Firmado por: NOMBRE DE LEON MARRERO MARIA CRISTINA - NIF 43354517T
Motivo: Diligencia para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por Decreto 373/2015, de 7 de diciembre
Fecha y hora: 04.04.2016 14:55:16

ANEXO

Estudio de movilidad urbana

Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del ámbito de “El Veril” de San Bartolomé de Tirajana

playa del Inglés

1. INTRODUCCIÓN 9
1.1 El factor social y urbano 9
1.2 El concepto de la movilidad urbana 9
1.3 Marco estratégico 10
1.3.1 Las políticas internacionales y europeas 10
1.3.2 Las políticas nacionales 11
2. ESTUDIO DE MOVILIDAD 17
2.1 La movilidad urbana sostenible 17
3. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS 21
3.1 Objetivos 21
3.2 Estrategias 22
4. METODOLOGÍA 27
4.1 Introducción 27
4.2 Escala y ámbito de estudio 27
4.3 Estructura y fases del documento 27
5. MOVILIDAD INSULAR: INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE 32
5.1 Datos de movilidad. 32
5.2 Infraestructura de transporte insular 34
5.2.1 Transporte público 34
5.2.2 Puertos y transporte marítimo 35
5.2.3 Transporte aéreo 37
6. DATOS SOCIOECONÓMICOS Y DE MOVILIDAD 41
7. ESTUDIOS PREVIOS 43
8. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO 47
9. ESCENARIO ACTUAL 49
9.1 Equipamientos generadores de tráfico 49
9.1.1 Oferta complementaria. 49
9.1.2 Centros comerciales y comercios. 51
9.1.3 Golf. 52
9.1.4 Centros de spa y talasoterapia. 52
9.1.5 Congresos. 53
9.1.6 Empresas de entretenimiento. 53
9.1.7 Playas. 53

9.1.8 Actividades recreativas. 54
9.1.9 Centros educativos 56
9.1.10 Centros sanitarios 57
9.1.11 Actividades culturales....57
9.1.12 Bienes patrimoniales. 57
9.1.13 Puerto. 58
9.1.14 Oferta complementaria en el resto del municipio. 58
9.2 Red viaria. 59
9.2.1 Caracterización del viario estructurante....59
9.2.2 Caracterización del viario de la trama urbana de Playa del Inglés. 62
9.2.3 Acceso al ámbito de actuación. 65
9.3 Red de infraestructuras para los peatones 66
9.3.1 Caracterización de la movilidad peatonal 67
9.3.2 Características globales de la red peatonal....68
9.4 Infraestructura ciclista....69
9.5 Infraestructuras de transporte. 69
9.5.1 Transporte público en guagua. 69
9.5.2 Transporte público en taxis. 71
9.5.3 Transporte público en ferrocarril. 71
9.6 Red de aparcamiento 72
9.6.1 Tipología 73
9.6.2 Descripción de la red de aparcamientos....74
10. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD. 77
10.1 Caracterización de la problemática existente. 77
10.1.1 Red viaria....77
10.1.1.1 Efecto barrera de la carretera GC-500....77
10.1.1.2 Impacto de la carreta GC-500....78
10.1.1.3 Enlace de las Burras....79
10.1.2 Red Peatonal 82
10.1.3 Red ciclista....84
10.1.3.1 Problemática detectada 84
10.1.4 Transporte público 85
10.1.5 Red de aparcamiento 86
11. PROPUESTA....90

11.1.1 Escenario actual....90
11.1.2 Red viaria....90
11.1.2.1 Accesos....90
11.1.2.2 Vías rodadas....91
11.1.3 Red peatonal....93
11.1.4 Red ciclista....96
11.1.5 Transporte público....97
11.1.6 Justificación de aparcamiento....98
12. EQUIPO REDACTOR....105

CORONA ROJA
40

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El factor social y urbano

Durante las últimas décadas los cambios socioeconómicos han afectado al transporte urbano. Todos los días, para casi cualquier actividad a desarrollar, los ciudadanos deben desplazarse. Así, al cabo del día, se producen millones de desplazamientos en el territorio.

Como consecuencia del cambio hacia una economía basada en los servicios y la relocalización de las actividades empresariales, los mercados de trabajo y los patrones de desplazamiento relacionados tienden a cubrir áreas más extensas.

La movilidad en las ciudades actuales se caracteriza por distancias de viaje más largas y un continuo crecimiento del nivel de motorización, todo ello dado por la expansión urbana.

Esta evolución de la movilidad urbana se refleja en la siguiente figura:

El efecto de la movilidad. Fuente: IDEA 2006. Elaboración propia

Todos estos factores han provocado un aumento de la movilidad urbana. En concreto, en el período 1990-1999 el transporte urbano de viajeros en España se ha duplicado y el de mercancías ha aumentado un 15%, convirtiéndose en una amenaza para la sostenibilidad, especialmente de las áreas urbanas donde, según un informe de las Naciones Unidas, vive y trabaja en la actualidad el 75% de los ciudadanos europeos, cifra que se espera que llegue a un 80% para el año 2030.

1.2 El concepto de la movilidad urbana

La movilidad hace referencia a los desplazamientos de personas por cualquier motivo, y por cualquier medio. A su vez también se han de incluir en este concepto los desplazamientos de los bienes, de las mercancías, cualquiera que sea el medio utilizado.

La movilidad urbana, entendida como la necesidad o el deseo de los ciudadanos de moverse, forma parte de la evolución socioeconómica de nuestro país y plantea diariamente nuevos retos y

problemas. De esta forma, es innegable que el desarrollo socioeconómico heredado del siglo XX genera continuamente nuevas necesidades de movilidad que la sociedad tiene que valorar, jerarquizar y asimilar.

Es en las ciudades donde la movilidad de personas y bienes ha pasado a ser un factor que afecta directamente a la calidad de vida, a la competitividad y al respeto al medio ambiente. Así, la capacidad de una ciudad a la hora de organizar ese flujo de desplazamientos repercute directamente en sus propias posibilidades de progreso. De ahí la necesidad de evolucionar hacia una nueva cultura de la movilidad urbana como vía para procurar ciudades más eficaces, más limpias y saludables, más integradoras y más cohesionadas.

El modelo actual de movilidad urbana está condicionado por la combinación de diversos factores: sociocultural, económico, territorial e industrial.

- Modelo sociocultural: se trata del mantenimiento de la "cultura del coche", por la cual, la posesión de un determinado modelo de vehículo refleja el estatus social del conductor y su familia.

- Modelo económico: los periodos de prosperidad económica generan un aumento de la movilidad, tanto en el caso del vehículo privado como, especialmente, en el transporte de mercancías. La UE planteó la regulación de estos excesos mediante el Libro Blanco del Transporte, que propone el establecimiento de tasas para regular el uso de las infraestructuras viales.

- Modelo territorial: la definición del modelo de ciudad puede evitar un crecimiento incontrolado y fijar las necesidades concretas de movilidad de cada municipio.

- Modelo industrial: entendido como elemento transversal de especial relevancia. Cabe señalar el importante peso de la industria del automóvil en el desarrollo económico del país. Entendemos por "industria del automóvil" tanto la fabricación directa de vehículos, como el resto de actividades que se derivan: construcción de carreteras, aseguradoras, servicios, etc. y su incidencia en el PIB del país.

1.3 Marco estratégico

1.3.1 Las políticas internacionales y europeas

- Libro Verde de la Energía: Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético (2001).

Las preocupaciones ambientales por los daños derivados de las emisiones contaminantes han puesto de relieve los puntos débiles de los combustibles fósiles y han convertido la lucha contra el cambio climático en un desafío para la comunidad internacional. Asimismo, el desigual reparto entre modos de transporte aumenta la congestión y repercute negativamente en el medio ambiente y la calidad de vida. Debe potenciarse el uso racional del vehículo particular en los centros urbanos y los transportes urbanos limpios.

- Libro Blanco del Transporte: La política de transportes cara al 2010: la hora de la verdad (2002).

Contiene medidas encaminadas al objetivo de la movilidad sostenible en Europa y propugna la integración de todos los modos de transporte buscando un equilibrio. Determina dos ámbitos de actividad principales:

- La diversificación del abastecimiento energético, con un objetivo para el 2020 de sustitución del 20% del consumo de gasóleos y gasolinas por energías alternativas.
- La promoción de buenas prácticas, racionalizando el transporte urbano y disminuyendo la dependencia del coche. Otro objetivo nada desdeñable hace referencia a la seguridad vial y consiste en reducir a la mitad las víctimas de accidentes para el 2010.

- Desarrollo sostenible en Europa para un mundo mejor: Estrategia de la Unión Europea para un Desarrollo Sostenible (2001).

Incluye la congestión en el transporte y el calentamiento global como una de las principales amenazas al desarrollo sostenible. Defiende el trasvase del tráfico por carretera hacia el ferrocarril, el transporte navegable y el transporte público de pasajeros en vez del coche.

- VI Programa de Acción en materia de Medio Ambiente (2002).

Incluye una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano y establece el transporte urbano sostenible como uno de los asuntos prioritarios. Propone, entre otras medidas, que todas las ciudades de más de 100.000 habitantes deberán implantar y revisar de forma regular PMUS, y que todos los proyectos nuevos de infraestructuras de transporte urbano se evalúen con criterios de sostenibilidad.

- Agenda Local 21.

La Agenda Local 21 es un instrumento de gestión, enmarcado dentro de la "Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible", celebrada en Río de Janeiro en Junio de 1992. Este documento desarrolla un Plan Estratégico Municipal basado en la integración, con criterios sostenibles, de las políticas ambientales, económicas y sociales del municipio, y que surge de la participación y toma de decisiones consensuadas entre los representantes políticos, personal técnico municipal, agentes implicados y ciudadanos del municipio.

Aparte de las directivas comunitarias anteriormente expuestas hay que destacar los planes, estrategias y los documentos marco en los que se reflejan las líneas directivas de la política comunitaria en materia energética y medioambiental para los próximos años.

- Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020.

- Plan de acción europeo de movilidad urbana, sostenible y segura.

1.3.2 Las políticas nacionales

En España, el gobierno estatal maneja varios planes y estrategias que configuran un marco para la integración de criterios de sostenibilidad en materia de transporte. Entre ellos, cabe citar:

- Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020.

- Plan de acción europeo de movilidad urbana, sostenible y segura.

El PEIT considera prioritario el desarrollo de Planes de Movilidad Sostenible en cada ámbito urbano o metropolitano; planes que, por su trascendencia para la ciudad, no pueden gestionarse como si fueran meros proyectos de transporte.

- Plan Estratégico de Actuación para el Transporte de Mercancías y Viajeros (PETRAII).

- Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012.

Al objeto de incrementar el ahorro y la eficiencia en el uso de la energía incluye entre sus actuaciones medidas tales como la implantación de planes de movilidad en las ciudades de más de 100.000 habitantes, y de planes de transporte para empresas de más de 200 empleados, así como planes de transporte público a los puestos de trabajo.

- Plan de Acción 2005-2007 de la E4.

- Plan de acción 2008-2012 de la estrategia de ahorro y eficiencia energética de España.

- Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020.

Este Plan de Acción ha sido aprobado por Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 29 de julio de 2011, y da continuidad a los planes de ahorro y eficiencia energética anteriormente aprobados por el Gobierno español en el marco de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012 (E4), aprobada en noviembre de 2003.

- Anteproyecto de ley de Economía Sostenible 2009.

- Estrategia Española de movilidad sostenible.

- Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012.

- Nueva ley de salud pública (Anteproyecto de ley).

- Estrategia Nacional sobre Drogas 2009-2016.

Cabe destacar el anteproyecto de Ley de Eficiencia Energética y Energías Renovables de 2011, el cual cita que en un sector como el del transporte, las políticas de mejora de la demanda energética deberán ocuparse no sólo de mejorar la eficiencia de los vehículos, sino de fomentar que los usuarios conduzcan reduciendo el consumo de carburante, que los vehículos sean ocupados por más personas y que el diseño urbanístico y la gestión del territorio contribuyan a la reducción de los desplazamientos de personas y mercancías.

Además, el documento de Estrategia española de Movilidad Sostenible contiene propuestas de actuación que se podrán adoptar por las administraciones, empresas, agentes sociales, instituciones y la ciudadanía en general, para propiciar el cambio necesario en el modelo actual de movilidad, haciéndolo más eficiente y sostenible, contribuyendo con ello a la reducción de sus impactos, como es la reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes contribuyendo a la lucha contra el cambio climático. Así, se sustenta en cinco objetivos para la movilidad sostenible:

- 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 ellas ya se cuenta con una experiencia de varios años 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 sostenibilidad que establece el marco legislativo europeo, español e incluso autonómico.

Así, existen algunos ejemplos de desarrollo legislativo para la gestión de la movilidad urbana.

- El Plan Director de Transporte Sostenible del País Vasco.
- Ley 9/2003 de la Movilidad, de Cataluña.
- Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la comunidad de Madrid.

En Canarias, la movilidad ha empezado a considerarse con la entrada en vigor de la Ley 13/2007 de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias y la Directriz 95 de Ordenación del Territorio de Canarias, que se presentan como 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 toda vez que se establecen los derechos de los usuarios del transporte. La enumeración de estos derechos es, a grandes rasgos:

- Disponer de servicios públicos de transporte basados en la calidad y la seguridad.
- Recibir en todo momento información completa y detallada sobre los servicios públicos y sus condiciones de prestación.
- Reclamar contra empresas o entidades que presten servicios públicos en el caso de deficiencias apreciadas en dicha prestación.

- Que sean tenidas en cuenta las especiales necesidades de las personas de movilidad reducida de acuerdo con la legislación aplicable y su normativa de desarrollo.

- Que se adopten las medidas precisas en orden de atenuar los efectos de la utilización de los transportes en la salud y en el medio ambiente.

La Directriz 95 por su parte presenta el transporte como esencial para la sostenibilidad del desarrollo, para aumentar la competitividad del sistema económico canario, para la necesaria articulación con la Unión Europea y con el continente africano y, no por última menos importante, la integración territorial del archipiélago.

Además, hay que tener en cuenta el cumplimiento de la normativa en relación con las personas de movilidad reducida como son:

- Ley 8/1995, del 6 abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación. Ésta establece las disposiciones necesarias para garantizar el acceso al entorno urbano, a las edificaciones, a los alojamientos turísticos, a los transportes y a los sistemas de comunicación de las personas que, por cualquier razón, de forma transitoria o permanente, tengan limitadas sus posibilidades de movimiento y comunicación. Evitar y suprimir las barreras de todo tipo que impidan o dificulten el normal desenvolvimiento de las personas. Fomentar la investigación, diseño, producción y financiación de las ayudas técnicas que faciliten tal desenvolvimiento. Controlar y hacer cumplir cuanto en él se dispone.

- La Orden VIV/561/2010 desarrolla las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados tal y como prevé la disposición final cuarta del Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones. Dichas condiciones básicas se derivan de la aplicación de los principios de igualdad de oportunidades, autonomía personal, accesibilidad universal y diseño para todos. Los espacios públicos se proyectarán, construirán, restaurarán, mantendrán, utilizarán y reurbanizarán de forma que se cumplan, como mínimo, las condiciones básicas que se establecen en esta Orden.

CORONA ROJA

2. ESTUDIO DE MOVILIDAD

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

El objetivo de este Estudio de Movilidad Urbano (EMU) es el de proporcionar una visión de la situación actual del sistema de transportes del núcleo turístico de Playa del Inglés y del ámbito de El Veril situados en el municipio de San Bartolomé de Tirajana con otros núcleos o municipios limítrofes que, a razón de intensidad e importancia de las relaciones existentes, han sido incluidos en el área de estudio con el fin de disponer de un inventario de los problemas, presentes y previsibles, a los que luego deba procurarse una solución armónica.

De esta forma, la reducción de los desplazamientos motorizados y, en particular, de los que se realizan en vehículo privado, para los de personas, y en camión, para los de mercancías, y como alternativa, la promoción de formas de desplazamiento no motorizadas y del transporte público, para las personas, y la del ferrocarril y otros medios, para las mercancías, constituyen las bases de una movilidad más sostenible.

Esto significa proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables, y a la vez, concienciar de la necesidad de un uso más eficiente del vehículo privado.

Avanzar hacia la movilidad urbana sostenible significa mitigar las externalidades negativas del transporte, tales como la contaminación del aire y la contaminación por ruido. También exige la conservación de los recursos, la reducción del consumo energético, el alivio de la congestión y la resolución de problemas de equidad.

2.1 La movilidad urbana sostenible

Las formas actuales de la movilidad urbana son el resultado de la confluencia de numerosos factores, que contribuyen a generar la necesidad de desplazarse e influyen en la elección del medio de transporte para hacerlo.

Nadie puede ignorar las ventajas que el vehículo particular ofrece como medio de transporte: confortabilidad, privacidad, versatilidad, accesibilidad, etc., por no hablar de las connotaciones simbólicas que, a menudo, se asocian a su posesión.

Sin embargo, el vehículo privado resulta ser, en relación al desplazamiento de una persona durante un kilómetro, el modo que ocupa más suelo, consume más combustible y además produce más externalidades, tales como accidentes, contaminación, ruido, intrusión visual o congestión. Además, en las condiciones de circulación congestionada que caracterizan al tráfico en las grandes ciudades, y en muchas de tamaño medio o, incluso, pequeño, el automóvil puede perder su más preciada característica, la velocidad.

Ante este panorama, debe concluirse que, contemplado desde un punto de vista individual, el automóvil privado apenas tiene competidor entre el resto de los medios de transporte urbano. Sin

embargo, desde un punto de vista social y funcional, el vehículo privado se demuestra como un medio de transporte de bajo rendimiento en unos aspectos y el más ineficaz en otros.

Por tanto, se hace necesaria una gestión de la demanda de movilidad privada que requiera de una alta concienciación y participación ciudadana.

En ese contexto, el cambio hacia formas de movilidad más sostenibles, es decir, el objetivo de las acciones de este EMU, será proporcionar a la ciudadanía y turistas alternativas al vehículo privado que sean más sostenibles, eficaces y confortables y, simultáneamente, convencer de que pueden y deben ser usadas en sustitución del vehículo privado.

Además de una eficiente oferta de medios de transporte público y de itinerarios atractivos para modos no motorizados, suele ser necesario aplicar medidas de contención o restricción del uso del automóvil privado, que pueden incluir la regulación del aparcamiento y la peatonalización de ciertos ámbitos.

