se proponen criterios o formas de actuar en el Municipio que si bien no representan un coste económico directo sí se consideran adecuadas para alcanzar los objetivos propuestos en el Plan.

La estimación del presupuesto total para el desarrollo de las medidas propuestas en el presente PMUS asciende a la cantidad de 8.498.860,00 €.

Con la puesta en marcha de las medidas propuestas se pretende conseguir que al cierre del periodo de vigencia del presente PMUS, es decir en 2030, se consiga la mejora notable, en cuanto a la accesibilidad, de las zonas urbanas del Municipio, ofreciendo a su vez una movilidad adecuada y un sistema de transportes sostenibles y de alta calidad.

El presupuesto estimado está orientado a mejorar la sostenibilidad del Municipio, fomentando para ello las formas de movilidad no motorizadas, mejorando los servicios y las infraestructuras, y lograr así la eficiencia en los modos de desplazamiento.

El presupuesto detallado del programa de actuaciones propuesto es el siguiente:

Medida		Presupuesto	
1. Mejora de la circulación del vehículo privado	VP1. Mejora de la red de circulación.	2.831.000 €	5.656.600,00 €
	VP2. Implantación de aparcamientos disuasorios.	2.290.000 €	
	VP3. Templado de tráfico.	535.600 €	
	VP4. Incentivos fiscales.	*	
2. Fomento de la movilidad peatonal	MP1. Criterios de aplicación para aumentar el atractivo de los itinerarios peatonales.	*	2.025.500 €
	MP2. Completar la peatonalización del casco histórico.	390.000 €	
	MP3. Desplazamiento peatonal seguro entre núcleos de población.	1.450.000 €	
	MP4. Evitar conflictos que dificulten la movilidad peatonal.	*	
	MP5. Plan de señalización, difusión y talleres de educación.	185.500 €	
	MP6. Fomentar la movilidad peatonal de los escolares.	*	
3. Fomento de la movilidad ciclista	MC1. Diseño de la red de itinerarios ciclistas urbanos.	360.900 €	423.860 €
	MC2. Señalización de itinerarios ciclistas.	22.560 €	
	MC3. Préstamos de bicicletas.	25.900 €	
	MC4. Red de aparcamientos de bicicletas.	14.500 €	
	MC5. Fomento de la movilidad ciclista entre escolares.	*	
	MC6. Ordenanza municipal de circulación para el uso de la bicicleta.	*	
4. Optimización del servicio del taxi	ST1. Criterios para la mejora de la información al usuario.	23.700 €	53.500 €
	ST2. Adecuación de la flota de taxis a las necesidades del usuario.	29.800 €	
	ST3. Diversificar el uso del taxi.	*	
5. Incorporación de modelos de movilidad colaborativa	MMC1. Análisis de la movilidad.	12.000 €	80.500 €
	MMC2. Coches multiusuarios. CarSharing.	43.500 €	
	MMC3. Coche compartido. Carpooling.	*	
	MMC4. Aplicaciones informáticas.	12.500 €	
	MMC5. "Coche compartido al colegio".	12.500 €	
	MMC6. Beneficios fiscales e incentivos.	*	
6. Mejora de la accesibilidad	MA1. Mejora urbanística.	*	103.300 €
	MA2. Mejora de paradas de autobuses y taxi.	60.500 €	
	MA3. Mejora en las paradas para personas con movilidad reducida.	42.800 €	
7. Optimización de la distribución urbana de mercancías	DM1. Estudios de las necesidades de distribución urbana de mercancías.	12.000 €	24.500 €
	DM2. Regulación de la carga y descarga.	12.500 €	
8. Promoción de energías limpias en la tecnología de los vehículos	EL1. Incentivo al cambio de vehículo.	*	15.200 €
	EL2. Desarrollo de una red de puntos de recarga.	15.200 €	
9. Mejoras en la seguridad vial	SV1. Vigilancia estricta de malas conductas.	*	85.400 €
	SV2. Talleres de información y concienciación.	*	
	SV3. Limitación de la velocidad en la calle y autoridad.	*	
	SV4. Mejora de la señalización vial.	48.500 €	
	SV5. Seguridad vial en tramos de coexistencia con rutas a caballo.	36.900 €	
10. Comunicar y formar para el cambio de hábitos	CH1. Campañas de fomento de las medidas.	12.000 €	30.500 €
	CH2. Campañas de formación.	18.500 €	
	CH3. Campaña de incentivos al buen usuario.	*	
	CH4. Colaboración con otros municipios y empresas.	*	
Presupuesto total PMUS de Valsequillo de Gran Canaria			**8.498.860 €**

* La medida propuesta no representa un coste económico directo.

7.3 Distribución por fases

El conjunto de medidas propuestas se distribuyen en el tiempo, tal como se ha especificado para cada medida, es decir, por plazos de ejecución de la siguiente manera:

- Corto plazo.
- Medio plazo.
- Largo plazo.