El presente EMU deberá planificar y programar las actuaciones en todas las áreas que afecten a la movilidad, para lo que deberá recoger las estrategias e instrumentos necesarios y adecuados que consigan el uso coordinado y eficiente de los distintos medios de transporte y, más concretamente:

- Atender la demanda de transporte, en las mejores condiciones técnicas y ambientales.
- Extender el sistema de Accesibilidad para todos.
- Diseñar un sistema de transporte más eficiente desde el punto de vista económico y ambiental.
- Fomentar el uso de transportes alternativos al vehículo privado.
- Disminuir el espacio superficial destinado a los medios motorizados.
- Extender el derecho de información en los modos de transporte colectivo.

3. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

3.1 Objetivos

Este documento responde a los objetivos y directrices que se incluyen en la Estrategia de Medio Ambiente Urbano aprobado por la Red de Redes para el Medio Ambiente Urbano, y el Libro Verde de la Comisión de Comunidades Europeas aprobado en 2007.

Este último fija un objetivo común para el marco europeo en donde para hacer frente al cambio del sistema de transporte se identifican una serie de criterios entre los que se encuentran:

- El transporte urbano inteligente.
- Transporte Accesible.
- Transporte Seguro y Protegido.
- Establecer una nueva cultura en torno al transporte.

Las políticas de gestión del propio sistema de transporte deben tener como referencia unos objetivos parciales, o estrategias, que deben ser alcanzadas en determinados períodos de tiempo según la clase del medio de transporte.

Los principales objetivos de este Estudio de Movilidad Urbano son los siguientes:

- **Movilidad peatonal:**
  - Favorecer las condiciones para la movilidad de los peatones.
  - Mejora de las condiciones de accesibilidad y eliminación de las barreras creadas por la infraestructura viaria.
- **Movilidad ciclista:**
  - Creación de una infraestructura ciclista para aumentar la participación de la bicicleta entre los medios de transporte habituales. Propiciando un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.
- **Movilidad en transporte privado (circulación):**
  - Ordenación y optimización de la red viaria.
  - Reducción de la dependencia del automóvil, fomentando el uso racional del mismo sustituyéndolo por modos de transporte más sostenibles.
- **Movilidad en transporte privado (estacionamiento):**
  - Ordenación de las plazas de aparcamiento en la franja litoral y la potenciación de estacionamientos de disuasión en las estaciones o paradas de las afueras del núcleo.
  - Regulación de la carga, descarga y reparto de las mercancías en el núcleo turístico.

- **Intermodalidad:**
  - Incrementar las oportunidades de medios de transporte alternativos al vehículo privado y de menor impacto.
  - Crear la infraestructura necesaria que favorezca la intermodalidad entre los distintos medios de transportes.
- **Movilidad en transporte público:**
  - Optimizar el servicio de transporte colectivo, ofreciendo un sistema de transporte colectivo de calidad, económico y competitivo.
- **Medio ambiente:**
  - Reducción de los impactos derivados de los desplazamientos motorizados.
  - Mejora de la calidad del medio ambiente urbano y la calidad vida de los habitantes.
- **Planificación urbanística:**
  - Prever en las futuras actuaciones las necesidades del modelo de movilidad.

3.2 Estrategias

Para conseguir el cumplimiento de los objetivos fijados es necesario definir las estrategias a llevar a cabo para alcanzar su cumplimiento, de esta forma paliar en la medida de lo posible los efectos negativos de las pautas actuales de movilidad en el núcleo costero. De esta forma, los diferentes objetivos (enumerados anteriormente) implican determinadas actuaciones o estrategias:

Movilidad peatonal

- Favorecer las condiciones para la movilidad de los peatones:

Crear áreas de peatones y zonas de prioridad invertida (coexistencia con otros modos de transporte), especialmente en emplazamientos con una actividad comercial intensa.

Aumentar la reserva de espacios libres, optimización del viario y supresión de barreras arquitectónicas creando un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios, permitiendo a su vez conectar a pie los principales puntos de interés.

- Mejora de las condiciones de accesibilidad y eliminación de las barreras creadas por la infraestructura viaria:

Diseñar una red de itinerarios seguros y accesibles para todos los peatones y eliminar las barreras arquitectónicas mediante medidas de accesibilidad para garantizar el acceso universal a todo el espacio público destinado al peatón, incluidos aquellos que tengan limitada su movilidad a pie.

Adaptar las infraestructuras urbanas del núcleo a la normativa vigente en materia de personas de movilidad reducida.

Movilidad ciclista

- Creación de una infraestructura ciclista para aumentar la participación de la bicicleta entre los medios de transporte habituales:

Diseñar una red de carril bici con buenas condiciones de seguridad que establezca una serie de ejes principales y recorridos, de cara a la máxima utilización de la bicicleta como medio de transporte urbano.

Considerar diversos lugares de estacionamiento de bicicletas, bien señalizados y equipados, sobre todo en los accesos a edificios públicos, playas y parques.

Favorecer la implantación de un sistema de alquiler de bicicletas (público o privado) para potenciar este transporte entre los visitantes y veraneantes.

Movilidad en transporte privado (circulación)

- Ordenación y optimización de la red viaria:

Diseñar una red vial jerarquizada, creando las condiciones necesarias para que cada vial tenga unas intensidades de circulación y velocidades admisibles y adecuadas al entorno, aplicando políticas moderadoras del tráfico.

Mejorar la conexión interurbana y las circunvalaciones externas con el fin de minimizar el tráfico de paso por calles internas.

- Reducción de la dependencia del automóvil, fomentando el uso racional del mismo, sustituyéndolo por modos de transporte más sostenibles:

Fomentar políticas para mejorar el uso del vehículo privado, como las iniciativas de coche compartido, además de potenciar el uso del taxi como sustituto de los viajes con vehículo privado.

Promover el uso de vehículos menos contaminantes, movidos por combustibles alternativos (gas natural, GLP, biocombustibles, híbrido eléctrico, pila de hidrógeno) y fabricados con materiales más fáciles de reciclar.

Movilidad en transporte privado (estacionamiento)

- Ordenación de las plazas de aparcamiento en la franja litoral y la potenciación de estacionamientos de disuasión en las estaciones o paradas de las afueras del núcleo:

Dotar al centro urbano de una oferta de aparcamiento controlada.

Dotar a los accesos al municipio de suficiente oferta de aparcamiento disuasorio, necesaria para liberar el espacio público para otros usos más sociables y sostenibles.

Dotar de una oferta de estacionamiento suficiente a motocicletas, autobuses y camiones para que no interfieran en la movilidad urbana.

Intermodalidad

- Incrementar las oportunidades de medios de transporte alternativos al vehículo privado y de menor impacto:

Prever la coexistencia de la bicicleta y el peatón, limitando las condiciones de velocidad permitida a los ciclistas donde puedan generar riesgos para los peatones.

Fomentar los aparcamientos de intercambio cerca de las paradas de servicios interurbanos de transporte colectivo.

Movilidad en transporte público

- Optimizar el servicio de transporte colectivo, ofreciendo un sistema de transporte colectivo de calidad y competitivo:

Potenciar una red de transporte colectivo urbano-interurbano ajustada a la demanda.

Adaptar los recorridos del servicio público del transporte colectivo a la nueva configuración viaria, aumentando la cobertura del servicio, frecuencias de paso y ubicando las paradas junto a otros servicios de transporte para fomentar la intermodalidad.

Aumentar la fiabilidad y regularidad del servicio.

Mejorar la información a los usuarios.

Medio ambiente

- Reducción de los impactos derivados de los desplazamientos motorizados:

Impulsar la adopción de medidas encaminadas a reducir las emisiones de gases contaminantes.

- Mejora de la calidad del medio ambiente urbano y la calidad de vida de los habitantes:

Implantar sistemas que permitan reducir el nivel de ruido en los vehículos y su impacto en las viviendas y el espacio público de la zona.

Planificación urbanística

- Prever en las futuras actuaciones las necesidades del modelo de movilidad: Diseñar una trama urbana que favorezca la coexistencia de tráficos.

Potenciar un tipo de urbanización encaminada a la mezcla de usos (residencial, turístico, comercial, servicios, industrial no contaminante) para incentivar la reducción de la movilidad en vehículo privado.

Adoptar medidas constructivas que garanticen la prioridad de la movilidad a pie, en bicicleta.

4. METODOLOGÍA

El marco de análisis que se ha utilizado pretende identificar y caracterizar inconvenientes y factores de éxito para la evaluación. Se ha adoptado un planteamiento inductivo, utilizando indicadores que proporcionan información de modo que se tengan en cuenta las características específicas del área de estudio.

4.1 Introducción

Como punto de partida se debe aclarar que el planeamiento en vigor (PMM Maspalomas Costa Canaria) integra en sus contenidos un Estudio de Movilidad Urbana. Desde el presente documento se asume el contenido del mismo, complementándolo con lo que se expone a continuación y entendiéndose como sustituido en el mismo, aquellas pormenorizaciones, pequeñas modificaciones y ajustes, que en razón de la escala aquí se expliciten.

4.2 Escala y ámbito de estudio

El Estudio de Movilidad Urbana se ha realizado a tres escalas de trabajo:

- Estudio a escala insular, donde se ha tenido en cuenta la ubicación del núcleo en la isla, su relación con otros núcleos a través de las infraestructuras viarias y sus principales infraestructuras de transporte.

- Estudio global del municipio de San Bartolomé de Tirajana, en la que se han recopilado datos socioeconómicos, demográficos y estadísticos.

- Estudio pormenorizado del núcleo de Playa del Inglés y el ámbito de El Veril, con la toma de datos de los distintos medios de transporte (motorizado, peatonal, ciclista, etc.), abordando aspectos sobre la configuración, funcionamiento, capacidad, transitabilidad, accesibilidad, etc.

Hay que matizar que debido a lo reducido del ámbito de El Veril y su proximidad con la urbanización de Playa del Inglés y teniendo en cuenta que la movilidad es un factor global, este EMU estudiará la movilidad de Playa del Inglés (sólo en la fase de información), ya que esta afecta directamente al ámbito de El Veril.

4.3 Estructura y fases del documento

Para conseguir un resultado final del documento y previo al comienzo de los trabajos se estableció un sistema de fases que servirá como patrón para los tajos a realizar. En este sistema de fases se diferencian por orden cronológico y por su caracterización los trabajos que son necesarios para alcanzar la estructura final del documento.

- FASE I: Objetivos y estrategias del EMU.

El objetivo de las acciones del EMU, será proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado que sean más sostenibles, eficaces y confortables y, simultáneamente, convencer de que pueden y deben ser usadas en sustitución del vehículo privado.

Para la consecución de estos objetivos se determinarán otros objetivos parciales los cuales se denominan estrategias. El logro de los enunciados que se describen en el Apartado 3 de Objetivos y estrategias hará que sea en el global de su conjunto, el núcleo previsto en la tendencia.

El apartado de tendencia, objetivos y estrategias debe estar ligado a la Ley 13/2007, de 17 de Mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias y la Directriz 95 de la Ley 19/2003 de Directrices de Ordenación General de Canarias.

- FASE II: Recopilación de datos y delimitación del área de estudio.

Esta fase consta en primer lugar de una etapa de recopilación de datos. Estos datos pasan principalmente por analizar el planeamiento existente, los datos socioeconómicos y de movilidad y las características de la movilidad insular.

Se extraen los contenidos referidos a la movilidad y al viario urbano del Plan General de Ordenación de San Bartolomé, y todos aquellos planes parciales, proyectos previstos y estudios en el entorno del área de estudio.

Además, se asume para la fase de información del presente EMU, la información del estudio de movilidad urbana del Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de San Bartolomé de Tirajana Maspalomas Costa Canaria.

En esta fase se recogen los datos estadísticos necesarios para el desarrollo del estudio socioeconómico y de movilidad a partir del Instituto Canario de Estadística (ISTAC), Instituto Nacional de Estadística (INE), Consejerías competentes del Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y aquellas administraciones del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana que pudieran aportar información.

Por último, se recoge toda la información de la movilidad de la isla de Gran Canaria, entre ella, la clasificación de la red viaria y tramos con las principales intensidades de tráfico, transporte público, transporte marítimo y puertos insulares y transporte aéreo con el análisis de sus operaciones y distancias a los principales puntos de la isla.

- FASE III: Descripción del escenario actual.

Esta fase recoge toda la información relativa al trabajo de campo realizado junto a la información obtenida de Organismos públicos y privados del municipio.

En primer lugar se analiza el estado actual de la infraestructura viaria: jerarquización, estado de conservación de calzadas y aceras, características, elementos complementarios, así como datos sobre la transitabilidad, calidad escénica y sinergias con el entorno.

En segundo lugar se realiza un inventario de paradas de transporte público, ya sea guagua o taxi, así como sus recorridos y líneas que transitan por el ámbito de estudio.

En tercer lugar se lleva a cabo un estudio de la red ciclista existente.

En cuarto y último lugar, se analizan las infraestructuras referidas al aparcamiento. En este caso se localizarán las situaciones de aparcamiento en la vía y también aquellos emplazamientos de estacionamiento colectivo.

Esta fase incluye la urbanización de Playa del Inglés y el ámbito de El Veril.

- FASE IV: Diagnóstico. Análisis de la situación actual y problemática.

Viene descrito a partir de las redes de movilidad existentes. Se han considerado una serie de variables derivadas del sistema de transporte las cuales son las encargadas de dejar al descubierto las posibles carencias del sistema.

Estas variables son las que en el apartado de diagnóstico, destacan la problemática existente y prevista. En esta fase se hará especial hincapié en el ámbito de El Veril.

- FASE V: Propuestas.

Dado que este Estudio de Movilidad Urbana es un documento de apoyo del Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad del ámbito de El Veril, las propuestas se han llevado a cabo en contacto directo con la fase de ordenación de este último documento, supervisando y aportando la información necesaria para llegar a la mejor propuesta de ordenación.

Las actuaciones propuestas se centran en el ámbito de El Veril.

5. MOVILIDAD INSULAR: INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

5.1 Datos de movilidad.

El Plan Director de Infraestructuras dice que "la red de carreteras de Canarias ya satura la geografía insular" y efectivamente, su densidad (dotación por kilómetro cuadrado de territorio) es la más alta de todas las comunidades autónomas de España y dobla la media nacional (0,63 frente a 0,31).

Y de todas las islas del archipiélago es la de Gran Canaria la que presenta mayor densidad, 0,78 kilómetros por kilómetro cuadrado.

Se encuentra, por lo tanto, en Gran Canaria con una red muy densa, muy tupida, por la que se accede a la mayor parte de su territorio, aunque su dotación por habitante no sea tan espectacular como por kilómetro cuadrado de superficie.

En Gran Canaria hay un total de 180 carreteras, de las cuales 7 son de alta capacidad, 14 pertenecen a la red básica, 25 a la red complementaria y 134 a la red local. Todas ellas suman un total de 1.293 km. de longitud, distribuidos aproximadamente de la siguiente manera:

- Red de Alta Capacidad 113 km.
- Red Básica 288 km.
- Red Complementaria 390 km.
- Red Local 502 km.

La titularidad de estas carreteras corresponde al Cabildo de Gran Canaria.

Estas carreteras están asfaltadas con mezcla bituminosa. El estado del firme varía dependiendo de la zona y tránsito de la vía, las que se encuentran en mejor estado de conservación son las de alta capacidad debido al mantenimiento continuo que se les realiza.

Las vías de mayor importancia de la isla son la GC-1 Hoya de La Plata-Puerto Rico, la GC-1 Avenida Marítima - Puerto-Hoya de la Plata, GC-2 Las Palmas-Agaete, la GC-3 Circunvalación de LPGC y la GC-23 Plaza América-Nueva Paterna.

Según los datos básicos de tráfico registrados en el año 2010 los tramos de carretera con mayor volumen de tráfico registrados son fundamentalmente los correspondientes a la Red de Alta Capacidad, que soporta una IMD media de 46.572 vehículos/día. Entre estos destaca la GC-1 entre AVM-1 y la GC-140, a la altura del Aeropuerto, con más de 110.000 vehículos/día y la GC-23 con 67.000 vehículos/día.

La mayoría de las carreteras, el 63% de la red, se concentran en el noreste, ya que la mayoría de la población se asienta en esta parte de la isla.

El resto de los asentamientos importantes se encuentran en la franja litoral norte y este, más los desarrollados turísticos del sur.

La red de carreteras sigue al pie de la letra este modelo de asentamientos de la población, siendo mucho más densa en los territorios más densamente poblados. Así, se aprecia que la mayoría de las carreteras, 60 %, se localiza a menos de 400 metros de altura y es en estas zonas donde se localizan las vías rápidas de la isla. A medida que se asciende en altura, se va disminuyendo la dotación de carreteras, encontrándose el 31% de la red entre los 400 y 1.200 metros y sólo el 9% a más de 1.200 metros.

La ausencia del ferrocarril es una característica peculiar de Canarias que convierte, por ahora, a la carretera en el modo de transporte único de viajeros y mercancías. Consecuencia de ello es el alto índice de motorización, por encima de la media nacional, tanto en vehículos por kilómetro de carretera como en vehículos por cada mil habitantes.

En cuestiones de movilidad, Las Palmas de Gran Canaria es el principal foco de atracción y generación de viajes y el segundo foco atractor es el sur de la isla, el resto de núcleos de población son más generadores de viajes que receptores.

El motivo principal de los viajes es el de trabajo con más del 50 % y la distribución horaria presenta horas punta por la mañana, de 7 a 10.

La intervención en la Red Insular de Carreteras propuesta en el PIOGC se orienta hacia un modelo radial o arborescente que no dependerá exclusivamente del anillo costero, en el que además de los dos corredores de las autovías desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Agaete y Mogán, pueda existir una serie de vías primarias radiales "que permitan establecer una jerarquía de itinerarios alternativos para dotar de un mejor acceso a áreas del interior".

La otra alternativa, consiste en un modelo anular con un "anillo costero potente del que parten una serie de vías radiales secundarias que dotan de accesibilidad al interior de la isla".

Las propuestas de intervención del PIOGC son de dos tipos:

- Nuevas autopistas y autovías "por saturación de las existentes o por su importancia estratégica" que tienen nuevos trazados. Se incluyen los corredores a Agaete y Mogán y las circunvalaciones de Telde y futura ciudad Aeroportuaria.