En las siguientes tablas se agrupan las medidas que se prevén ejecutar para los distintos plazos establecidos, así como su presupuesto detallado y presupuesto total:

Medidas con horizonte corto plazo		Presupuesto	
1. Mejora de la circulación del vehículo privado	VP4. Incentivos fiscales.	-	-
2. Fomento de la movilidad peatonal	MP2. Completar la peatonalización del casco histórico.	390.000 €	575.500 €
	MP4. Evitar conflictos que dificulten la movilidad peatonal.	-	
	MP5. Plan de señalización, difusión y talleres de educación.	185.500 €	
3. Fomento de la movilidad ciclista	MC5. Fomento de la movilidad ciclista entre escolares.	-	-
	MC6. Ordenanza municipal de circulación para el uso de la bicicleta.	-	
4. Optimización del servicio del taxi	ST1. Criterios para la mejora de la información al usuario.	23.700 €	53.500 €
	ST2. Adecuación de la flota de taxis a las necesidades del usuario.	29.800 €	
	ST3. Diversificar el uso del taxi.	-	
5. Incorporación de modelos de movilidad colaborativa	MMC1. Análisis de la movilidad.	12.000 €	37.000 €
	MMC4. Aplicaciones informáticas.	12.500 €	
	MMC5. "Coche compartido al colegio".	12.500 €	
	MMC6. Beneficios fiscales e incentivos.	-	
6. Mejora de la accesibilidad	MA2. Mejora de paradas de autobuses y taxi.	60.500 €	103.300 €
	MA3. Mejora en las paradas para personas con movilidad reducida.	42.800 €	
7. Optimización de la distribución urbana de mercancías	DM1. Estudios de las necesidades de distribución urbana de mercancías.	12.000 €	12.000 €
8. Promoción de energías limpias en la tecnología de los vehículos	EL1. Incentivo al cambio de vehículo.	-	-
9. Mejoras en la seguridad vial	SV1. Vigilancia estricta de malas conductas.	-	85.400 €
	SV2. Talleres de información y concienciación.	-	
	SV3. Limitación de la velocidad en la calle y autoridad.	-	
	SV4. Mejora de la señalización vial.	48.500 €	
	SV5. Seguridad vial en tramos de coexistencia con rutas a caballo.	36.900 €	
10. Comunicar y formar para el cambio de hábitos	CH1. Campañas de fomento de las medidas.	12.000 €	103.300 €
	CH2. Campañas de formación.	18.500 €	
		Total	**897.200 €**

* La medida propuesta no representa un coste económico directo.

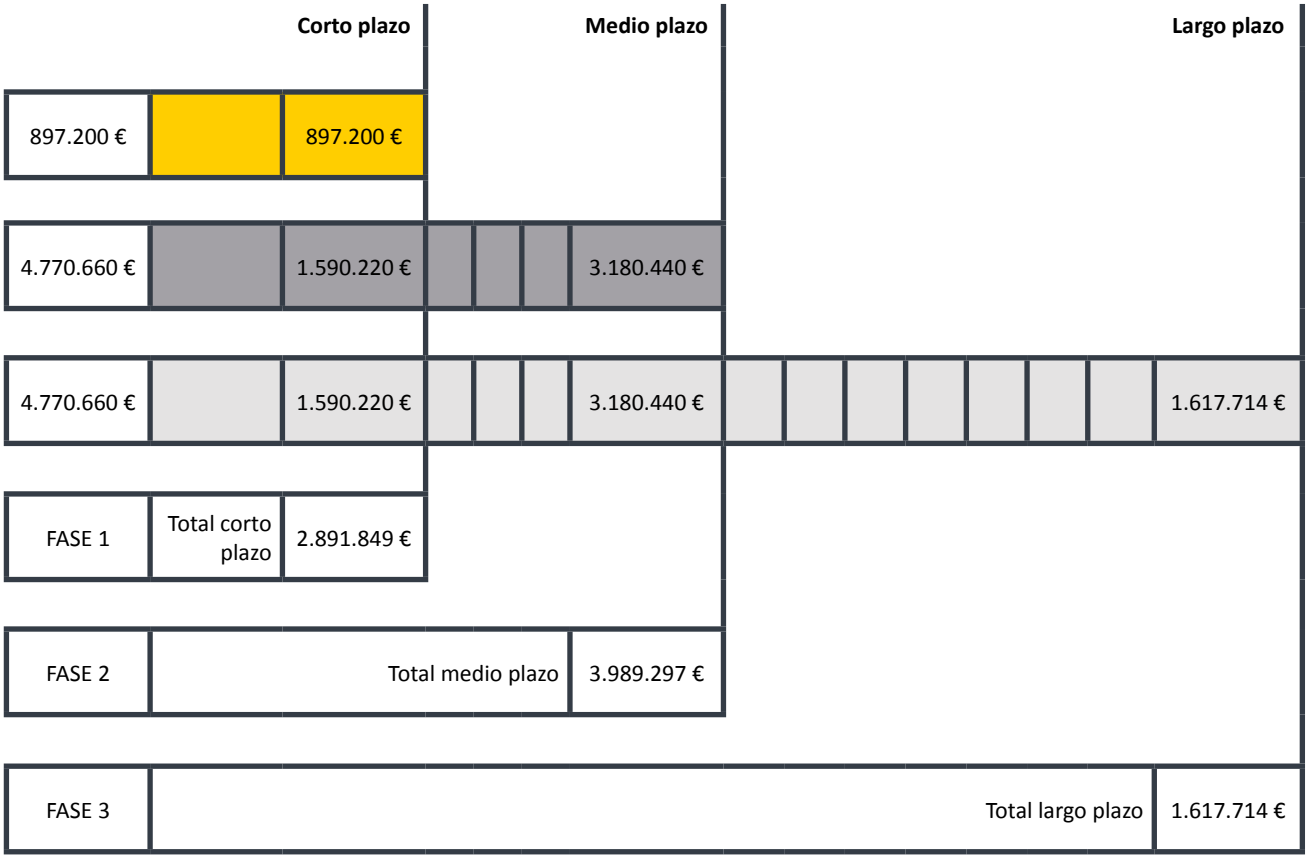
Medidas con horizonte medio plazo		Presupuesto	
1. Mejora de la circulación del vehículo privado	VP2. Implantación de aparcamientos disuasorios.	2.290.000 €	2.825.600 €
	VP3. Templado de tráfico.	535.600 €	
2. Fomento de la movilidad peatonal	MP1. Criterios de aplicación para aumentar el atractivo de los itinerarios peatonales.	-	1.450.000 €
	MP3. Desplazamiento peatonal seguro entre núcleos de población.	1.450.000 €	
	MP6. Fomentar la movilidad peatonal de los escolares.	-	
3. Fomento de la movilidad ciclista	MC1. Diseño de la red de itinerarios ciclistas urbanos.	360.900 €	423.860 €
	MC2. Señalización de itinerarios ciclistas.	22.560 €	
	MC3. Préstamos de bicicletas.	25.900 €	
	MC4. Red de aparcamientos de bicicletas.	14.500 €	
5. Incorporación de modelos de movilidad colaborativa	MMC2. Coches multiusuarios. CarSharing.	43.500 €	43.500 €
	MMC3. Coche compartido. Carpooling.	-	
6. Mejora de la accesibilidad	MA1. Mejora urbanística.	-	-
7. Optimización de la distribución urbana de mercancías	DM2. Regulación de la carga y descarga.	12.500 €	12.500 €
8. Promoción de energías limpias en la tecnología de los vehículos	EL2. Desarrollo de una red de puntos de recarga.	15.200 €	15.200 €
10. Comunicar y formar para el cambio de hábitos	CH3. Campaña de incentivos al buen usuario.	-	-
	CH4. Colaboración con otros municipios y empresas.	-	
		Total	**4.770.660 €**

* La medida propuesta no representa un coste económico directo.

Medidas con horizonte largo plazo		Presupuesto	
1. Mejora de la circulación del vehículo privado	VP1. Mejora de la red de circulación.	2.831.000 €	2.831.000 €
		Total	**2.831.000 €**

Para estructurar el desarrollo lógico de la ejecución de las diferentes propuestas del presente PMUS se establecen a su vez tres fases. Cada una de las fases contiene un presupuesto de inversión que representa el gasto total previsto al final de cada plazo de ejecución establecido anteriormente. Se ha organizado de esta forma puesto que aunque algunas medidas tengan un horizonte lejano en el tiempo, se propone el comienzo de su ejecución desde la entrada en vigor del presente Plan.

De esta forma se propone que la distribución de las inversiones del PMUS quede de la siguiente forma:



Con todo, las inversiones previstas para las diferentes fases queda de la siguiente forma:

FASE 1: Las inversiones de la fase 1 son las que representan el coste total de las actuaciones con horizonte a corto plazo, a lo que se suman las inversiones del resto de actuaciones en el momento de cierre de dicho año. La inversión total a corto plazo es de 2.891.849 €.

FASE 2: Las inversiones de la fase 2 son las que representan el coste total de las actuaciones con horizonte a medio plazo salvo las ya ejecutadas en la anterior fase 1, a lo que se suman el resto de las inversiones en el momento de cierre de dicho año. La inversión total a medio plazo es de 3.989.297 € y representa la fase de mayor inversión económica.

FASE 3: Las inversiones de la fase 3 representan el coste de la única actuación a largo plazo, es decir, la medida denominada "mejora de la red de circulación", salvo el gasto ya ejecutado de dicha actuación en las anteriores fases. La inversión total a largo plazo es de 1.617.714 €.

8

Seguimiento y evaluación

PMUS de Valsequillo

8. Seguimiento y evaluación

8.1 Organización del seguimiento y la evaluación *240*

8.1 Organización del seguimiento y la evaluación

El seguimiento y la evaluación se ha construido en el plan como herramientas esenciales de gestión para realizar un seguimiento del proceso de planificación y medir la ejecución. Pero también por lo que se puede aprender de la experiencia de planificación, entendiendo lo que funciona bien y menos bien, y construyendo un "caso real" y una base de pruebas para una aplicación más amplia de medidas similares en el futuro.

JUSTIFICACIÓN

El seguimiento y evaluación de las medidas son cruciales para la eficacia del plan, tanto en el proceso de planificación, cómo en la ejecución. Un mecanismo de seguimiento y evaluación ayuda a identificar y anticipar, las dificultades en la preparación y ejecución del PMUS, y para "empaquetar" las medidas con el fin de alcanzar los objetivos de manera más eficiente y dentro del presupuesto disponible. También proporcionará una prueba de la eficacia del plan y de sus medidas. Esto permitirá a los responsables del Ayuntamiento de las acciones justificar dónde se gastó el dinero.