- Mejoras de accesibilidad para el resto de los proyectos del interior y de la costa oeste, que en algunos casos sólo consiste en modernización de los trazados existentes, mejora de sección y rectificación de curvas y en otros casos se ensaya un nuevo trazado.

A continuación se exponen las obras del Gobierno de Canarias, tanto en ejecución como en reciente finalización:

ACTUACIONES DE RECIENTE TERMINACIÓN	OBRAS EN EJECUCIÓN
Arguineguín-Puerto Rico	Remodelación del Enlace de Arinaga
Desdoblamiento Gando-Maspalomas	Circunvalación Norte-Sur: Cruce de Arinaga
Carrizal-Ingenio-Agüimes	Acond. GC-2: Enlace de Arucas-Bañaderos

ACTUACIONES DE RECIENTE TERMINACIÓN	OBRAS EN EJECUCIÓN
Vial Costero de Telde	Acond. Bañaderos-San Andrés
Circunvalación a Telde	Acceso a Teror
Acceso a Tafira	San Nicolás-El Risco
Circunvalación a Las Palmas de G.C.	IV Fase de Circunvalación a Las Palmas
Circunvalación a Arucas	
Guía-Gáldar-Agaete	
Acc. Al Puerto de Las Nieves	
Puerto Rico-Mogán	
Pagador-Guía	

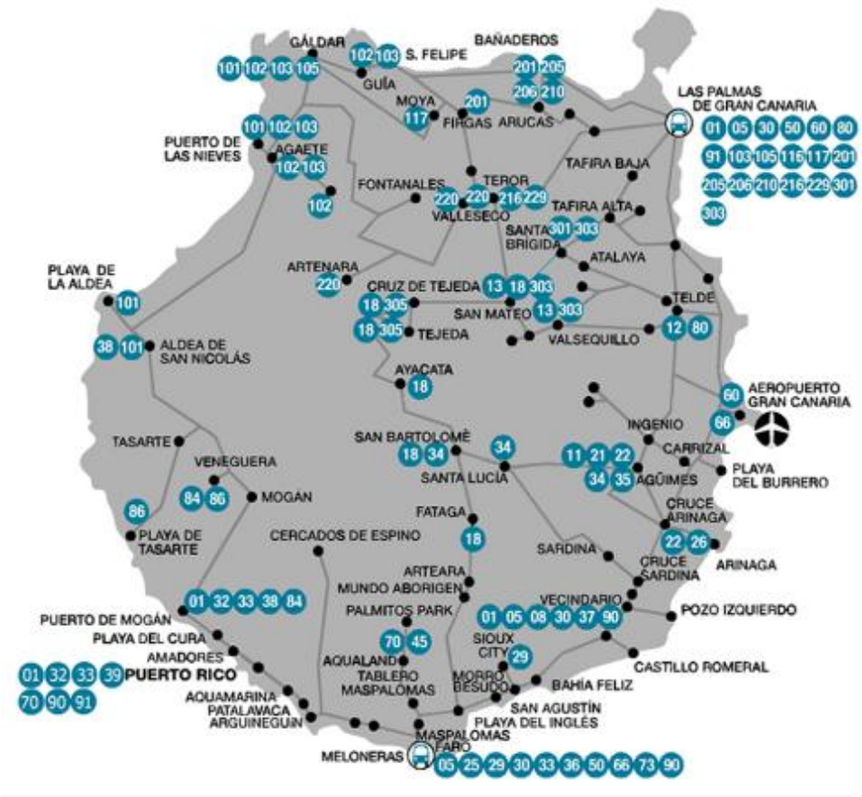
Actuaciones del Gobierno de Canarias. Fuente: www.gobcan.es

5.2 Infraestructura de transporte insular

5.2.1 Transporte público

En materia de transporte público, se detecta que la guagua es el medio más eficiente para moverse por la isla, y en general, se encuentra bien organizado. Sin embargo, si nos queremos desplazar por las zonas rurales es menos simple moverse que si nos desplazamos por ciudades, dado que se reduce notablemente la frecuencia de las líneas para llegar al destino. No obstante, con un poco de organización es fácil moverse por la isla a bajo coste, comparado con otras islas.

La empresa Global gestiona dicho transporte, y para ello, dispone de 320 guaguas, poniendo en marcha 120 de ellas cada hora. Cuenta con 121 líneas (7 directas, 6 indirectas y 3 nocturnas) y 2.425 puntos de parada. Los autobuses recorren, aproximadamente cada año 29.820.988 km. y son desplazados 28.320.578 viajeros. Las tarifas varían en función del origen y del destino, teniendo un precio aproximado entre Las Palmas de G.C. – Aeropuerto de 2.50 €. La empresa, también, dispone de diferentes métodos de pago: directo, anticipado, carnets acreditativos (familia numerosa general, familia numerosa especial, mayores de 70 años, clientes especiales o carné global plus). A continuación, se muestra un mapa de la isla, y sus líneas de guaguas.



Líneas de Guagua en Gran Canaria. Fuente. Global S.U.

5.2.2 Puertos y transporte marítimo

En los últimos años se ha experimentado un progreso tecnológico a través de los nuevos ferries de la alta velocidad marítima que posibilita las comunicaciones fluidas con las demás islas del archipiélago. Con respecto al sistema portuario, el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria prevé la renovación del frente portuario urbano de La Luz en el istmo de La Isleta, incorporando usos y actividades afines a los de la ciudad, y se proponen plataformas de servicios o logísticas y áreas de oportunidad para la implantación o reactivación de la actividad económica terciaria en el puerto de Salinetas, e industrial en el de Arinaga.

Dentro del sistema general portuario existen dos subsistemas cuyas relaciones entre sí no siempre son sistémicas, donde el primero contiene el carácter vertebrador y estructurante de la economía insular, y el segundo, desarrolla relaciones entre la actividad turística y deportiva con la actividad pesquera derivada del estancamiento del sector pesquero y de su creciente subsidiariedad de las instalaciones deportivas. A continuación se relacionan los puertos existentes con respecto a cada subsistema:

Subsistema 1.- Los puertos comerciales de transporte de personas y mercancías.

Los puertos existentes en la Isla con este carácter son los siguientes:

- El Puerto de La Luz y de Las Palmas de Gran Canaria (T.M. de Las Palmas de Gran Canaria - Titular: Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria)
- El Puerto (industrial) de Arinaga (T.M. de Agüimes - Titular: Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria)
- El Puerto de Agaete (T.M. de Agaete - Titular: Comunidad Autónoma)
- El Puerto (industrial) de Salinetas (T.M. de Telde - Titular: Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria – Concesión privada: Cinsa)
- El Puerto (industrial) de Arguineguín (T.M. de Mogán - Titular: Comunidad Autónoma – Concesión privada: Cementos de Canarias)

Subsistema 2.- Los puertos pesqueros y deportivos-turísticos. A continuación se incluirán, primero, los puertos deportivos y turísticos, que incluyen entre otras actividades afines, los pequeños cruceros turísticos por la costa insular o entre las islas más cercanas, y las excursiones turísticas para la pesca deportiva, recreativa, navegación, etc., y segundo, los puertos o refugios que contienen una actividad pesquera exclusiva o compartida con otros usos y servicios:

a) Puertos con actividad deportiva - turística:

- El Puerto de La Luz y de Las Palmas de Gran Canaria (T.M. de Las Palmas de Gran Canaria - Titular: Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria)
- El Puerto de Taliarte (T.M. de Telde - Titular: Cabildo de Gran Canaria)
- El Puerto de Pasito Blanco (T.M. de San Bartolomé de Tirajana - Titular: Privado)
- El Puerto de Arguineguín (T.M. de Mogán - Titular: Comunidad Autónoma)
- El Puerto de Puerto Rico (T.M. de Mogán - Titular: Privado)
- El Puerto de Mogán (T.M. de Mogán - Titular: Privado)
- El Puerto de Agaete (T.M. de Agaete - Titular: Comunidad Autónoma)

b) Puertos con actividad pesquera:

- El Puerto de La Luz y de Las Palmas de Gran Canaria (T.M. de Las Palmas de Gran Canaria - Titular: Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria)
- El Puerto de San Cristóbal (T.M. de Las Palmas de Gran Canaria - Titular: Cabildo de Gran Canaria)
- El Puerto de Taliarte (T.M. de Telde - Titular: Cabildo de Gran Canaria)
- El Puerto de Castillo del Romeral (T.M. de San Bartolomé de Tirajana - Titular: Comunidad Autónoma)

- El Puerto de Arguineguín (T.M. de Mogán - Titular: Comunidad Autónoma)
- El Puerto de Mogán (T.M. de Mogán - Titular: Privado)
- El Puerto de La Aldea (T.M. de La Aldea de S. Nicolás - Titular: Comunidad Autónoma)
- El Puerto de Agaete (T.M. de Agaete - Titular: Comunidad Autónoma)
- El Puerto de Sardina (T.M. de Gáldar - Titular: Comunidad Autónoma)

Los puertos pesqueros de San Cristóbal, Taliarte, Castillo del Romeral, Arguineguín, Mogán, La Aldea, Agaete y Sardina, han visto disminuida su importancia por el decaimiento del recurso pesquero. Se entiende que los puertos pesqueros existentes son suficientes y nuevas líneas de potenciación de los puertos, deberán venir de la versatilidad de los Puertos Deportivos - Turísticos que deben acoger embarcaciones e instalaciones que convengan a la actividad pesquera.

5.2.3 Transporte aéreo

El Aeropuerto de Gran Canaria, constituye una pieza estratégica esencial para el desarrollo socio económico actual y futuro de la isla.

Por un lado, la condición insular de Gran Canaria hace que todos los bienes y servicios que entren y salgan de la isla lo hagan a través del Aeropuerto o de los Puertos de La Luz y Las Palmas de Gran Canaria, y de Arinaga. Por otro lado, prácticamente la totalidad del turismo, motor de la economía insular, se canaliza a través del Aeropuerto. Así, si bien en 1996 se cifraba el impacto económico del Aeropuerto de Gran Canaria sobre la isla en 235 millones de euros, lo cierto es que la significación económica del Aeropuerto es muy superior a dicha cifra, teniendo en cuenta que la economía de la isla pivota sobre la actividad turística, y que ésta supuso, para el mismo año 1996, 189 millones de euros. Si a ello añadimos los efectos inducidos por el propio turismo, registrados en el citado año, puede establecerse que es imputable al Aeropuerto el 80% de toda la actividad económica de Gran Canaria.

De lo anterior se deduce la absoluta necesidad de garantizar la adecuación de las instalaciones aeroportuarias a la previsible evolución de la demanda, atendiendo tanto a los incrementos de pasajeros y mercancías, como a los que se producen en relación con el número de aeronaves y sus movimientos en horas punta, de tal modo que se eviten estrangulamientos y colapsos que pudieran lastrar seriamente el desarrollo económico de Gran Canaria.

El siguiente cuadro recoge algunas magnitudes que reflejan la evolución de los distintos tráficos que componen la actividad del transporte aéreo, que ha tenido lugar en los últimos años en el Aeropuerto de Gran Canaria:

AÑO	PASAJEROS		OPERACIONES		MERCANCÍA	
	TOTAL	INCREMENTO ANUAL (%)	TOTAL	INCREMENTO ANUAL (%)	TOTAL	INCREMENTO ANUAL (%)
2011	10.538.811	11,1	111.269	7,93	23.678.510	-3,46
2010	9.486.035	3,61	103.093	1,51	24.528.109	-5,64
2009	9.155.665	-10,35	101.557	-12,64	25.994.738	-22,85
2008	10.212.123	-1,38	116.252	1,66	33.695.248	-10,12
2007	10.354.903	0,66	114.355	-0,52	37.491.198	-2,27
2006	10.286.726	4,68	114.949	3,79	38.360.982	-5,02
2005	9.827.157	3,8	110.748	5,82	40.389.881	-1,33
2004	9.467.494	3,12	104.659	4,96	40.934.830	2,21
2003	9.181.229	1,9	99.712	6,3	40.050.037	1,04
2002	9.009.756	-3,45	93.803	0,55	39.638.875	-2,99
2001	9.332.132	-0,47	93.291	-4,87	40.860.795	-6,51
Incremento 2011-2001	-	12,93	-	19,27	-	-42,05

Evolución de la actividad del Aeropuerto de Gran Canaria 2.001-2.011. Fuente: Aena.

Puede observarse que el número de pasajeros se ha incrementado en el período considerado (2.001-2.011) en un 13%, mientras que el de operaciones lo ha hecho en casi un 20%. Asimismo, se constata una disminución en el transporte de mercancías en dicho período y que en el último año tanto el número de pasajeros como el de operaciones han incrementado notablemente.

Teniendo en cuenta que aproximadamente el 75% de los pasajeros que utilizan el Aeropuerto son turistas, resulta imprescindible asegurar, con la antelación que requieren las complejas actuaciones en este tipo de infraestructuras, que todos los subsistemas que componen el Aeropuerto estén suficientemente dotados para garantizar la prestación adecuada de sus servicios que incidan en el desarrollo de la actividad turística, y que le permitan, además de cumplir con su finalidad genérica de garantizar la conectividad de la isla con el resto del mundo, la generación de actividades económicas complementarias que, apoyadas en las ventajas derivadas de contar con un Aeropuerto Internacional de primer orden como el de Gran Canaria y su posición geoestratégica, propicien una diversificación de la economía insular, facilitando una externalización de la misma.

Remarcar que se ha aprobado el PTE-44, Plan Territorial Especial Parque Aeroportuario de Actividades Económicas de Gran Canaria, lo que implicará un aumento de la actividad.

ROJA
BUS
BUS

STOP

6. DATOS SOCIOECONÓMICOS Y DE MOVILIDAD

En este epígrafe se estudian los aspectos demográficos, sociales y económicos del área. Estos datos se encuentran ya recogidos y estudiados de manera pormenorizada en el PMM Maspalomas Costa Canaria que se encuentra en vigor, tanto en el ámbito insular como en el municipal, por lo que en el presente documento asume dicho contenido y no se procede a su estudio.

7. ESTUDIOS PREVIOS

El Estudio Integral de Movilidad elaborado por el Consorcio para la Rehabilitación turística del Sur de Gran Canaria, se han efectuado una serie de encuestas de movilidad realizadas tanto a turistas como a residentes de la zona turística y de los núcleos residenciales más cercanos.

De este modo, se realiza un estudio de los datos obtenidos asumiendo dicha información por el presente documento.

Encuestas pantalla a conductores:

De las 1.294 encuestas realizadas a los conductores de vehículos ligeros en los distintos puntos de acceso a la zona turística del municipio de San Bartolomé de Tirajana, se han tomado los datos de los lugares de origen y destino, el motivo del desplazamiento y el número de personas del vehículo.

A partir de los datos de la encuesta pantalla, expandidos por los aforos realizados en los mismos puntos, se puede afirmar que en un día laborable se registran aproximadamente 33.500 viajes-vehículo por los principales accesos del ámbito turístico. Del mismo modo, más de un 20% son viajes internos a la propia área de estudio. Además, aproximadamente, un 25% de los desplazamientos tienen un extremo en el área de San Fernando.

En cuanto al motivo de los desplazamientos, más de 50% lo hace por motivos de trabajo, mientras que el ocio, la playa o las compras ocupan sólo un tercio de los desplazamientos.

Finalmente, atendiendo al grado de ocupación de los vehículos en sus desplazamientos, destacar que en los principales desplazamientos la ocupación del vehículo apenas supera el 1,2 viajeros/vehículo con motivo del trabajo, siendo el desplazamiento hacia la playa el único que supera en 2 viajeros por vehículo.

Encuestas a peatones:

De las 315 encuestas realizadas a los peatones en los distintos ámbitos turísticos de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, se han tomado datos de:

- El lugar de alojamiento.
- De donde venía en ese momento.
- La frecuencia del viaje.
- El motivo de desplazamiento.
- El medio de transporte para ir y para volver.
- Su duración.
- Las principales dificultades del itinerario peatonal.

Entre los resultados obtenidos los datos a destacar en este apartado son los relacionados con el motivo de desplazamiento dentro de los ámbitos turísticos:

Se puede observar como los mayores flujos peatonales se realizan por motivos de paseo, playa y compras, mientras que los desplazamientos con motivos laborales u otros sólo ocupan aproximadamente un 10% del total.

Además, estos desplazamientos lo realizan mayormente andando entre el 50 y el 85% de los encuestados, mientras que la bicicleta apenas tiene presencia con un 1% del total, siendo entre 1 a 20 minutos el tiempo de los desplazamientos para un 60% de los peatones.

Finalmente, destacar las principales dificultades en el itinerario peatonal, entre la que coinciden con el mal estado de las aceras de los centros turísticos.

Encuestas en accesos a la playa:

De las 322 encuestas realizadas a los peatones en los distintos accesos a las principales playas turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, se toman los mismos datos que en las encuestas para peatones del punto anterior.

Destacar que los flujos peatonales provienen principalmente del mismo ámbito turístico de la playa en la que se encuentren o viceversa, de esta manera, los encuestados en el acceso a la playa de Playa del Inglés provienen de esa misma zona y así con los demás centros turísticos. Más del 75% de los desplazamientos a la playa se realizan a pié, mientras que a los centros de trabajo aproximadamente el 50% lo hace en vehículo.

Además, más del 60% de los encuestados se desplazan diariamente a la playa.

Destacar que la duración de estos desplazamientos es principalmente de 1 a 10 minutos.

Finalmente, entre las dificultades de acceso a la playa, destacar la falta de accesos a la playa y la falta de adaptación de los itinerarios peatonales.

Encuestas en centros comerciales:

De las 371 encuestas realizadas a los peatones en las inmediaciones de los principales centros comerciales de San Bartolomé de Tirajana, se han tomado los mismos datos que en las encuestas para peatones del punto anterior.

De ellas, destacar que el principal medio de transporte a emplear para llegar a dichos centros es andando, cuya procedencia es cercana a la zona. Sin embargo, los trabajadores acceden en más de un 60% en vehículo propio.

Del mismo modo, el medio de transporte empleado es el mismo para ir que para volver.

Finalmente, entre los principales motivos en el desplazamiento al lugar es principalmente el paseo.