Asimismo, se ha asegurado de que los resultados de la evaluación retroalimentan el debate público, lo que permite a todos los actores considerar y hacer las correcciones necesarias (por ejemplo, si se alcanzan los objetivos o si las medidas parecen estar en conflicto entre sí). Los mecanismos de seguimiento y evaluación se han definido y se convierten en una parte integrada del plan.

OBJETIVOS DEL SEGUIMIENTO

1

Objetivo específico 1

Construir un seguimiento adecuado y un proceso de evaluación en el plan, para ayudar a identificar las barreras y los conductores para el diseño y la implantación de la medida, y así posibilitar respuestas oportunas y efectivas.

2

Objetivo específico 2

Determinar cómo se evaluará el grado de aplicación de la medida y cómo se lograrán los objetivos.

3

Objetivo específico 3

Desarrollar mecanismos apropiados para evaluar la calidad del proceso de planificación.

4

Objetivo específico 4

Realizar el seguimiento y evaluación, son considerados como una parte integrada del PMUS.

JUSTIFICACIÓN

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible se vienen implantando en España en la última década y, como tal, existe un cierto grado de incertidumbre sobre las reacciones de la población frente a las acciones de los PMUS, y las restricciones que puedan suponer. Por añadidura, existe la necesidad de conocer sus resultados con precisión en el horizonte planteado. Todo ello hace imprescindible prever instrumentos que permitan realizar un seguimiento y control de los resultados.

Para ello es importante, por un lado, disponer de un organismo que realice el seguimiento y, por otro, de un protocolo que permita realizarlo.

En lo que al organismo de control se refiere, que podría denominarse Comisión de Seguimiento, se puede optar porque sea la propia comisión técnica del PMUS o decantarse por una composición específica. En principio, si la experiencia ha sido positiva y sigue siendo suficientemente representativo, no habría necesidad de cambios sustanciales que no sean los derivados de la necesidad de renovación de algunos de sus miembros.

En un principio, las tareas de esta Comisión de Seguimiento serían las siguientes:

- Vigilar el desarrollo general del PMUS y proceder a una revisión del mismo tras los primeros dos años de ejecución.
- Realizar informes anuales sobre el desarrollo del PMUS, para validar las accio nes emprendidas y proporcionar las bases que permitan adaptar el PMUS a lo largo del tiempo.
- Preparar las condiciones técnicas para los pliegos de bases de los concursos para contratación de proyectos.
- Asegurar el mantenimiento de las vías de comunicación y participación, tanto permanentes como puntuales.

EVALUACIÓN

El seguimiento anual de cada una de las medidas por medio de indicadores tiene por objeto permitir una evaluación del PMUS implantado.

Antes de empezar a implantar las medidas a medio plazo, se debería evaluar la consistencia de las medidas implantadas en el corto plazo, evaluando las fortalezas y debilidades de las mismas, y lo mismo entre el medio y largo plazo.

Anualmente, se hará una evaluación por medio de estos indicadores de movilidad sostenible, que debería quedar recogida y publicada en un documento.

MEDIDAS CORRECTORAS

Si en la etapa anterior se han ido evaluando las fortalezas y debilidades de las medidas a corto plazo con anterioridad a pasar al medio y largo plazo, es con vistas a tener un margen de reacción en caso de que los resultados obtenidos mediante la implantación de las mismas no sean los deseados.

El PMUS debe mantener un funcionamiento flexible, abierto a posibles cambios, en caso de que los resultados obtenidos se desvíen de los previstos y no se ajusten a los objetivos perseguidos, o de que se produzcan unos efectos colaterales no previstos que se desvíen de los objetivos definidos en el PMUS.

En este caso, debe realizarse un estudio de las causas que están alterando los resultados de los efectos esperados, y debe reiniciarse el proceso de elaboración de medidas, empleando como diagnóstico de partida el obtenido en el seguimiento y evaluación de implantación del PMUS, para mejorar la estrategia en los siguientes horizontes temporales del plan.

9

Anexo de planos

PMUS de Valsequillo

9. Anexo de planos

A.1 • Vehículo privado. Ámbito municipal (E=1:20.000)

A.2 • Vehículo privado. Valsequillo Casco (E=1:2.500)

B.1 • Bicicleta. Valsequillo - La Barrera (E=1:10.000)

B.2 • Bicicleta. Valsequillo Casco (E=1:2.500)