Encuestas a trabajadores:

De las 712 encuestas realizadas a trabajadores dentro del ámbito turístico de San Bartolomé de Tirajana, se han tomado los mismos datos que en las encuestas para peatones del punto anterior.

Un 41% del total de los encuestados tienen su residencia en el exterior del municipio, mientras que un 44% la tiene en los núcleos residenciales próximos de San Fernando y El Tablero. A destacar que un 13% de los trabajadores encuestados tienen su residencia dentro del propio ámbito turístico de Playa del Inglés.

En cuanto al medio de transporte empleado para acceder a su puesto de trabajo, más de un 60% lo hace con su vehículo particular, mientras que andando o en transporte público no llega al 30% del total. Destacar que nadie usa la bicicleta.

De este modo, los trabajadores que acceden con vehículo propio, aproximadamente la mitad aparca en la calle en los aparcamientos de zona blanca, mientras que la otra mitad recurre a los aparcamientos de zona azul, de pago y plazas propias.

Entre los motivos de la poca utilización del transporte público para acceder a los puestos de trabajo aproximadamente un 45% coinciden en la lentitud del transporte.

8. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

Ámbito de estudio

El ámbito de estudio coincide con la urbanización de Playa del Inglés. Se delimita al norte por la autopista GC-1. Al sur, el límite lo marcan los deslindes tanto del dominio público marítimo terrestre (en la zona de El Veril) y de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas (en la zona de la propia Playa del Inglés). Al este, el barranco del Toro es el límite natural divisorio con San Agustín, y al oeste, una escarpada ladera se encarga de separar este sector y el de Maspalomas.

Ámbito de actuación

Este ámbito, de marcado carácter longitudinal, surge de manera residual como la franja de terreno resultante entre los trazados de la GC-1 y la GC-500, desde el Barranco del Toro, en el límite entre San Agustín y la urbanización Bellavista hacia el oeste.

El ámbito queda delimitado por el norte por la GC-1, al sur por la GC-500 y por el límite septentrional del Plan Parcial "El Veril", al este por el enlace de Las Burras con la GC-1, y al oeste por los límites del núcleo de Bellavista.

TALLER
CHAPA Y PINTURA
GARAJE
WERKSTATT

9. ESCENARIO ACTUAL

9.1 Equipamientos generadores de tráfico

Los equipamientos atractores o generadores de tráfico son aquellos que relacionados con la movilidad urbana se convierten en generadores de tráfico de usuarios. A estos equipamientos tienen acceso vehículos privados, transporte público, bicicletas y los peatones.

La red de centros generadores de tráfico pueden llegar a causar el colapso del sistema viario de manera individual o mediante la acción de varios centros simultáneamente.

Los centros atractores considerados se han categorizado como sigue:

- Restauración
- Centros y áreas comerciales
- Centros educativos
- Centros sanitarios
- Centros deportivos
- Puerto deportivo
- Actividades recreativas
- Playas

9.1.1 Oferta complementaria.

El grado de madurez de destinos de sol y playa como San Bartolomé de Tirajana, aconseja el desarrollo de medidas de política turística que permitan la redefinición de los productos turísticos litorales. Por ello, es a finales de la década de los 80, cuando investigadores y técnicos plantean la introducción de elementos de la denominada oferta turística complementaria para la reestructuración de destinos en fase de madurez.

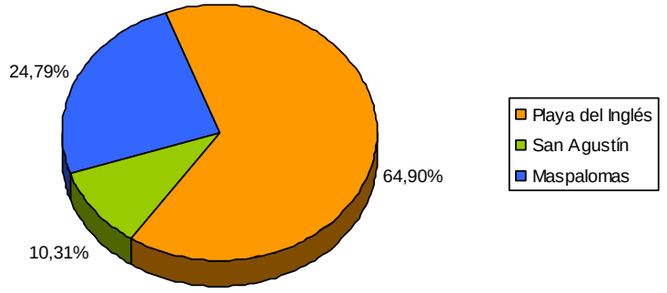
La oferta turística es el conjunto de bienes y servicios disponibles para uso o consumo de los turistas; puede ser básica compuesta por: recursos turísticos, infraestructuras (carreteras, puertos, etc.) y empresas turísticas (alojamiento, transporte, etc.); y puede ser complementaria, formada por: bares, restaurantes, centros de ocio, centros comerciales, etc.

Según el artículo 51 de la Ley de Turismo de Canarias de 1995, las empresas que con su actividad contribuyen a la oferta turística complementaria son: salas de fiestas, discotecas, salas de espectáculos y de baile; atracciones y espectáculos, actividades recreativas, de animación y demás esparcimiento y ocio; deportas, acción y aventura; y organización y asistencia a congresos y traducción simultánea.

A continuación se va a detallar la oferta complementaria existente en el ámbito de San Bartolomé de Tirajana.

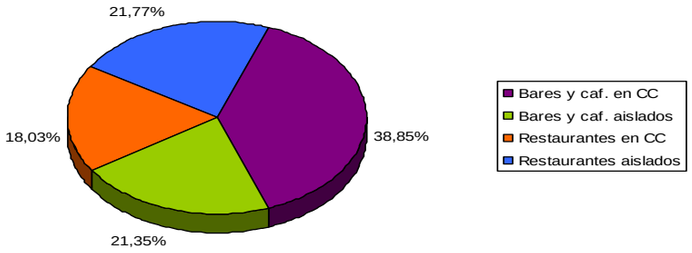
Bares, restaurantes y cafeterías

En el ámbito hay aproximadamente unos 960 establecimientos de restauración, divididos en 382 restaurantes y 578 bares y cafeterías. La mayor parte de esta oferta de restauración se encuentra localizada en la zona de Playa del Inglés, con un 64,90% frente al 24,79% de Maspalomas y al 10,31% de San Agustín.



Localización de la oferta de restauración por sectores del PMM. Fuente: Patronato de Turismo de Gran Canaria. Elaboración propia.

Esta diferencia tan grande entre los distintos núcleos se debe a la mayor concentración de establecimientos turísticos en Playa del Inglés, a una mayor concentración de residentes en San Agustín y a que Maspalomas es el núcleo más moderno.



Distribución de la oferta de restauración. Fuente: Patronato de Turismo de Gran Canaria. Elaboración propia.

Este gráfico refleja la distribución de la oferta de restauración. Por un lado, hay una elevadísima concentración de bares y cafeterías en los centros comerciales, unos 373 aproximadamente, por unos 205 que se encuentran situados en distintas vías del núcleo. Ocurre lo contrario con los restaurantes ya que no hay mayor número en las vías que en los centros comerciales (209 en el primer caso y 173 en el segundo).

9.1.2 Centros comerciales y comercios.

Hay un total de 35 centros comerciales o zonas comerciales abiertas más otros 2 cerrados (El Portón y Oasis), en el ámbito de referencia territorial: 5 en San Agustín, 21 en Playa del Inglés y 11 en Maspalomas. Estas diferencias, sobre todo con San Agustín, se deben a un menor crecimiento de éste como zona turística, inclinándose más hacia lo residencial o hacia lo vacacional de larga duración.

RELACIÓN DE CENTROS COMERCIALES		
SAN AGUSTÍN	**PLAYA DEL INGLÉS**	**MASPALOMAS**
El Portón (cerrado)	Metro	Faro 2
Rocas Rojas	Yumbo	Playmar
Morro Besudo	Pirámide	Sonnenland
San Agustín	Marieta	Meloneras Playa
Bahía Feliz	Sandía	Varadero
	Gran Chaparral	Boulevard Faro
	Cita	Oasis Beach
	Águila Roja	La Charca
	Santa Ana	Oasis (no está en explotación)
	Jardín del Sol	Boulevard Dunas
	Kasbah	Dunaflor
	Plaza	
	Edificio Prisma	
	Atlantic Beach Club	
	Tropical	
	Anexo I	
	Anexo II	
	El Veril	
	Corona Roja	
	Nilo	
	Eurocenter	

Fuente: turismo.maspalomas.com. Elaboración propia.

El PMM Maspalomas Costa Canaria contiene un fichero de centros comerciales, donde se puede consultar la ficha de cada uno de ellos con sus datos detallados.

En el análisis de cada uno de los centros comerciales, se evidencia el elevado número de locales comerciales cerrados que hay y que pueden afectar negativamente en la opinión de los usuarios.

Si a esto se le añade que, en líneas generales, el estado de conservación de los mismos es regular y que la mayoría de los comercios y oferta de restauración se encuentran localizados en los mismos, se desprende una imagen distorsionada del destino turístico.

En cuanto a los comercios, hay dos grandes grupos: aquellos ubicados dentro de los centros comerciales y los que están aislados en las vías. La mayoría pertenece al primer grupo. Atendiendo a su situación, más de la mitad de los establecimientos comerciales están concentrados en Playa del Inglés, seguido de Maspalomas y por último, San Agustín.

Hay dos tipologías que destacan en número sobre las demás: ropa y complementos, y otro comercio mixto.

9.1.3 Golf.

Considerando estrictamente al ámbito del PMM Maspalomas Costa Canaria, en la zona hay sólo dos campos de golf: Maspalomas Golf y Meloneras Golf.

Maspalomas Golf fue inaugurado en 1968, está situado junto a las Dunas de Maspalomas y tiene 18 hoyos y par 73. Cuenta con tee de prácticas, putting green y pitching green.

Meloneras Golf fue inaugurado en 2006, pertenece a la cadena Lopesan, y está ideado como un oasis rodeado de palmeras y lagos. Con 18 hoyos y par 71, fue diseñado por el estadounidense Ron Kirby y se extiende por 520.000m^2 de superficie muy técnica. También cuenta con putting green, pitching green, chipping green y bunker de prácticas.

Además de estos dos campos de golf, existe un *pitch & putt* de 8.000 m^2 situado en San Agustín, el "Familia Golf Sport & Spa San Agustín" de 9 hoyos y par 27, y cuenta con tee de prácticas, putting green y un bunker de prácticas.

9.1.4 Centros de spa y talasoterapia.

Son 9 los establecimientos de spa y talasoterapia que configuran la oferta complementaria de salud. Cinco se localizan en Maspalomas (dos en Maspalomas y tres en Meloneras), tres en Playa del Inglés y uno en San Agustín.

- Talasoterapia Canarias San Agustín (San Agustín)
- Spa Vital Wellness Center – Hotel Eugenia Victoria (Playa del Inglés)
- Seaside Hotel Sandy Beach (Playa del Inglés)
- Spa & Wellness Seaside Grand Hotel Residencia (Maspalomas)
- Spa & Wellness Seaside Hotel Palm Beach (Maspalomas)
- Corallium Spa-Lopesan Costa Meloneras Resort Spa & Casino (Maspalomas)
- Corallium Thalasso. Gran Hotel Villa del Conde (Maspalomas)
- Vital Suites Wellness and Spa - Hotel Dunas Vital Suite (Playa del Inglés)
- Wellness Meloneras - Hotel H10 Playa Meloneras (Maspalomas)
- Todos estos centros de Spa están ubicados en establecimientos de alojamiento superiores a cuatro estrellas, pero pueden ser utilizados por cualquier usuario que así lo desee, pagando por los servicios que vaya a disfrutar.

9.1.5 Congresos.

Al igual que con el turismo de salud, de los 19 centros de congresos localizados sólo uno no está vinculado a un establecimiento de alojamiento (ExpoMeloneras). La distribución es más heterogénea, con tres en San Agustín, siete en Maspalomas (cuatro en Meloneras y tres en Maspalomas) y ocho en Playa del Inglés.

- Hotel Costa Canaria
- Hotel Gloria Palace San Agustín
- Hotel Meliá Tamarindos
- Hotel Riu Palace Maspalomas
- Hotel Palm Beach
- Hotel Riu Grand Palace Maspalomas Oasis
- Ifa Faro Hotel
- Lopesan Costa Meloneras
- H10 Playa Meloneras Palace
- Gran Hotel Lopesan Villa del Conde
- Barceló Las Margaritas
- Lopesan Catarina
- Ifa Dunamar
- Hotel Lucana
- Hotel Neptuno
- Lopesan Buenaventura
- Ifa Continental
- Hotel Orquídea Bahía Feliz
- ExpoMeloneras

Esta distribución tan desigual puede deberse al crecimiento que ha tenido tanto la zona de Maspalomas como la de Meloneras en los últimos años. Y a la mayor concentración de oferta de establecimientos hoteleros de Maspalomas y Meloneras.

9.1.6 Empresas de entretenimiento.

Por lo que se refiere a las empresas de entretenimiento, las que se han encontrado que prestan sus servicios en esta zona, mayoritariamente están ubicadas en Playa del Inglés (10), en Maspalomas (7) y en San Agustín (5).

Dentro de estas empresas, diez de ellas se dedican a deportes acuáticos (buceo, surfing, windsurfing) y once dedican su actividad a deportes de tierra (alquiler de bicicletas o a realizar excursiones en bicicletas, senderismo, rutas en jeep, paseos en camello, multiaventura, quad, paintball, etc).

9.1.7 Playas.

Las playas de la isla de Gran Canaria y en concreto del municipio de San Bartolomé de Tirajana, representan grandes elementos de servicios turísticos, en un concepto de sol y playa, del que es un reclamo nacional e internacional.

Dentro de las playas que se citan a continuación cabe destacar la playa de San Agustín, Playa del Inglés, Maspalomas y Meloneras ya que poseen la Bandera Azul, distintivo de calidad, y que la mantienen desde 1991, 1988, 1990 y 2012 respectivamente.

NOMBRE	EXTEN-SIÓN	ANCHU-RA MEDIA	COMPOSICIÓN	GRADO DE URBANIZA-CIÓN	GRADO DE OCUPACIÓN
Playa del Besudo (Morro Besudo)	170 m	35 m	Arena fina y rocas	Urbano	Medio
Playa de San Agustín	670 m	50 m	Arena y roca	Urbano	Alto
Playa de Las Burras (Puerto Chico)	380 m	110 m	Arena fina	Urbano	Alto
Playa de Las Burras (Barranco del Toro)	600 m	110 m	Arena y bolos	Alto	Alto
Playa del Corralillo (El Cochino – El Veril)	350 m	60 m	Arena fina	Urbano	Alto
Playa del Inglés	2.850 m	80 m	Arena fina	Alto	Alto
Playa de Maspalomas	2.710 m	55 m	Arena fina	Urbano	Alto
Playa del Faro	750 m	18 m	Bolos, grava y roca	Alto	Bajo
Playa de Las Mujeres	300 m	30 m	Bolos y roca	Urbano	Bajo
Playa de Las Meloneras	570 m	75 m	Arena fina, bolos y rocas	Urbano	Medio
Playa de Pasito Blanco (El Hornillo)	450 m	40 m	Arena fina, bolos y rocas	Urbano	Bajo

De las playas citadas anteriormente, se pueden destacar algunas particularidades:

- Playa de San Agustín: es una de las playas más importantes de la zona turística Maspalomas Costa Canaria. Tiene un paseo marítimo que enlaza Morro Besudo con Playa del Inglés. Es una playa muy frecuentada por la población local.
- Playa del Inglés: es excelente para la práctica de todo tipo de deportes náuticos y de saltos en paracaídas. Cuenta con un área delimitada para la práctica del nudismo. Eventualmente se celebran campeonatos deportivos de surf, vóley playa, fútbol playa y conciertos.
- Playa de Maspalomas: está integrada dentro de la Reserva Natural Especial Dunas de Maspalomas, conformada por 403 hectáreas de dunas, una charca y un palmeral. Al igual que Playa del Inglés, la playa de Maspalomas cuenta con un área delimitada para practicar el nudismo. En uno de sus extremos se encuentra el edificio del Faro, patrimonio arquitectónico.

9.1.8 Actividades recreativas.

Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas

Es un espacio natural cuyo objetivo es la preservación de sus hábitats singulares, especies concretas, formaciones geológicas o procesos ecológicos esenciales, no siendo compatible con la ocupación humana ajena a fines científicos o educativos, y en los que se tolera, de manera excepcional, los usos recreativos o de carácter tradicional.

Existen centros o parques, destinados a promover información de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas, como son el parque Tony Gallardo o el Centro de Interpretación.

Además, cabe destacar otras actividades a desarrollar en la Reserva. Por ejemplo, los itinerarios guiados, que comienzan en el Centro de Interpretación, para posteriormente iniciar una ruta que terminará en el Parque Tony Gallardo.

También hay varios senderos señalizados dentro de la Reserva, a través de los cuales se puede acceder a las zonas más interesantes del espacio natural, y estando prohibido la circulación por fuera de ellos.

Fuente: PMM de Maspalomas Costa Canaria.

Junto a la Charca y delante del Centro de Interpretación existen dos miradores que permiten la observación del paisaje.

Por sus cualidades climáticas y su singularidad paisajística, la Reserva y la playa se suelen utilizar como escenario natural para la realización de películas, anuncios publicitarios, videoclips, fotografías de moda, etc.

En los límites de la reserva, en las dependencias anexas al Hotel Riu Palace, se encuentra el Centro de Interpretación de las Dunas de Maspalomas. Inaugurado el 21 de marzo de 1994, las instalaciones que el centro ofrece al visitante cuentan con una superficie de 125 m^2, dividida en tres secciones: una sala expositiva con paneles, una sala de audiovisuales y los servicios higiénicos. Actualmente permanece cerrado al público.

Parques y jardines

El municipio de San Bartolomé de Tirajana dispone de lugares de esparcimiento, como son los parques o zonas ajardinadas, dotados de servicios mínimos (alumbrado, bancos, papeleras…) que hacen posible la estancia del usuario, así como el desarrollo de actividades al aire libre o simplemente un lugar adecuado para disfrutar del tiempo de ocio. En este epígrafe también tienen lugar aquellos parques que además de ofrecer un espacio en sí mismo, incorporan una oferta específica de entretenimiento didáctico.