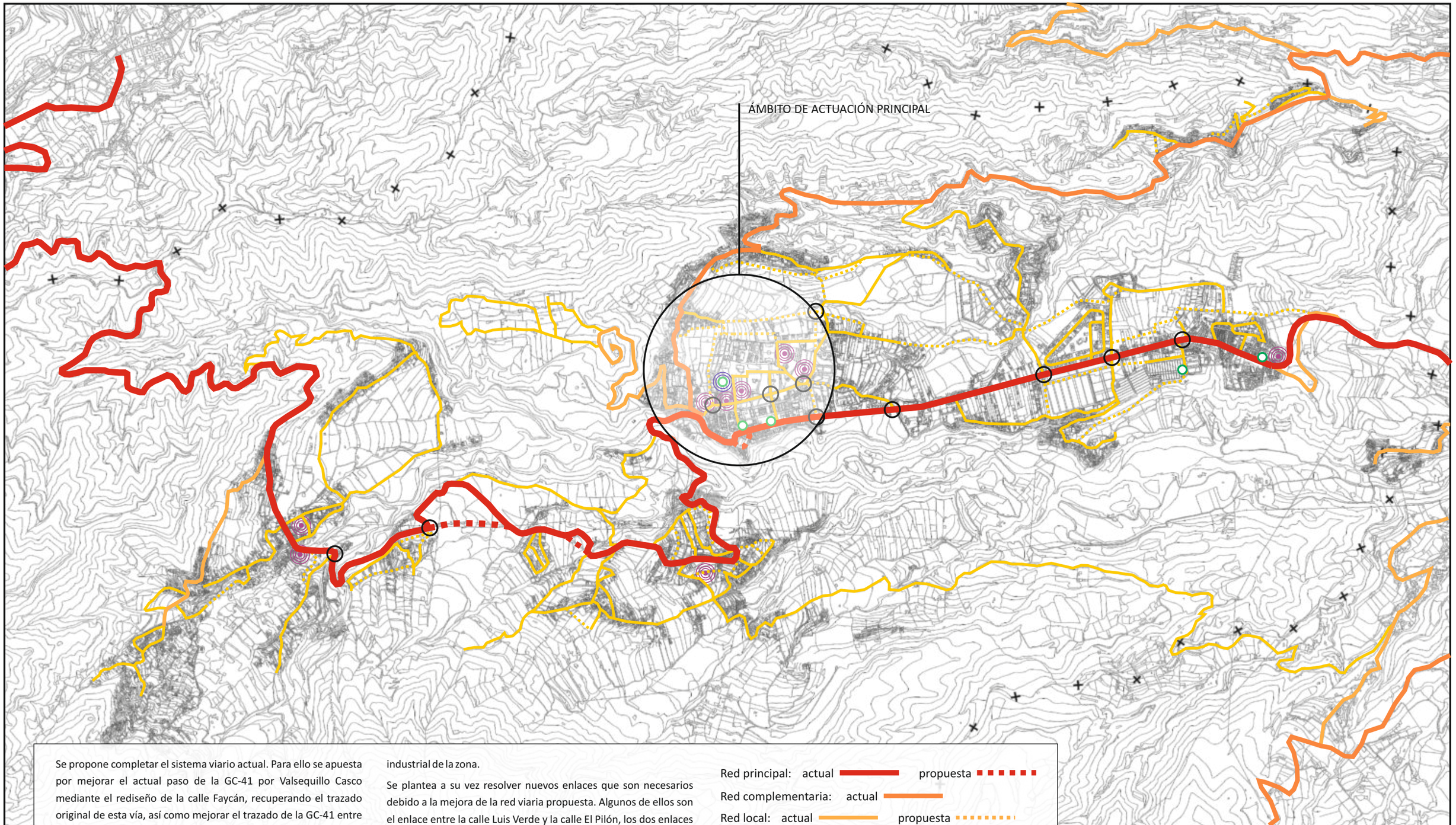
B.3 • Bicicleta. Luis Verde (E=1:2.500)

B.4 • Bicicleta. Los Almendros (E=1:2.500)

B.5 • Bicicleta. La Barrera (E=1:2.500)

C.1 • Peatón. Ámbito municipal (E=1:20.000)

C.2 • Peatón. Valsequillo Casco (E=1:1.000)



Se propone completar el sistema viario actual. Para ello se apuesta por mejorar el actual paso de la GC-41 por Valsequillo Casco mediante el rediseño de la calle Faycán, recuperando el trazado original de esta vía, así como mejorar el trazado de la GC-41 entre los barrios de Las Vegas, El Pedregal y Tenteniguada. Asimismo, se propone la mejora de la red viaria en Valsequillo Casco completando para ello el trazado de varias calles principales con el objetivo de conseguir un esquema de circulaciones adecuado y resolver la actual indefinición producida por el crecimiento urbanístico vinculado al espacio agrícola. Se propone también ejecutar el trazado de la vía frente a la urbanización Los Almendros, conectada con la GC-41 que en este ámbito adopta la denominación de calle Llanos Conde, que da servicio al área industrial de la zona.

Se plantea a su vez resolver nuevos enlaces que son necesarios debido a la mejora de la red viaria propuesta. Algunos de ellos son el enlace entre la calle Luis Verde y la calle El Pilón, los dos enlaces de la nueva vía propuesta de servicio al área industrial con la calle Llanos Conde y los enlaces con la calle Ciudad de Tacoronte para la mejora de la circulación vial en el casco.

Por último, se propone la ejecución de nuevas dotaciones de aparcamientos en superficie en el entorno de Valsequillo Casco, Mirabala, La Barrera, Las Vegas y Tenteniguada, así como la dotación de dos plantas de aparcamiento subterráneo bajo el futuro parque público situado en las calles Isla de Tenerife y Mencey.