- **Parque Urbano del Sur:** Situado en Maspalomas, es un parque de 6.233 m^2 de superficie. Cuenta con un edificio para espectáculos anexo al graderío, jardines, un lago entre el graderío y la zona de escenario, aseos. Este parque además cuenta con rocódromo, zona infantil de juegos, cafetería, merendero, y dos circuitos que rodean al parque, uno para practicar footing y otro para bicicletas y patines.
- **Parque Europa:** situado en Playa del Inglés, es un extenso parque en el que poder desarrollar actividades al aire libre. Presenta un deteriorado estado de conservación, sin equipamientos mínimos que favorezcan la estancia del usuario.
- **Área Ajardinada Calle Granada:** este parque ubicado en Playa del Inglés, está acondicionado y presenta un estado óptimo de conservación, en el que el usuario puede desarrollar actividades al aire libre o disfrutar de la tranquilidad que yace en este espacio.
- **Parque Lineal:** este extenso parque localizado en San Agustín, presenta un adecuado estado de conservación, así como las condiciones mínimas que favorecen la estancia del usuario y el desarrollo de otro tipo de actividades al aire libre.
- **Parque Tony Gallardo:** en Maspalomas, fue ideado por el escultor que da nombre al parque, en él se simulan los diferentes hábitats de la Reserva Natural Especial de Las Dunas de Maspalomas, con un circuito cerrado de agua. Este parque incorpora lo que se ha denominado como oferta de entretenimiento didáctico, pues a lo largo del mismo, se puede encontrar letreros informativos sobre las distintas especies de flora y fauna que se pueden encontrar en el mismo. Actualmente se encuentra cerrado al público.
- **Parque Botánico de Maspalomas:** como su propio nombre indica, se ubica en Maspalomas, ocupa una superficie de 12.000 m^2 y también forma parte de esa oferta de entretenimiento didáctico enunciada. Tiene unas quinientas especies vegetales, sin una distribución sistémica rígida, con el objetivo de darle al conjunto mayor diversidad botánica a cada una de las zonas. Contiene, palmeras, arbolado ornamental y frutal, arbustos, trepadoras, suculentas, acuáticas, hortícolas, medicinales, aromáticas, autóctonas de Canarias y Macaronesia, hierbas y arbustos silvestres y una zona con plantas de interior. Además cuenta con un centro de interpretación y un banco de semillas.

- **Parques de ocio**

En el núcleo sólo existe un parque de ocio, más concretamente un parque de atracciones, que ofrece además otros servicios.

Se trata del Holiday World, situado en Maspalomas, un parque de atracciones destinado a público de todas las edades pues en su interior hay bolera, restaurantes, min-golf, cafeterías, internet, discotecas, terraza chillout, Holi' Minipark, live music, wellness center con piscina, guardería y peluquería. Además tiene espectáculos y animación. Algunas de sus atracciones son montaña rusa, Sky Drop, Barco Pirata, Tío Vivo, Carrusel infantil, paseos en pony, etc.

9.1.9 Centros educativos

Dentro del ámbito de estudio correspondiente a Playa del Inglés no existe, en la actualidad, ningún centro educativo.

9.1.10 Centros sanitarios

Según los datos del Cabildo de Gran Canaria, no se encuentra ningún gran centro sanitario en Playa del Inglés, figurando como los más cercanos el Centro de Salud de Maspalomas y la Clínica Roca en San Agustín. Lo único que se pueden encontrar son 16 pequeñas consultas médicas, pero que por su reducido tamaño y poca afluencia de pacientes, no tienen peso en lo referente al estudio de movilidad.

9.1.11 Actividades culturales.

Las actividades culturales están conformadas por una elevada variedad de temas como el patrimonio histórico, música, teatro… Toda esta clase de actividades en un destino, principalmente de sol y playa, puede resultar en ocasiones escaso y poco atractivo, y gran parte de sus usuarios, lo son de manera casual y no el motivo principal de su viaje.

9.1.12 Bienes patrimoniales.

Los bienes patrimoniales pueden ser yacimientos arqueológicos o bienes etnográficos y arquitectónicos. En este apartado, tienen lugar aquellos que, situados tanto en el ámbito específico de estudio como fuera de él, gozan de interés turístico.

Yacimientos arqueológicos en la cuenca de Maspalomas y Salobre-Costa:

- **Yacimiento de la Necrópolis de Maspalomas:** con más de 2.000 m^2, alberga más de un centenar de cistas funerarias, de las cuales algunas albergaban en su interior algún individuo. Se ofrecen visitas guiadas al lugar mediante cita previa, gracias a las cuales el visitante puede conocer el contenido del yacimiento y el estado actual de los trabajos de excavación.
- **El Canalizo:** conjunto de casas cueva, bajo solapones, con pared exterior sin enfoscar en algunos casos. Se encuentran asociados los alpendres, también bajo solapones, con pesebres en roca y muro exterior de cerramiento. También se documentaron varios hornos familiares próximos a las viviendas.

El lugar ya era ocupado por los antiguos habitantes de las islas, los aborígenes. A partir de ahí, las viviendas se han ido ocupando y adaptando a las necesidades de sus habitantes hasta la actualidad.

- **Necrópolis de Artemara:** situada junto al pueblo de Arteara, ocupa un territorio de dos kilómetros de largo por uno de ancho. Se trata de un yacimiento funerario prehistórico conformado por más de un millar de estructuras tumulares. Un porcentaje muy elevado de las estructuras son túmulos simples, es decir, un espacio funerario protegido luego por un amontonamiento de piedras.
- **Punta Mujeres:** se encuentra enclavado a unos 150 m al oeste del Faro de Maspalomas, en dirección a la Playa de las Meloneras. El enclave se ha relacionado con una gran estructura habitacional, un asentamiento que aprovecha los diversos recursos alimenticios de la zona, junto a un oasis de gran tamaño, un complejo dunar inalterado y una charca intermareal que recibía una abundante población de avifauna estacional.

Bienes etnográficos-arquitectónicos:

- **El Faro de Maspalomas:** esta obra de ingeniería fue proyectada por Juan de León y Castillo, y constituye el edificio civil de mayor importancia histórica y monumental de la zona. Hasta 1889 duraron los trabajos de construcción del Faro, con la colocación de la linterna, en la que finalmente quedaría instalado el aparato óptico de F. Barbier & Cie, fabricado en París ese mismo año, pero no fue hasta el 1 de febrero de 1890 cuando se iluminó oficialmente.

  Los valores monumentales e históricos de esta edificación determinaron que fuera declarado, a los 100 años de su creación, como Bien de Interés Cultural, en la categoría de Monumento Histórico.

- **Casa Condal:** Esta casa señorial del siglo XVIII, era utilizada por el Conde de la Vega Grande como "casa de vacaciones". Declarada Bien de Interés Cultural en 1.985, funciona actualmente como museo, con exposiciones concretas o temporales.

9.1.13 Puerto.

El puerto deportivo Pasito Blanco cuenta en la actualidad con 388 puntos de atraque para barcos desde 6 m hasta 40 m de eslora, así como 80 plazas en marina seca. Tiene un calado mínimo de 3 m y máximo de 7 m, su área de abrigo de 43.045 m^2. El varadero cuenta con un travelift de 64 toneladas de capacidad y una grúa de 2 toneladas. Se realizan servicios de antifouling, mecánica general, electricidad y electrónica y reparación de fibra y madera.

Además se facilitan los servicios de recogida de basuras, venta y alquiler de embarcaciones, buzos de emergencia, supermercado, teléfono restringido, estación de combustible, agua corriente, primeros auxilios, lavandería autoservicio, servicio meteorológico, depósitos de aceites usados, depósitos de aguas negras y sentinas, servicios y duchas, aparcamiento e información turística.

El puerto cuenta con la Bandera Azul de la UE desde 1992.

9.1.14 Oferta complementaria en el resto del municipio.

Dentro del municipio de San Bartolomé de Tirajana y fuera del ámbito de estudio existen otras empresas de entretenimiento y parques de ocio.

- **Empresas de entretenimiento:** las empresas de entretenimiento que están situadas fuera del ámbito de estudio están dedicadas a deportes de aire (escuela de ultraligeros, excursiones en helicóptero, paracaidismo) y a deportes acuáticos (escuelas de buceo, wind-surf, surf, excursiones marítimas, etc.)
- **Aqualand Maspalomas:** parque de atracciones acuáticas para toda la familia, con toboganes de multitud de formas y alturas y zona especial para niños en el parque infantil de agua.
- **Mundo Aborigen:** reconstrucción de una antigua aldea canaria, que ofrece una reproducción de la cultura prehispánica guanche, con más de 100 figuras a tamaño real dispuestas en escenas cotidianas. Se encuentra rodeado por el Barranco de Fataga, ofreciendo a su vez un paisaje de incomparable belleza.

- **Palmitos Park:** parque zoológico y botánico donde se pueden ver exhibiciones de rapaces, de papagayos y de aves exóticas, además consta de delfinario, acuario, reptiles y jardines de cactus, colección de orquídeas y casa de las mariposas.
- **Sioux City:** parque temático con espectáculos y animales, simulando un pueblo en el salvaje oeste, donde se encuentran ladrones de bancos, indígenas, etc.
- **Gran Karting Club:** circuito con una flota de karts adaptados para las distintas edades. (Dentro del ámbito de referencia territorial)
- **Racing Kart Maspalomas:** pista donde pueden alquilarse karts además de poseer una escuela de pilotos de karts para niños. Disponen de karts para personas con movilidad reducida.

9.2 Red viaria.

La red viaria se trata de la plataforma reservada a la circulación de personas, vehículos y algún modo o tipo de transporte, tales como los sistemas de transporte colectivo, carriles específicos para guaguas y carriles para bicicletas, así como a los estacionamientos de éstos.

De esta forma, la red viaria desempeña las funciones básicas de canal de transporte, sirviendo al tráfico rodado y peatonal, y como soporte de actividades, facilitando el acceso a las viviendas.

Teniendo en cuenta las consideraciones de las "Recomendaciones para el proyecto y diseño del viario urbano", se ha realizado un estudio del espacio urbano, entendiéndolo como la red viaria o cualquiera de sus partes en función de las distintas actividades que en ellos se realicen. De esta forma se ha obtenido un análisis detallado en la delimitación de estudio con el resultado formal del viario y su entorno.

Atendiendo a los criterios de jerarquización funcional, se ha clasificado la red viaria en dos niveles: Viario exterior o estructurante y viario urbano.

9.2.1 Caracterización del viario estructurante.

En cumplimiento de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, las carreteras se clasifican en regionales, insulares y municipales, según corresponda su titularidad a la Comunidad Autónoma, a los Cabildos Insulares o a los Ayuntamientos.

La tipología de la red actual de carreteras estructurantes del municipio de San Bartolomé de Tirajana está formada por autopista o autovías de calzadas separadas por medianas y, en su mayoría, por carreteras convencionales.

Red de carreteras de Interés Regional

Siguiendo el proceso de transferencias del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias, que se inició con la aprobación del Real Decreto 2125/1984, de 1 de agosto, de traspasos a Canarias de funciones y servicios del Estado en materia de carreteras, todas las carreteras estatales han pasado a la Comunidad, la cual ha transferido a su vez la mayor parte a los Cabildos Insulares. A partir de esto, el Decreto 92/2009, de 30 de junio, de Modificación del Decreto 247/1993, clasifica la red de interés regional, en lo que se refiere a Gran Canaria.

CARRETERAS DE INTERÉS REGIONAL				
NOMENCLATURA CARRETERA	TRAMO		TIPO DE CARRETERA	TITULARIDAD
	Inicio	Fin		
GC-1	Plaza de Belén María	Playa de Mogán	Autopista	Gobierno de Canarias

Fuente: Elaboración propia. Datos del Cabildo de Gran Canaria.

Autopista GC-1

La autopista GC-1 constituye el elemento más importante de la red viaria de Gran Canaria y atraviesa todo el municipio de San Bartolomé de Tirajana, convirtiéndose en el principal eje de comunicación con el resto de la isla. Dentro del municipio tiene siete enlaces principales. Los siete enlaces son:

- Pk 31+100: Juan Grande.
- Pk 38: Tarajalillo.
- Pk 43: Las Burras.
- Pk 46+600: Maspalomas.
- Pk 48: El Tablero.
- Pk 50: Pasito Blanco.
- Pk 53: Salobre Golf.

Además, San Fernando presenta dos ramales, uno de salida hacia Lomo de Maspalomas y otro de incorporación desde la Avenida de Tirajana, que se conectan a través de la trama urbana. No puede considerarse como un enlace ya que no es posible realizar los movimientos de circulación entre las direcciones “Sur – Avenida de Tirajana” y “Lomo Maspalomas – Sur”.

Autopista GC-1. Fuente: Trabajo de campo del presente PMM. Agosto (2014).

Esta vía desarrolla un papel principal para la movilidad en el ámbito de estudio debido al gran número de vehículos que acceden por ella.

Presenta dos tramos diferenciados. El primero va desde el enlace de Juan Grande, en el PK 31, hasta el enlace de Maspalomas, en el PK 46+600. Su sección transversal consta de dos calzadas de doble sentido de circulación, separadas por una mediana con barrera tipo New Jersey, con vegetación e iluminación. Cada calzada está provista de tres carriles de circulación y velocidad máxima permitida de 120 km/h.

El segundo tramo va desde el enlace de Maspalomas, en el PK 46+600 hasta Arguineguín. A diferencia del tramo anterior, consta de dos carriles de circulación por sentido, sin iluminación y con mediana sin vegetación.

La velocidad máxima permitida es de 110Km/h.

Presenta un único punto de aforo dentro del municipio de San Bartolomé de Tirajana en el PK 50+279, en Pasito Blanco, con una Intensidad Media Diaria de 32.664 vehículos al día y un 5,24% de vehículos pesados. Sin embargo, la autopista presenta un punto de aforo en la entrada al municipio y otro a la salida dirección a Mogán.

El primero se localiza en Carrizal, en el PK 19+950, con una IMD de 88.706 vehículos y un 7,47% de vehículos pesados, mientras que el segundo se localiza en Arguineguín, con una IMD 11.546 vehículos y un 7,73% de vehículos pesados.

De esta forma, se detecta que muchos de los traslados desde Las Palmas de Gran Canaria se quedan en San Bartolomé de Tirajana, siendo el número que continúa o sale del municipio dirección a Mogán muy inferior al que entra.

No presenta problemas de saturación, sin embargo en el enlace de Las Burras pueden generarse atascos en hora punta o días festivos.

Red de carreteras de Interés Insular

Dentro de este grupo se encuentran aquellas vías que canalizan el tráfico de paso de media y larga distancia, conectando el municipio con el resto de la isla o con otros núcleos o municipios. Su trazado, en la mayoría de los casos, se trata de una única calzada con un carril de circulación por sentido y con velocidades e intensidades de circulación media-altas.

Dentro de esta clasificación de la red viaria no existe ninguna carretera que afecte al ámbito de estudio.

Red de carreteras de Interés Municipal

La red de interés municipal está formada por los tramos municipalizados por las carreteras de interés insular. Su titularidad es el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.

CARRETERAS DE INTERÉS MUNICIPAL					
DENOMINACIÓN ACTUAL	**NOMENCLATURA CARRETERA**	**TRAMO MUNICIPALIZADO**	**PK INICIO**	**PK FINAL**	**LONGITUD (KM)**
-	GC-500	Inicio de desdoblamiento en Bahía Feliz a acceso a GC-1 en Pasito Blanco	7+400	19+880	12,48
-	GC-500	Enlace de El Veril	Final del tramo	Inicio ramal acceso a GC-1	-

-	GC-500	Enlace Campo Internacional	Final del tramo	Inicio ramal acceso a GC-1	-

Fuente: Elaboración propia. Datos del Cabildo de Gran Canaria.

Carretera GC-500

La GC-500 es la principal vía de circulación dentro de la zona turística, cumpliendo el papel de vía distribuidora de vehículos a lo largo de las distintas urbanizaciones que une. Juega un papel fundamental en el transporte motorizado en los núcleos turísticos del sur de la isla, al ser el eje viario más transitado superando en algunos puntos los 20.000 vehículos/día, recibiendo el tráfico procedente de la autopista GC-1.

Su trazado municipalizado va desde el enlace de la GC-1 en Tarajalillo al enlace de la GC-1 en Pasito Blanco. Durante este recorrido la vía sufre distintos cambios de sección, en algunas zonas está formada por dos calzadas separadas con dos carriles de circulación por sentido y en otras su sección transversal está compuesta por una calzada única con dos carriles de circulación uno por sentido.

La vía se conecta a la autopista GC-1 a través de los distintos enlaces existentes, siendo el de mayor importancia para este plan por su cercanía al ámbito de actuación el de Las Burras.

Carretera GC-500. Fuente: Trabajo de campo del presente PMM. Agosto (2014).

9.2.2 Caracterización del viario de la trama urbana de Playa del Inglés.

Desde las vías de acceso descritas en el punto anterior se estructura la red viaria interna que se organiza en varios niveles:

Primer Orden

Este tipo de vías se caracterizan por ser las principales arterias de circulación, son de doble sentido, con una sección generalmente superior al resto de vías, además presentan características geométricas y funcionales favorables para el tráfico de vehículos y de personas.

Dentro de este tipo de calles la principal es la Avenida de Tirajana que soporta la mayor cantidad de tráfico tanto de vehículos como de personas. En Playa del Inglés también es de primer orden parte de la Avenida de Alféreces Provisionales, descontando el último tramo de bajada a la playa,

que conecta por el extremo más occidental con dos de las vías de primer orden de Campo Internacional.

Esquema de las vías de primero orden. Fuente: PMM de Maspalomas Costa Canaria.

Segundo orden

Son vías de menor tránsito que las anteriores aunque generalmente con las mismas propiedades, pudiendo ser de menor sección que las de primer orden. Normalmente se forman a partir de vías principales, son de doble sentido salvo casos especiales, en los que la calle es de uno único. Compaginan la función de movilidad y accesibilidad.

Esquema de vías de segundo orden. Fuente: PMM de Maspalomas Costa Canaria.

Tercer orden

Pertenece a este orden toda vía que por sus características tipológicas no pueda clasificarse en ninguno de los grupos anteriores. Normalmente son de un solo carril por sentido y se suelen formar a partir de ramificaciones de vías de segundo orden, aunque hay casos en que se forman a partir de las de primer orden ya que son vías sin salida. Su función principal es la de dar accesibilidad a las distintas parcelas.

Esquema de vías de tercer orden. Fuente: PMM de Maspalomas Costa Canaria.

9.2.3 Acceso al ámbito de actuación.

Existen tres accesos:

El Enlace de Las Burras

El principal acceso y conecta la autopista GC-1 con la carretera GC-500.

La carretera GC-500

Esta vía linda con el ámbito de actuación en su extremo sur.

Calle Alcalde Enrique Jorge

Esta vía se encuentra situada en el extremo oeste, pertenece a la trama urbana del núcleo de Bellavista. Su tramo inicial está asfaltado, sin embargo su tramo final no está pavimentado.

Localización de las vías que dan acceso al ámbito de actuación. Elaboración propia.

9.3 Red de infraestructuras para los peatones

La movilidad peatonal, junto a la bicicleta, es el medio más saludable, eficiente y limpio, ya que fomenta la actividad física, no consume energía y, por lo tanto, tampoco produce emisiones contaminantes. Además, es el más económico y equitativo, debido a que, en la medida de lo posible, todos lo pueden utilizar.

Para distancias inferiores a 3 km. es el medio de transporte más recomendable, siendo los desplazamientos en las ciudades muchas veces inferiores a esta distancia.

La velocidad media de desplazamiento a pie por ciudad en un día laborable es, aproximadamente, de 1 m/s, aunque varía en función de la edad y la condición física de cada persona. Por lo tanto, se tarda alrededor de 12 a 15 minutos en recorrer un kilómetro.

De acuerdo con los datos disponibles, en prácticamente todas las ciudades medias y en muchas de las grandes áreas turísticas, el desplazamiento a pie constituye la forma mayoritaria de moverse, alcanzando porcentajes que superan incluso el 70% del total.

Paradójicamente, la atención que se ha venido prestando a las infraestructuras que facilitan esta movilidad ha sido, en las últimas décadas, muy reducida, si se compara con la suscitada por las infraestructuras destinadas al tráfico motorizado (autovías y autopistas, carreteras convencionales, calles, etc.). A estas últimas se les confiere automáticamente un valor estratégico (sin ellas, se asume, no funcionan las ciudades o la economía), mientras los soportes del movimiento a pie de la ciudadanía se consideran cosa menor, que no debe estudiarse específicamente, sino supeditarse a las infraestructuras del tráfico rodado y discurrir por sus bordes, a pesar de la importancia que las cifras del reparto modal les confieren.

La finalidad de una red peatonal es conectar el territorio urbano de manera que nodos de comunicación, equipamientos y espacios públicos queden al alcance del ciudadano que se desplaza a pie. De este modo, se garantiza una buena accesibilidad a los múltiples servicios y actividades cotidianas: centros educativos, deportivos, administrativos, institucionales, culturales, cívicos, los 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. Además, tienen unas exigencias ambientales y de diseños específicos 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.

Los criterios abordados en la gama de sendas peatonales a la hora de categorizar cada una, van en función de la Ley 8/1995, de 6 de Abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación y por la Orden VIV/561/2010 por el que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

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, que es la sección transversal de la senda.

De la misma manera que la red de infraestructuras para el tráfico rodado es objeto de estudios específicos, en los que se establece su estructura, jerarquizándose sus elementos e intersecciones y diseñándose en función de las intensidades previstas y de su función en el conjunto del sistema viario, si se pretende promover los desplazamientos peatonales, es necesario, de entrada, conferir la misma importancia a la red de espacios que la soporta, los espacios peatonales constituidos, mayoritariamente por las aceras, bulevares y plazas, por las medidas que dan prioridad al peatón en las intersecciones (semáforos, pasos de peatones elevados, etc.) y, en menor medida, por calles peatonales o por aquellas reguladas para proteger a los caminantes de los automóviles.

9.3.1 Caracterización de la movilidad peatonal

La movilidad peatonal se ha desarrollado a partir de cuatro variables: la conectividad, la accesibilidad, condición de seguridad y la condición de confort.

- Conectividad: Se trata de una infraestructura adecuada para la movilidad peatonal que conecte los diferentes espacios por donde el peatón transita. Debe garantizar la accesibilidad a nodos de comunicación, equipamientos y espacios públicos, así como los servicios y actividades cotidianas: centros educativos, deportivos, culturales, comercios. Ha de favorecer la sensación de proximidad y reducir la dependencia de la movilidad motorizada.

- Accesibilidad: En cumplimiento del 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, en su artículo 2, se clasifican los espacios, instalaciones, edificaciones o servicios, atendiendo a sus niveles de accesibilidad en adaptados, practicables y convertibles.

- Adaptado: Si se ajusta a los requerimientos funcionales y dimensiones contenidos en el Reglamento.
- Practicable: Cuando, sin ajustarse a todos los requerimientos del Reglamento que lo califiquen como adaptado, no impide su utilización de forma autónoma a las personas con limitación o movilidad reducidas.
- Convertible: Cuando, mediante modificaciones de escasa entidad y bajo coste, que no afecten a su configuración esencial, puede transformarse en adaptado o practicable.

Además, se adoptará el término de no adaptadas para aquellas vías que afecten a su configuración esencial para su adaptación.

- 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 sean convenientes en términos de sana convivencia social generando confianza al utilizarlos.

- Condición de confort: La condición de confort se da en la medida en que el peatón transite a gusto por el espacio público, realizando recorridos óptimos en términos de tiempo y distancia. Los recorridos han de complementarse mediante la implantación de vados, rampas y elementos que facilitan el tránsito de los usuarios.

9.3.2 Características globales de la red peatonal

En general, la zona de estudio presenta sendas peatonales con unas condiciones aceptables. Sin embargo, existen vías peatonales estrechas, deterioradas y poco accesibles, presentando pendientes excesivas e insalvables escaleras.

Peatonales en Playa del Inglés. Izquierda: con escaleras. Derecha: estrecha y con escaleras.

El Paseo Marítimo, denominado Paseo Costa Canaria, se encuentra en buen estado de conservación, facilitando el tránsito peatonal gracias a sus amplias secciones.

En el área de El Veril los itinerarios peatonales están compuestos por aceras y pasarelas.

9.4 Infraestructura ciclista

La bicicleta no ha sido un vehículo de uso cotidiano y masivo hasta la fecha, pero no solo en Playa del Inglés, sino en toda la isla y en el archipiélago canario en general. Pero si se propone recuperar espacio para los peatones, limitando el uso abusivo del transporte motorizado, es muy importante cambiar el concepto que se tiene del uso de la bicicleta, que en la actualidad es más de carácter deportivo y de ocio, que el de un uso como un medio de transporte alternativo real.

La bicicleta proporciona los siguientes beneficios medioambientales y físicos:

- Es el medio de transporte más sostenible
- No consumen combustible fósiles
- No emite contaminación atmosférica
- Produce niveles de ruido muy inferiores que los del tráfico motorizado
- Generan poca cantidad de residuos y son reutilizables
- Consumen poca cantidad de suelo
- Mejoran la disminución de la congestión del tráfico y del transporte público
- Es accesible a la mayoría de la población
- Mejora la salud física
- Supone un ahorro económico para los usuarios

El Núcleo Turístico de San Bartolomé de Tirajana cuenta con varios tramos de carril para bicicletas, muchos de ellos con deficientes condiciones para ser usados. No existe un carril bici continuo a través de todo el ámbito de estudio, se localizan varios tramos dispersos.

La red actual es inconexa y no está completada.

9.5 Infraestructuras de transporte.

9.5.1 Transporte público en guagua.

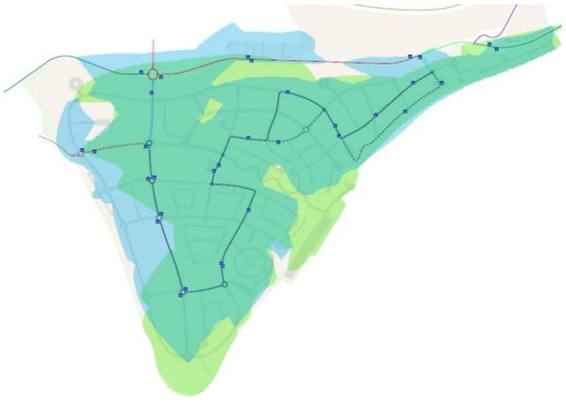
Actualmente todo el ámbito de estudio cuenta con un servicio de guaguas regular de transporte colectivo insular comunicando los diferentes municipios de la isla. La empresa concesionaria de este servicio de trasporte público es GLOBAL S.U.

Playa del Inglés cuenta con un total de 29 paradas distribuidas a lo largo del ámbito de estudio. La más importante es la parada preferente de guagua del Parque Tropical, no obstante hay que destacar la parada preferente del Faro de Maspalomas (Meloneras), aunque se encuentre fuera del ámbito de estudio. Ambas paradas son las que mayor volumen de pasajeros concentran y donde operan más líneas de transporte.

A continuación se citan las distintas líneas de transporte que operan en Playa del Inglés:

- Línea 1: Las Palmas de Gran Canaria – Puerto de Mogán.
- Línea 4: Tablero de Maspalomas – Las Palmas de Gran Canaria.
- Línea 5: Las Palmas de Gran Canaria – Faro de Maspalomas (Playa del Inglés).
- Línea 18: Faro de Maspalomas – San Bartolomé – Tejeda – San Mateo.
- Línea 25: Playa de Arinaga – Faro de Maspalomas.
- Línea 29: Sioux City – Playa del Inglés Faro de Maspalomas
- Línea 30: Santa Catalina – Las Palmas de Gran Canaria – Faro de Maspalomas.
- Línea 32: Playa del Inglés – Puerto Mogán.
- Línea 33: Playa del Inglés – Puerto Rico – Puerto Mogán.
- Línea 36: Telde – Faro de Maspalomas.
- Línea 39: Parque Tropical – Puerto Rico – Playa del Cura – Parque Tropical.
- Línea 41: Carrizal – Faro de Maspalomas.
- Línea 45: Bahía Feliz – Palmitos Park.
- Línea 50: Las Palmas de Gran Canaria – Faro de Maspalomas.
- Línea 52: Castillo del Romeral – San Fernando –Faro Maspalomas – Castillo del Romeral
- Línea 66: Aeropuerto – Faro de Maspalomas.
- Línea 72: Bahía Feliz – Mercadillo.
- Línea 73: San Fernando – Faro de Maspalomas.
- Línea 90: Telde Faro de Maspalomas.

En la siguiente imagen se representan los recorridos de las distintas líneas que operan en Playa del Inglés:

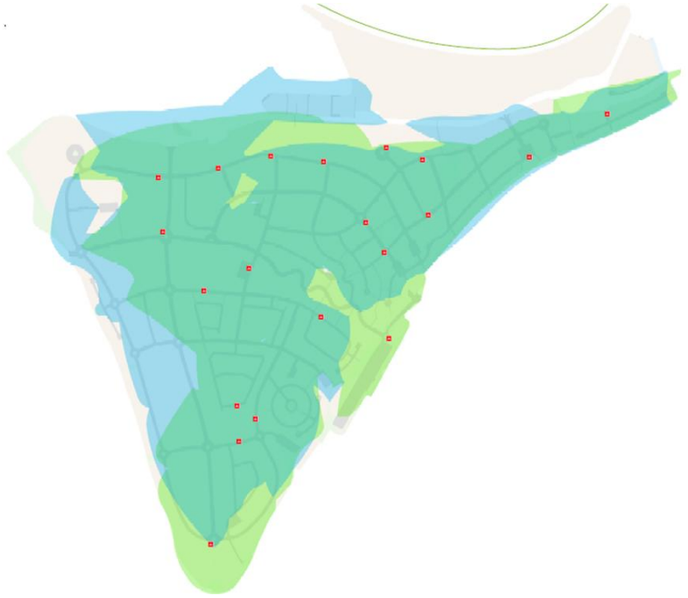


Recorrido de las distintas líneas de transporte público que operan en el ámbito de estudio. Fuente: PMM de Maspalomas Costa Canaria.

En San Bartolomé se contabilizan un total de 67 paradas, de las cuales 29 paradas se encuentran en Playa del Inglés, todas ellas para el servicio que ofrece la empresa Global. También cuenta con dos estaciones intercambiadoras de guaguas que están situadas una en Playa del Inglés en la zona del Veril, en la Calle El Escorial frente al Centro Comercial Tropical, y la otra situada en la Avenida Cristóbal Colón esquina con la Avenida de Las Dunas.

9.5.2 Transporte público en taxis.

El servicio de transporte público de taxis conecta los núcleos poblacionales de San Bartolomé de Tirajana entre sí y con otros municipios. El municipio cuenta con un número total de 344 licencias, y en el ámbito de Playa del Inglés existen un total de 20 paradas de taxis, localizadas en la siguiente imagen.



Localización de las paradas de taxis. Fuente: PMM de Maspalomas Costa Canaria.

9.5.3 Transporte público en ferrocarril.

En la actualidad no existe ninguna línea de ferrocarril en la isla, pero de cara al futuro desarrollo de la misma se ha elaborado el “Plan Territorial Especial del corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas”, denominado PTE-21.

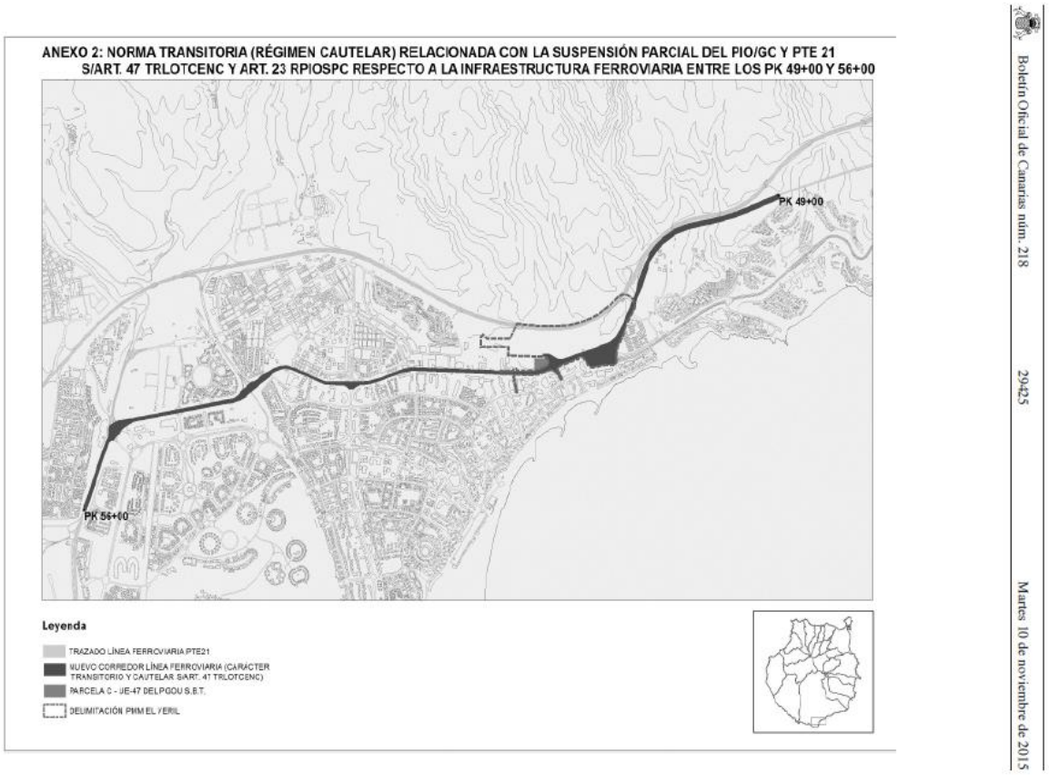
Este plan propone la creación de una línea ferroviaria convencional entre Las Palmas de Gran Canaria (Santa Catalina) y el municipio de San Bartolomé de Tirajana (El Veril y Meloneras).

El PTE-21 detecta la problemática que existe en el corredor este de la isla, Las Palmas de GC - Maspalomas, en el que se ha producido un incremento considerable del uso de dicho corredor por el vehículo privado. A la vez que aumenta el uso del vehículo privado disminuye el uso del trasporte público, disminuyendo la demanda de las guaguas. Cada vez se utiliza más el vehículo

privado y menos la guagua acarreando las consecuencias de saturación de las vías, además del daño que este problema supone para el medio ambiente y la economía.

Una de las conclusiones que trata el PTE-21 es la de mejorar el sistema de transporte público, para facilitar un desarrollo sostenible para la isla. Dicho plan cita que *"…se considera que la implantación de una línea ferroviaria es la solución adecuada para potenciar y estructurar el sistema de transporte público en el corredor Este de Gran Canaria, atraer nuevos usuarios al mismo y asegurar la movilidad futura de los ciudadanos."*

Dentro del municipio, aparte de la ejecución de la propia vía ferroviaria, se plantea la construcción de intercambiadores o estaciones ferroviarias como son las propuestas en El Veril y Meloneras.



Anexo 2: Norma transitoria relacionada con la suspensión parcial del PIOGC y PTE-21. Fuente: Boletín oficial de Canarias núm. 218.

9.6 Red de aparcamiento

Se conoce como estacionamiento o aparcamiento al acto de dejar inmovilizado un vehículo por un tiempo indeterminado cualquiera, así como al lugar en que se realiza tal acción. Sin embargo, esta acción simple, encierra, como todas, la posibilidad de ejercer otras actividades sobre las cuales

puede actuar positiva o negativamente, facilitándolas, dificultándolas o impidiéndolas, es decir, permite realizar otras funciones secundarias en mayor o menor medida.

La ocupación de la calzada por parte del vehículo privado es una constante en la mayoría de ciudades. Como consecuencia se reduce la disponibilidad de espacio público para el ciudadano y sobre todo, se impide que éste pueda desarrollar con plenitud las actividades que le son propias como estancia, desplazamiento y relaciones sociales. Esta ocupación revela, de todos modos, la persistencia de un problema real: encontrar el sitio adecuado para estacionar el vehículo privado.

Por este motivo la satisfacción de las necesidades de aparcamiento debe ser un objetivo primordial dentro de las políticas de movilidad y espacio público. Con ello se puede dar respuesta a las demandas existentes y además evitar infracciones que afectan negativamente tanto a movilidad de vehículos y personas como a la seguridad vial, aparte de la intrusión visual que supone la presencia indiscriminada de vehículos privados en el espacio público. El concepto del urbanismo de los tres niveles puede aportar soluciones, dando protagonismo al subsuelo y a sus posibilidades para albergar infraestructuras de aparcamiento.

El aparcamiento posibilita:

- Tener coche.

- Disponer del mismo para los desplazamientos o en sus proximidades.

- Acceder con él a los diferentes destinos que pueden interesar al conductor (trabajo, compras, ocio, otros puntos de la isla).

Es simplemente obvio el deducir que sin aparcamiento no es posible tener coche.