Red principal: actual — propuesta

Red complementaria: actual

Red local: actual — propuesta

Otras vías: actual — propuesta

Nuevos enlaces

Nuevas dotaciones de aparcamientos en superficie

Nuevas dotaciones de aparcamientos subterráneos

Puntos de recarga eléctrica para vehículos

Plan de Movilidad Urbana Sostenible
PMUS

A. Vehículo privado

1. Ámbito municipal 1 : 20.000

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria
Documento redactado por
Mosaeco SL

Red principal: actual propuesta

Red complementaria: actual

Red local: actual

Vías urbanas: actual propuesta

propuesta como vía semipeatonal

Sentido de la circulación

Nuevos enlaces

Nuevas dotaciones de aparcamientos subterráneos

Nuevas dotaciones de aparcamientos en superficie

Parada de taxis

Calles peatonales actuales

Propuesta de peatonalización de nuevas calles

X Puntos de recarga eléctrica de vehículos (nº de tomas)

4

2

2

ESQUEMA DEL ÁMBITO MUNICIPAL

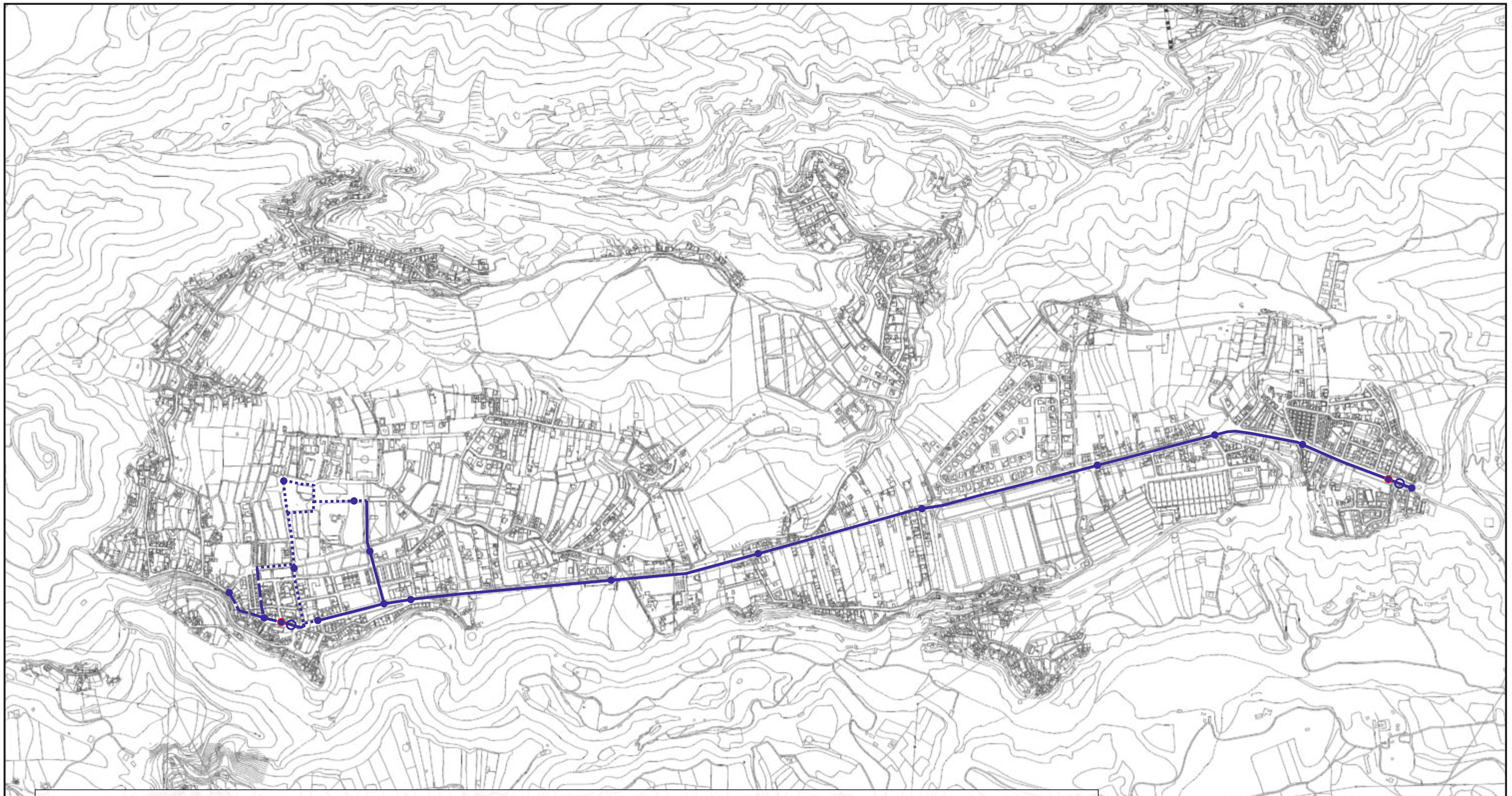
Plan de Movilidad Urbana Sostenible
PMUS

A. Vehículo privado

2. Valsequillo Casco 1 : 2.500

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria
Documento redactado por
Mosaeco SL



Se propone la creación de itinerarios ciclistas en el ámbito entre Valsequillo Casco y La Barrera al tratarse del ámbito municipal que reúne la mayor densidad de población y que además abarca los equipamientos más relevantes. Con esta medida se pretende hacer más sostenible la circulación de este ámbito.