En el ámbito de estudio se puede decir que el aparcamiento es una parte del vial utilizada tanto por residentes como por turistas, ya que los residentes, son los principales usuarios de los aparcamientos de la zona turística, bien porque la zona de playa es la principal zona de ocio, o porque tienen en esta zona su lugar de trabajo, también nombrar que un alto índice de los trabajadores de la zona turística provienen de otros municipios, con lo que habrá que contar con los aparcamientos que utilizan. Por tanto la necesidad de aparcamiento en la proximidad de viviendas y zonas turísticas, se fundamenta en que casi la mitad de los desplazamientos en vehículo privado tienen su origen en la residencia, lo que conlleva que se produzca un traslado a la zona, ya sea por trabajo, o zonas de ocio, etc.

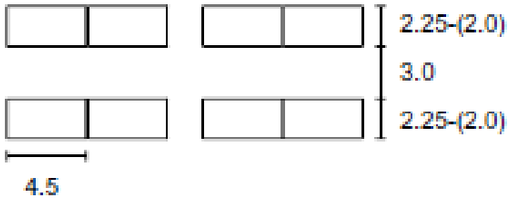
Conocida la función del aparcamiento y una primera introducción sobre el efecto que provocan los mismos en una ciudad, se debe tener una visión completa de la capacidad del sistema de estacionamiento que tiene el ámbito de estudio, si bien también es muy importante el conocimiento del parque de vehículos municipal, pues son estos en mayor medida los que ocupan parte de la calzada para su estacionamiento.

Además de lo anterior producen una importante merma en la estructura de aparcamientos de los sectores el hecho de la situación de los vehículos de alquiler.

9.6.1 Tipología

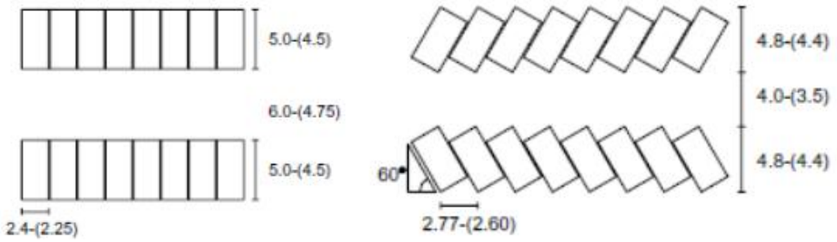
Atendiendo a la diferencia entre aparcamiento privado y público, en ambos casos podemos tener la siguiente caracterización:

- Línea: El estacionamiento en línea es aquél en que los vehículos realizan la maniobra de parada de forma paralela a la línea exterior de la calzada a ambos márgenes, según el caso, y los reglamentos de tráfico.



Dimensiones recomendadas y mínimas de plazas de estacionamiento en línea.

- Batería: De otra parte el estacionamiento en batería es aquél en el que los vehículos se van a ubicar de forma perpendicular al eje de la calzada o con una inclinación determinada que se va a establecer en 30º o 45º, para que el vehículo pueda realizar la maniobra de entrada y salida a la plaza de aparcamiento en condiciones de seguridad y maniobrabilidad óptimas. Los vehículos se colocarán unos a la par de otros.



Dimensiones recomendadas y mínimas de plazas de estacionamiento en batería.

- Bolsa: Se definirá el aparcamiento en bolsa, como el aparcamiento que se va a suceder de forma independiente o conjunta entre línea y batería, alcanzando una elevada capacidad colectiva. Puede ser a cielo abierto o cerrado e incluso poseer distintos niveles.

9.6.2 Descripción de la red de aparcamientos

Teniendo en cuenta que la zona de estudio de Playa del Inglés es un área principalmente turística, con parte residencial, conlleva a que se encuentren aparcamientos tanto en batería como en línea, así como bolsas de aparcamiento.

La mayor parte de los aparcamientos están distribuidos en las calles, formando parte de la calzada, siendo la mayoría del tipo en línea, predominando por el contrario en las bolsas de aparcamiento los estacionamientos en batería.

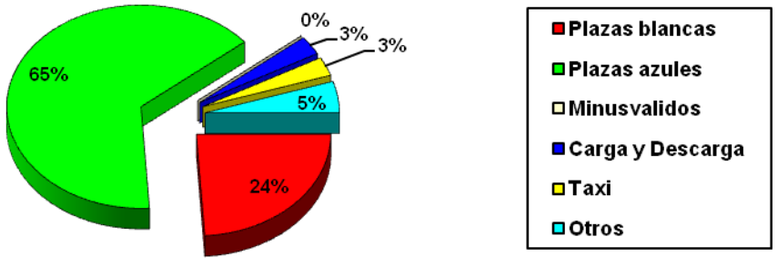
La mayoría de las plazas se encuentran bien delimitadas en la calzada, produciéndose una mejor organización de los vehículos estacionados en la calle. Un número importante de estas plazas se encuentran dentro del sistema de rotación implantado mediante las zonas azules. Teniendo el usuario que pagar por estacionar un número máximo de horas.

La mayor demanda de aparcamientos existe en las cercanías de las playas y centro comerciales, donde es frecuente encontrar bolsas de aparcamientos, incluso parcelas vacías próximos a estos lugares que se utilizan como bolsas de aparcamientos improvisados.

También destacar la existencia de plazas de estacionamiento para personas con movilidad reducida y zonas habilitadas para la carga y descarga de mercancías.

En cuanto a las ofertas de plazas de aparcamientos, en los principales ejes, alrededor de 2/3 de las plazas corresponden a la tipología de zona azul, ocupando las plazas de carga y descarga y de taxi el 3% respectivamente. Sin embargo, la oferta de plazas para personas de movilidad reducida (PMR) no alcanza el 1%.

Oferta de plazas de aparcamiento en los principales ejes viarios del área turística de Playa del Inglés



10. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD.

10.1 Caracterización de la problemática existente.

10.1.1 Red viaria

El viario principal que afecta al ámbito de actuación está compuesto por la autopista GC-1 y la carretera GC-500. Esta última ha perdido protagonismo dentro de la movilidad debido principalmente al descenso sufrido en su intensidad de tráfico a partir de la ejecución y renovación de la autopista GC-1, que ha pasado a ser la principal vía de circulación.

Ambas vías desarrollan sus trazados paralelamente entre sí, existiendo uniones entre ambas a lo largo de sus recorridos a través de los enlaces. Una de esas conexiones afecta directamente al ámbito de estudio de este plan debido a su proximidad, de ahí la importancia de su estudio.

10.1.1.1 Efecto barrera de la carretera GC-500

Uno de los principales problemas de la red viaria actual es el efecto barrera que produce la carretera GC-500. Esta vía de comunicación terrestre fractura el territorio dividiendo físicamente el núcleo turístico. Este hecho perjudica gravemente las comunicaciones transversales a ambos márgenes de la carretera, por lo que la falta de permeabilidad es uno de los principales problemas que se debe resolver.

Este problema se debe principalmente por las siguientes razones:

- La sección de la vía está es muy ancha al estar compuesta por dos calzadas separadas por una mediana. Ambas calzadas poseen dos carriles de circulación con un solo sentido. La plataforma de la vía supera los 20 metros. Este tipo de secciones favorecen la movilidad de las redes motorizadas en perjuicio de las redes no motorizadas.

- La función que desempeña actualmente la convierte en un obstáculo, impidiendo la relación del área de actuación con Playa del Inglés y el litoral.

- El tipo de vía y para lo que fue diseñada inicialmente propicia que en ella se desarrollen velocidades elevadas. La velocidad máxima permitida en la vía es de 50 km/h. El principal problema es que muchos conductores incívicos no cumplen con los límites de velocidad establecidos, desarrollando velocidades altas, siendo estas velocidades incompatibles con la implantación de pasos para peatones y ciclistas al mismo nivel. La probabilidad de que se produzcan percances es muy alta.

- El espacio dedicado para los peatones es escaso. En algunos puntos no existen aceras y en los que si existen esta es insuficiente, muy estrecha. No cumple con la ley de accesibilidad vigente y su estado de conservación no facilita la movilidad peatonal. En general no incorpora servicios relacionados con los modos de desplazamiento no motorizados y con la red de transporte público, el principal protagonista en esta vía es el vehículo privado.

- La intensidad de tráfico que soporta la vía es la más elevada de la urbanización turística de Playa del Inglés. Superando en el tramo anexo al ámbito de estudio los 17.000 vehículos/día, según datos registrados por las estaciones de aforo del Cabildo de Gran Canaria. Las fuertes

intensidades de tráfico desaniman a los peatones y ciclistas a transitar por la vía, al convertirse en una zona desagradable y peligrosa.

- La distancia entre pasos para peatones consecutivos existentes en la actualidad es superior en algunos casos a los 500 metros. Considerando esta distancia como la máxima que está dispuesto a caminar un peatón para atravesar una vía.

- Los pasos para peatones a distinto nivel carecen de zonas de descanso, sus recorridos están formados por rampas continuas. Este hecho perjudica sobre todo a las personas de movilidad reducida, ya que deben de realizar un esfuerzo físico mayor por no tener la posibilidad de descansar cuando estén utilizando este tipo de pasos.

Vista actual de la carretera GC-500 a su paso por el ámbito de actuación. Elaboración propia.

Con todos los puntos argumentados queda de manifiesto el problema de conexión transversal y falta de permeabilidad que produce esta infraestructura viaria y como en su diseño inicial no se tuvo en cuenta a las redes no motorizadas. Es de vital importancia dar una solución ya que este problema perjudica cualquier actuación que se quiera desarrollar en el suelo urbanizable que delimita el ámbito de actuación.

En el PTP-8 ya se refleja esta problemática, citando que la GC-500 debe dejar de ser una barrera para la integración funcional y ambiental de las dos porciones de ciudad que está separando. Ello implica la modificación de su diseño, para conseguir que pierda sus características de vía rápida, y adopte las de una vía urbana que conceda atención a peatones y ciclistas; y que sea permeable al viario secundario que con ella confluye para aumentar su accesibilidad, y su capacidad de estructurar, más que de separar.

10.1.1.2 Impacto de la carreta GC-500

El diseño actual de esta vía no es el ideal si nos situamos en el contexto de una ciudad turística, entendiéndose este tipo de ciudad como un lugar en el que deciden descansar y disfrutar de sus vacaciones miles de personas año tras año. La imagen actual perjudica este concepto ya que estéticamente la carretera GC-500 no produce una imagen amable, de relax y tranquilidad, si no todo lo contrario, esta vía transmite estrés e inseguridad.

Esta vía produce ruido, malestar y contamina atmosféricamente, prueba de ello se puede apreciar en la medidas utilizadas por los complejos hoteleros que lindan con la carretera para aislarse de ella, protegiéndose con altos muros. Además esta vía segrega en sus bordes usos de carreteras, careciendo de los servicios y valores de una vía urbana.

Hay que tener presente que esta es la puerta de entrada al núcleo turístico y la imagen que produce en los usuarios de la vía no es la ideal para una ciudad en la que han decidido pasar sus vacaciones, generando un efecto poco estético y negativo.

La GC-500 cumplía con las funciones que actualmente desempeña la autopista GC-1, es decir, ya no es una autovía, sino un elemento de unión entre las distintas urbanizaciones turísticas y que ayuda a distribuir el tráfico procedente de la autopista GC-1.

Es necesario dotar a esta vía de un carácter más urbano sin perjudicar al tráfico de los vehículos que hoy en día circulan por ella.

10.1.1.3 Enlace de las Burras

A continuación se cita la problemática existente en este nudo viario.

- Elevada intensidad de tráfico

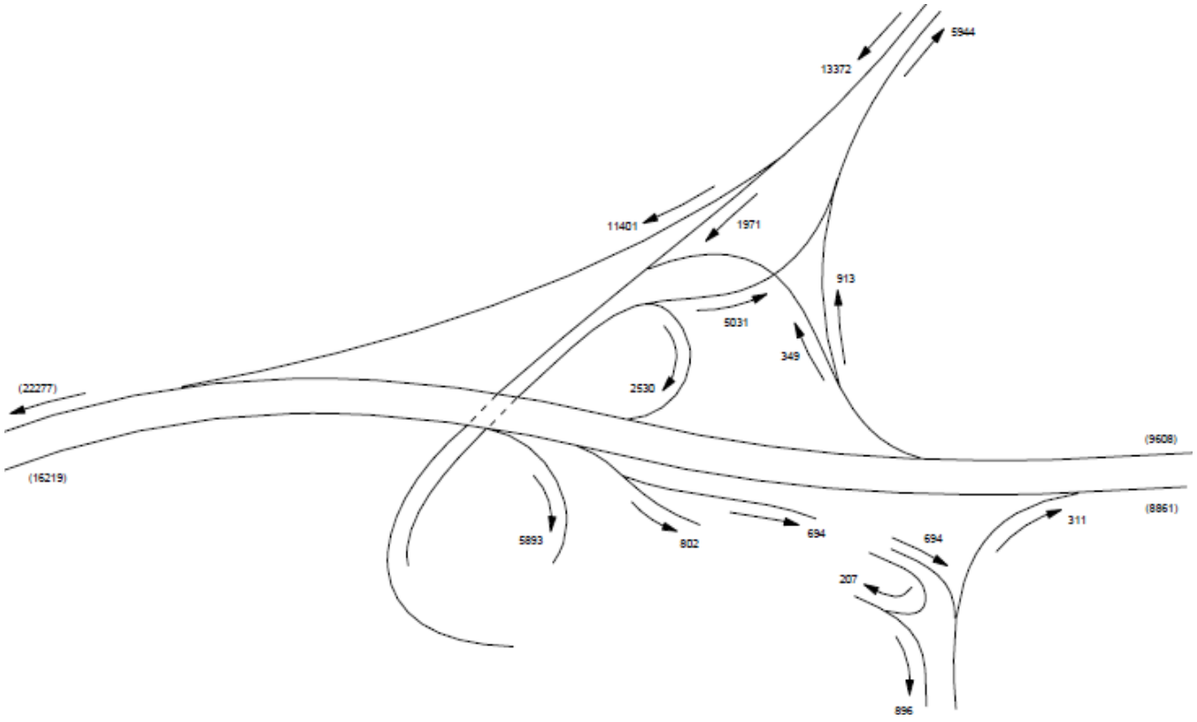
A partir de los datos de tráfico recogidos en el Informe Anual de Tráfico del Cabildo de Gran Canaria y en el Estudio de Tráfico anexo al Plan Territorial Parcial 8 (PTP-8), permiten una caracterización cuantitativa y cualitativa de tráfico en el principal acceso a la urbanización turística de Playa del Inglés.

Este enlace es el nexo de unión entre la autopista GC-1 y la carretera GC-500, siendo el principal acceso al ámbito de estudio. En él se registran las mayores intensidades de tráfico alcanzando valores alrededor de los 22.000 vehículos/día.

El movimiento que más se repite es el de los vehículos que se dirigen desde la GC-1 dirección Playa del Inglés y San Fernado, con valores ligeramente superiores a los 13.000 vehículos/día. Sin embargo el movimiento contrario, es decir, los vehículos que se quieren incorporan a la autopista dirección Las Palmas es muy inferior al de entrada, aproximadamente 6.000 vehículos/día. Esto es debido a que este enlace es la única entrada a Playa del Inglés y uno de los más utilizados por la población de San Fernando y Bellavista, sin embargo para salir existe más posibilidades al encontrase una salida directa a través de la Avenida de Tirajana que en uno de sus extremos conecta con la autopista GC-1.

Localización de la autopista GC-1, la carretera GC-500, el enlace de Las Burras y el tramo final de la Avda de Tirajana. Elaboración propia.

En la siguiente imagen se puede observar la distribución e intensidades del tráfico registrado en el enlace.



Distribución del tráfico que entra y sale del enlace. Fuente: Plan Territorial Parcial 8 (PTP8).

De estos datos aportados por el PTP-8 se puede concluir que este enlace soporta elevadas intensidades de tráfico no sólo por los vehículos que quieren acceder a la zona turística, si no que un importante número de vehículos lo utilizan para acceder al núcleo residencial de San Fernando y Bellavista. Se produce una mezcla de tráfico entre las personas que deciden acceder a Playa del Inglés con un carácter más turístico o laboral, con las personas que quieren acceder a su vivienda en San Fernando o Bellavista con un carácter más residencial.

Hay que tener en cuenta que este enlace da acceso a las dos núcleos que concentra el mayor números de habitantes del municipio de San Bartolomé de Tirajana, en primer lugar San Fernando con una población de 19.221 habitantes, seguido de Playa del Inglés con 7.515 habitantes. Datos obtenidos del ISTAC para el año 2013.

Este comportamiento provoca que la carretera GC-500 en el tramo comprendido entre el enlace de Las Burras y el núcleo de San Fernando obtenga estos valores tan altos de intensidad de tráfico, siendo muy difícil actuar en la vía debido a la gran demanda existente.

Uno de los objetivos del presente documento es dar una solución a este problema y de esta manera poder dotar a la GC-500 de un carácter más urbano y pacificar la vía.

Conexión del enlace de Las Burras con la carretera GC-500. Elaboración propia.

- Falta de sencillez y claridad

El actual enlace tiene un diseño complejo, que provoca confusión y desorientación a los usuarios que penetran en él. Este hecho disminuye la seguridad vial, muchos vehículos disminuyen considerablemente la velocidad para poder identificar cual es la salida correcta en función de la dirección que quieran tomar.

Una consecuencia del entramado de vías que lo conforman es la existencia de tres puntos de conflictos en los que los vehículos con sentidos de circulación opuestas se cruzan cortándose las trayectorias. Estos cruces están regulados por señalización de prioridad de paso. El acceso y salida de los vehículos a través de este enlace no es limpia y fluida, debido al número de vías existente para conectar con la carretera GC-500, provocando indecisiones y errores en los conductores.

Desde el punto de vista de la seguridad vial y de la fluidez del tráfico es necesario rediseñar esta conexión para que sea fácilmente compresible por los conductores, aumentado la seguridad vial, la orientación de los vehículos y mejorando la fluidez del tráfico.

10.1.2 Red Peatonal

Los itinerarios peatonales en el ámbito de estudio están formados básicamente por aceras anexas a las calzadas, no existiendo un viario peatonal estructurante que organice los recorridos peatonales en el interior de Playa del Inglés. El único recorrido peatonal que garantiza unas condiciones favorables para el peatón es el paseo marítimo que bordea la costa, ofreciendo unas agradables vistas del litoral del sur de Gran Canaria.