El trazado ciclista propuesto se despliega, como se ha mencionado, entre Valsequillo Casco y el barrio de La Barrera, enlazando en su tramo intermedio con barrios como Luis Verde y Los Almendros entre otros. Para ello se propone la creación de carriles-bici desarrollados conjuntamente con el nuevo diseño establecido para la travesía urbana de la actual GC-41, así como un carril bici que enlace dicha travesía con los centros educativos y equipamientos deportivos existentes al norte de Valsequillo Casco a través de la calle Isla de Benahoare.

Se propone completar el circuito ciclista con la creación de aceras-bici en los tramos de calles peatonales de Valsequillo Casco y el tratamiento de vías mixtas de tráfico para vehículos motorizados y bicicletas en algunas calles de Valsequillo Casco.

Asociados al circuito ciclista se distribuirán elementos tales como aparcamientos de bicicletas, puntos de préstamo de bicicletas y puntos de recarga eléctrica para bicicletas eléctricas y otros aparatos tales como sillas eléctricas para personas con movilidad reducida.

- Carril bici
- Vía mixta compartida con el tráfico motorizado
- Acera bici
- Aparcamiento de bicicletas
- Punto de recarga eléctrica
- Punto de préstamo de bicicletas

Plan de Movilidad Urbana Sostenible
PMUS

B. Bicicleta

1. Valsequillo-La Barrera 1 : 10.000

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria
Documento redactado por
Mosaeco SL

El entorno de Valsequillo Casco reúne importantes valores culturales y turísticos, al tiempo que representa el sector urbano del ámbito municipal que abarca el conjunto más relevante de equipamientos, entre los que se encuentran equipamientos asistenciales, administra vos, deportivos, culturales, educa vos y religiosos, entre otros. Ello hace que en determinados momentos puntuales del día, como son las horas de acceso y salida de los colegios por ejemplo, soporte una importante congestión de tráfico.

Para lograr un modo de transporte más sostenible, se propone una serie de itinerarios ciclistas y elementos asociados a los mismos en el entorno del casco de Valsequillo, como son aparcamientos de bicicletas, un puntos de préstamo de bicicletas y un punto de recarga eléctrica para bicicletas y otros aparatos como sillas eléctricas, etc. De manera concreta, se propone la implantación de carril bici en el nuevo diseño previsto en el PGO para la travesía urbana de la GC-41 desde el ámbito de La Barrera hasta Valsequillo Casco, así como el enlace de dicha vía con el conjunto de equipamientos conformados por los centros educa vos IES Valsequillo, CEIP Valsequillo y CEPA Valsequillo, el campo de fútbol José Antonio Atta, el campo de fútbol 7, piscina municipal y Centro Cívico, entre otros, a través de la calle Isla de Benahoare. Asimismo, se propone regular algunas calles del casco para que puedan tratarse como vías mixtas de tráfico para vehículos motorizados y bicicletas. Se propone para ello el tratamiento de las calles Isla de Tenerife, Maestro Don José Santana y parte de la calle Ciudad de Tacoronte, principalmente. Por último, se propone la creación de una acera bici en algunas de las calles peatonales del casco para prolongar el itinerario ciclista hasta el mirador de la calle Sol a través de la calle León y Castillo y también en la calle Pérez Galdós.

- Carril bici
- Vía mixta compartida con el tráfico motorizado
- Acera bici
- Aparcamiento de bicicletas
- Punto de recarga eléctrica
- Punto de préstamo de bicicletas

Plan de Movilidad Urbana Sostenible
PMUS

B. Bicicleta

2. Valsequillo Casco. 1 : 2.500

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria
Documento redactado por
Mosaeco SL

En el entorno urbano de Luis Verde, la actuación se limita a prolongar el itinerario ciclista desde Valsequillo Casco a través de la travesía urbana de la GC-41, que en este tramo adopta el nombre de calle Juan Carlos I y carretera Luis Verde. Esta prolongación del carril bici se ejecutará en consonancia con las nuevas alineaciones establecidas en el PGO para la travesía, y se dotará de aparcamientos de bicicletas en determinadas ubicaciones señaladas en el plano.

- Carril bici
- Vía mixta compartida con el tráfico motorizado
- Acera bici
- Aparcamiento de bicicletas
- Punto de recarga para bicicletas eléctricas y otros aparatos
- Punto de préstamo de bicicletas

Plan de Movilidad Urbana Sostenible
PMUS

B. Bicicleta

3. Luis Verde

1 : 2.500

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria
Documento redactado por
Mosaeco SL

En el tramo de la GC-41 que transita anexa a la Urbanización Los Almendros, que lleva por nombre la calle Llanos Conde y Avenida Los Almendros, la actuación resulta similar al tramo de Luis Verde, es decir, que se ejecutará un carril bici anexo a la vía en consonancia con las nuevas alineaciones establecidas en el propio PGO para este tramo travesía urbana, al tiempo que se distribuirán una serie de aparcamientos de bicicletas.

- Carril bici
- Vía mixta compartida con el tráfico motorizado
- Acera bici
- Aparcamiento de bicicletas
- Punto de recarga para bicicletas eléctricas y otros aparatos
- Punto de préstamo de bicicletas

Plan de Movilidad Urbana Sostenible
PMUS

B. Bicicleta

4. Los Almendros

1 : 2.500

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria
Documento redactado por
Mosaeco SL

El itinerario ciclista propuesto enlaza Valsequillo Casco con La Barrera, tal como se ha señalado ya. En este tramo del recorrido ciclista la travesía urbana GC-41 toma la denominación de Avenida Los Almendros. Tal como se ha indicado para otros sectores del itinerario de bicicletas, se ejecutará un carril bici anexo a la vía teniendo en cuenta las nuevas alineaciones establecidas en el PGO, y se dotará al circuito de aparcamientos de bicicletas suficientes. Además de ello, en el entorno cercano al CEIP Los Llanetes se implantarán elementos asociados al itinerario ciclista para completar la actuación, tales como un punto de préstamo de bicicletas y un punto de recarga eléctrica para bicicletas eléctricas y otros aparatos tales como sillas eléctricas para personas con movilidad reducida.

- Carril bici
- Vía mixta compartida con el tráfico motorizado
- Acera bici
- Aparcamiento de bicicletas
- Punto de recarga eléctrica
- Punto de préstamo de bicicletas

Plan de Movilidad Urbana Sostenible
PMUS

B. Bicicleta

5. La Barrera

1 : 2.500

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria

Documento redactado por

Mosaeco SL

El presente PMUS apuesta por incrementar de manera notable la movilidad a pie en el municipio de Valsequillo de Gran Canaria, con el objetivo de mejorar la calidad del área urbana, mejorar la convivencia y fomentar la interacción entre distintos sectores de la sociedad y entre los distintos barrios.

Las actuaciones propuestas para fomentar la movilidad peatonal no implican necesariamente la habilitación de espacios exclusivamente peatonales. Al contrario, se incluyen aquellas vías de coexistencia entre diferentes modalidades de desplazamiento que habrán de ser organizadas y reguladas para que sean adecuadas también para el peatón.

Para lograr una movilidad peatonal óptima, se propone la creación de una red de itinerarios peatonales que enlacen los distintos barrios principales del municipio entre sí y especialmente con Valsequillo Casco, logrando que el ciudadano de a pie tenga la alternativa de desplazarse andando a distintas áreas administrativas, culturales, deportivas, educativas, etc.

Se propone completar la peatonalización de las calles del casco histórico de Valsequillo, diseñar tramos continuos de recorrido peatonal urbano e incluso anexar sendas peatonales seguras a tramos de carretera, como por ejemplo de la GC-41 entre Valsequillo Casco y Las Vegas y entre Las Vegas y Tenteniguada.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN PRINCIPAL



Tramo de carretera con recorrido peatonal.

Fotografía: Icod el Alto, Tenerife.



Tramo de recorrido peatonal urbano.

Fotografía: Ciudad Salitre Oriental, Bogotá.



Calles peatonales del casco urbano.

Fotografía: Barrio de San Juan, Telde.

Plan de Movilidad Urbana Sostenible

PMUS

C. Peatón

1. Ámbito municipal 1 : 20.000

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria

Documento redactado por **Mosaeco SL**

En el entorno de Valsequillo Casco se propone completar la peatonalización de las calles del casco urbano para lograr un entorno amable para el peatón. De manera concreta se peatonalizará la calle Doctor Francisco Rodríguez, el encuentro de la calle Juan Carlos I con la Plaza de San Miguel y la calle Isla de Tenerife en su tramo entre la calle Juan Carlos I y calle Ciudad de Tacoronte. Este tramo de la calle Isla de Tenerife y la calle Doctor Francisco Rodríguez se tratarán como calles rodonales donde se permitirá el paso de vehículos en mismo nivel de calzada separado del flujo peatonal mediante bolardos. Salvo tales calles rodonales el resto de calles peatonales tendrá restringido el uso del vehículo a motor salvo para residentes, y se controlará el paso mediante bolardos automáticos.

Se plantean recorridos peatonales urbanos continuos con prioridad para peatones a lo largo de la calle Juan Carlos I. Asimismo, se propone la creación de una senda peatonal segura anexa a la GC-810, así como a la GC-41 que permita conectar a pie el casco de Valsequillo con Las Vegas.

- Calles peatonales actuales
- Propuesta de peatonalización de nuevas calles
- Recorrido peatonal urbano
- Senda peatonal segura anexa a carretera

Plan de Movilidad Urbana Sostenible

PMUS

C. Peatón

2. Valsequillo Casco 1 : 1.000

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria

Documento redactado por **Mosaeco SL**

Ayuntamiento de Valsequillo de Gran Canaria

AYUNTAMIENTO DE VALSEQUILLO

Calle León y Castillo, 1
Valsequillo de Gran Canaria

928 70 50 11

ayuntamiento@valsequillogc.es

www.valsequillogc.es

PMUS de Valsequillo