El ámbito de actuación conecta con la calle de El Escorial a través de un paso peatonal a distinto nivel que cruza y pasa por debajo de la GC-500. Esta vía peatonal conecta una parada de guagua existente en la GC-500 con la urbanización de Playa del Inglés.

La otra conexión peatonal se realiza a través de otro paso peatonal a distinto nivel elevado que cruza la GC-500, conectando con la Avenida de Tenerife. Son las dos únicas conexiones peatonales con la urbanización turística.

Ambas conexiones presentan deficiencias y sus diseños dificultan el desplazamiento de las personas con movilidad reducida. Son escasos y no resuelven el problema para tener una red peatonal permeable, cómoda y de calidad.

Pasarelas peatonales que conectan con el ámbito de actuación. Elaboración propia.

En uno de los márgenes de la carretea GC-500 existe una acera estrecha, insegura y mal conservada.

En el interior y alrededores de la parcela se detecta distintos senderos peatonales de tierra que lo atraviesan en distintas direcciones. Estos senderos son utilizados por los senderistas que se dirigen a los cauces de los barrancos y rutas naturales.

Itinerarios peatonales en el ámbito de actuación. Elaboración propia.

Se puede concluir que la red peatonal en el ámbito de actuación es inaceptable, perjudicando la movilidad peatonal, que es prácticamente inexistente en esta área. Otro grave problema es la falta de adaptación de los itinerarios peatonales en este ámbito, en ninguno de los casos se cumple con las exigencias requeridas por la ley de accesibilidad vigente.

10.1.3 Red ciclista

La bicicleta constituye unos de los medios de desplazamiento más sostenibles y saludables. En la urbanización de Playa del Inglés el Plan de Modernización de Costa Canaria propuso un cambio en el modelo de movilidad actual. Ese cambio de modelo reforzó el uso de la bicicleta y planteó una red ciclista integrada y completa, conectando los distintos puntos de interés del ámbito de estudio. Destacar que Playa del Inglés carecía de carriles bici.

A día de hoy se están implantando los tramos de la nueva red ciclista, algunos ya se han ejecutado como es el caso de la Avenida de Tenerife, Avenida de España y Avenida Alferes Provisionales. El resto de tramos aún no se han implantados.

Es muy importante el desarrollo de una buena red ciclista traduciéndose en una ciudad menos contaminada y una población más sana. Y es que moverse en bici no solo es una de las formas más entretenidas, saludables y baratas de mantenerse en forma, también es el medio de transporte urbano más rápido y ecológico para recorrer distancias de entre 1 y 8 kilómetros. Hay que aprovechar el hecho de que muchos de los turistas provienen de países europeos en los que el uso de la bicicleta está más arraigado y se usa como un medio de transporte.

Destacar que en el ámbito de El Veril carece de carriles para bicicletas y zonas de aparcamiento.

10.1.3.1 Problemática detectada

En la presente red ciclista en la zona turística existen unas características desfavorables que perjudican el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, destacando:

- Las vías existentes están fragmentadas en tramos aislados, debido principalmente en un diseño de la red viaria acondicionada principalmente para los vehículos a motor.

- Uno de los principales problemas que presenta la red ciclista es la discontinuidad, ya que carece de conexiones que ofrezcan accesibilidad real a los diferentes generadores potenciales de viaje y actividad. La vía carece de puntos de finalización.

- Falta de espacios de parada y de áreas de descanso.

- Carece de drenaje superficial.

- Carencia de paneles informativos, que proporcionen la información adecuada a los usuarios para guiarse dentro del ámbito de estudio, sabiendo hacia dónde se dirigen.

- Carencia de mobiliario que proteja a los ciclistas de las incidencias climatológicas.

- No hay zonas habilitadas ni servicios de préstamos de bicicletas.

- La carretera GC-500 crea un efecto barrera perjudicando la permeabilidad de la red ciclista.

10.1.4 Transporte público

La red de transporte juega un importante papel en la zona turística y en la forma en que dicha zona es percibida por el visitante. No es raro que en las ciudades existan incluso líneas específicas para el turista que proponen itinerarios que visiten los puntos de interés.

Uno de los principales problemas de la red actual es la falta de un esquema claro de líneas de transporte, de información suficiente y sobre todo el hecho de que las diferentes líneas pasen por las mismas calles.

- Falta de claridad

El recorrido que realizan las distintas líneas de transporte en el interior de la urbanización de Playa del Inglés es prácticamente el mismo, a excepción de las guaguas que circulan por la GC-500. En total operan 19 líneas, al existir tantas líneas que operan en las mismas calles y utilizan las mismas paradas se crea una situación de confusión, ya que muchos usuarios del transporte público y sobre todo los turistas no saben que guagua utilizar en función del destino al que quieran dirigirse.

Esta situación se incrementa por la falta de información en algunas paradas, pero también ocurre el efecto contrario, algunas paradas posee demasiada información debido al gran número de líneas que operan en ellas, y lo que se consigue es confundir a los usuarios, ya que al compartir algunos tramos el mismo recorrido y paradas los usuarios del transporte se pueden equivocar a la hora de seleccionar la guagua que mejor resolvería su necesidad de desplazarse a otro lugar.

Es necesario simplificar el esquema de movilidad del transporte público y optimizar el número de guaguas que comparten el mismo recorrido en el interior de la urbanización.

- Tiempo de espera

Otro factor que cobra gran importancia es el tiempo de espera y la frecuencia del servicio, ya que definiendo el intervalo entre dos servicios se establecen las pautas para la determinación del tiempo de espera. Para frecuencias superiores a 3 o 4 servicios la hora, que implican intervalos de 20 y 15 minutos respectivamente, el tiempo de espera es la mitad del intervalo, es decir 10 y 8 minutos. Sin embargo, el viajero lo percibe como el doble por lo que puede estimarse como igual al intervalo, aunque sea ficticio. En el caso en que la frecuencia sea inferior a 3 o 4 servicios por hora, algunos viajeros planifican su actividad y trayecto en función al horario del servicio, intentando acudir a la parada pocos minutos antes para minimizar todo lo posible el tiempo de espera. Por lo tanto, este tiempo depende también de los hábitos de cada viajero. Naturalmente las anteriores estimaciones tienen vigencia siempre y cuando el servicio sea fiable, regular, o cumplan sus horarios si son de baja frecuencia.

Una de las características más importante del actual servicio es que más de la mitad de los más de 260 servicios por sentido que se prestan en un día laborable tienen intervalos de paso de 60 minutos o más. En términos porcentuales el 15,78% de las líneas tiene una frecuencia de paso superior a los 60 minutos, el 41,26% una frecuencia de paso de 60 minutos y 42,96% una frecuencia de paso entre 20 y 30 minutos.

Destacar que las líneas más utilizadas son la línea 30 que conecta la capital de la isla con la zona turística y la línea 1 que conecta Las Palmas de Gran Canaria con el puerto de Mogán.

- Contaminación

La mayor parte de la flota de guaguas que operan en la zona turística está formada por vehículos de 15 metros de longitud y una capacidad de 70 plazas. Este tipo de vehículos de grandes dimensiones producen un impacto visual negativo, originan un nivel de ruido incompatible con una zona turística y están propulsados por motores de combustión alimentados por combustibles fósiles, ayudando con ello aumentar los niveles de contaminación atmosférica. Todos estos factores son inadecuados en una zona turística, en la que los turistas han decidido pasar sus vacaciones.

Lo adecuado sería utilizar vehículos de menores dimensiones y propulsados por motores más limpios y eficientes que sean respetuosos con el medio ambiente.

- Falta de accesibilidad en las paradas

La mayoría de las paradas no están adaptadas para personas de movilidad reducida y no cumplen con la normativa de accesibilidad vigente.

10.1.5 Red de aparcamiento

La creciente presión de la demanda de aparcamiento sobre las zonas más densas o de mayor atracción de desplazamientos, a menudo diseñadas sin tener en cuenta el aumento progresivo que experimentaría la motorización, han provocado en numerosos centros urbanos una situación de escasez de oferta que ha obligado a regular el uso de las mismas en el espacio público y la construcción de aparcamientos complementarios a los disponibles sobre el propio viario, bien subterráneo o en superficie.

En general, el aparcamiento en Playa del Inglés no es uno de los principales problemas de la ciudad turística. Las plazas de aparcamientos actuales se encuentran en espacios reservados en la propia calzada para tal fin y en bolsas de aparcamiento. Muchos de los aparcamientos son en línea, en la misma plataforma reservada para la circulación de los vehículos, y en batería en las bolsas de aparcamiento o en parcelas privadas.

El excesivo espacio destinado al aparcamiento tiene un grado de ocupación la mayor parte del año bajo. Por el contrario, en los periodos punta de épocas estivales y semana santa, no resulta suficiente para la elevada demanda, generando un tráfico de agitación elevado de vehículos buscando hueco para aparcar, derivado de turistas insulares en sus desplazamientos de fin de semana o vacaciones.

El ámbito de actuación actualmente no posee zonas habilitadas para el estacionamiento de los vehículos. Las zonas más próximas y que se podría considerar como áreas de influencia donde los usuarios de los vehículos podrían buscar aparcamiento con el fin de dirigirse al ámbito de actuación se encuentra en uno de los márgenes de la GC-500, en una parcela vacía anexa al ámbito que se utiliza como aparcamiento improvisado y en las Calles Avenida de Italia, Avenida de Madrid, El Escorial, Plaza del Sol, El Pez, Hamburgo, Hannover, La Gloria y Bonsai. En algunas de estas calles se han implantado medidas de rotación del aparcamiento mediante zonas azules.

Imagen de la bolsa de aparcamiento improvisada y la zona de aparcamiento en uno de los márgenes de la GC-500. Elaboración propia.

Dicho esto, es importante recalcar que en la zona de la GC-500 y en la bolsa de aparcamiento improvisada si es difícil estacionar el vehículo, debida a la escasa oferta existente en esta área y por el elevado número de empresas instaladas en esa zona, que generan un tráfico de agitación compuesto principalmente por los trabajadores que se dirigen a su lugar de trabajo y clientes.

Es muy importante dar solución a esta problemática, pues el Plan General de Ordenación Urbana aprobado en 1996, propone en el área de la zona de El Veril, coincidiendo esta zona con el ámbito de actuación, se destine a Parque Temático Recreativo incluido dentro de la zona turística. Por

este motivo queda de manifiesto que a día de hoy la demanda es superior a la oferta y este hecho se verá agravado aún más con la implantación de este tipo de equipamiento, en el que se deberá contemplar la futura demanda de aparcamientos que pueda generar y en función a esa demanda estudiar la solución más adecuada para satisfacer las necesidades de estacionamiento.

11. PROPUESTA

El presente Estudio de Movilidad Urbana se plantea como un documento de apoyo para el Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad del ámbito de El Veril. Las propuestas que se han llevado a cabo no solo han teniendo en cuenta variables propias de la movilidad que resuelvan deficiencias actuales en dicho aspecto, si no que han tenido presente las variables y propuestas planteadas por el resto de documentos con el objeto de plantear soluciones globales y resolver conjuntamente deficiencias ambientales, urbanísticas y socioeconómicas.

Las propuestas se enmarcan en la totalidad del ámbito de actuación y propone cambios en la red viaria, accesos, red de aparcamientos, ampliación y mejora de la red peatonal, mejora del transporte urbano y de la red ciclista. En la intervención de cada uno de estos sistemas, se pretende mejorar la accesibilidad, transitabilidad, nivel y calidad del servicio, y la intermodalidad.

En esta fase de propuesta se les da una mayor importancia a los peatones y ciclistas, pues tradicionalmente han venido siendo los grandes olvidados dentro del sistema de movilidad. Al mismo tiempo que se fomenta el uso del transporte público.

11.1.1 Escenario actual.

La implantación de un nuevo equipamiento estructurante en el ámbito de El Veril debe ser analizado desde el punto de vista de la movilidad y la accesibilidad, siendo estos dos factores muy importantes para el correcto funcionamiento de la ciudad turística.

Las formas actuales de la movilidad urbana son el resultado de la confluencia de numerosos factores, que contribuyen a generar la necesidad de desplazarse e influyen en la elección del medio de transporte para hacerlo.

Debido a la cultura general extendida en la sociedad actual del uso del vehículo privado es necesario garantizar unas buenas condiciones de accesibilidad y movilidad al nuevo equipamiento. Éste se convertirá en lugar de referencia, siendo un gran polo atractor de vehículos, generando en sus inmediaciones un aumento de la presión del tráfico.

El objetivo de las acciones de este Plan de Modernización, será proporcionar a la ciudadanía y turistas alternativas al vehículo privado que sean más sostenibles, eficaces y confortables y, simultáneamente, convencer de que pueden y deben ser usadas en sustitución del vehículo privado.

11.1.2 Red viaria

11.1.2.1 Accesos

El acceso al ámbito se realizará en tres puntos:

Carretera GC-500 (dos accesos)

El acceso rodado a la nueva infraestructura se realizará a través de una intersección giratoria de forma elíptica al mismo nivel. Este nuevo nudo viario permitirá el acceso a la urbanización turística de Playa del Inglés a través de la calle El Escorial y la continuidad de los vehículos que circulen por la GC-500.

Una de las principales ventajas de este diseño es la solución de todos los movimientos de los vehículos, la obligación de reducir la velocidad aumentando las condiciones de seguridad vial y el carácter más urbano que le confiere a la vía.

En esta intersección confluyen la carretera GC-500, la calle El Escorial y la calle Alcalde Enrique Jorge. En este nuevo acceso se acondicionará una zona de drop-off para recoger o dejar pasajeros, paradas de taxis, paradas para el transporte público en guagua y aparcamientos para bicicletas.

Vista en planta del diseño orientativo del nuevo nudo viario en la carretera GC-500. Elaboración propia.

El otro acceso se realizará en unos de los ramales de la carretera GC-500, en la zona este del ámbito. Este nuevo acceso conectará la zona habilitada para un aparcamiento, que dote suficientemente al equipamiento complementario.

Este acceso se resolverá con un vial de entrada y otro de salida al nuevo aparcamiento.

Calle Alcalde Enrique Jorge

El otro acceso a la parcela del nuevo equipamiento se podrá realizar a través de la calle Alcalde Enrique Jorge. Esta calle pertenece a la trama urbana de Bellavista y en la actualidad no se ha ejecutado en su totalidad. Cuando se lleve a cabo su ejecución se podrá utilizar como acceso al ámbito por su proximidad y conexión con la nueva glorieta de la GC-500.

11.1.2.2 Vías rodadas

Se modificarán las secciones transversales de la calle El Escorial y la carretera GC-500. El objetivo es recuperar espacio para las redes no motorizadas, incorporando nuevos carriles bici y mejorando la accesibilidad de los peatones con la creación de nuevas plataformas de uso exclusivo peatonal. Se implantarán bandas de equipamiento y vegetal que mejoraran las condiciones de los peatones aportando más seguridad, comodidad y protección.

En definitiva se restará espacio a los vehículos motorizados en favor de los peatones y ciclistas.

Calle El Escorial

La calle de El Escorial sufrirá modificaciones en su sección. La calzada sigue manteniendo los tres carriles actuales con la diferencia de que estos se encuentran todos al mismo nivel, a diferencia de lo que ocurre en la actualidad, ya que el carril central que da acceso a Playa del Inglés realiza un cruce a distinto nivel bajo la carretera GC-500.

La mayor novedad se produce en los recorridos peatonales anexos a la calle, aumentando el ancho actual en ambas aceras, incorporando una franja vegetal y un carril para bicicletas en sus bordes.

Vista en planta de la nueva sección de la calle El Escorial. Elaboración propia.

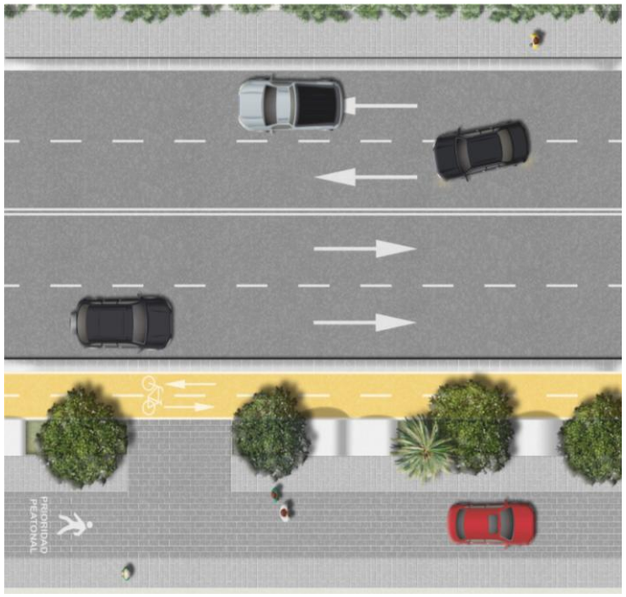
Carretera GC-500

Se ha diseñado una nueva sección de la carretera GC-500. La vía contará con una calzada única con dos carriles de circulación por sentido. El mayor cambio se produce en la vía de servicio, transformándola en una vía de prioridad peatonal.

Esta clase de vías se caracterizan porque la circulación de los vehículos, peatones y ciclistas están permitidas con unas reglas de prioridad muy estrictas. En estas zonas la prioridad de circulación es siempre de los peatones sobre cualquier otro medio de desplazamiento, y las bicicletas tendrán prioridad sobre los vehículos. De esta manera se consigue aumentar el protagonismo de las redes no motorizadas dentro del nuevo sistema de movilidad planteado.

La plataforma de la vía de prioridad peatonal será única y se implantará una franja de equipamiento en la que se instalará el mobiliario urbano y la vegetación. El otro margen de la carretera GC-500 se ampliará la acera actual, garantizando los anchos mínimos exigidos por la normativa vigente de accesibilidad.

Entre la calzada de cuatro carriles y la franja de equipamiento se ejecutará un carril específico para bicicletas.



Vista en planta de la nueva sección de la carretera GC-500. Elaboración propia.

11.1.3 Red peatonal.

Un hecho muy importante es resolver la accesibilidad de los peatones al nuevo equipamiento. Para ello se apuesta por introducir en el territorio nuevos itinerarios peatonales conectando Playa del Inglés con el ámbito de actuación.

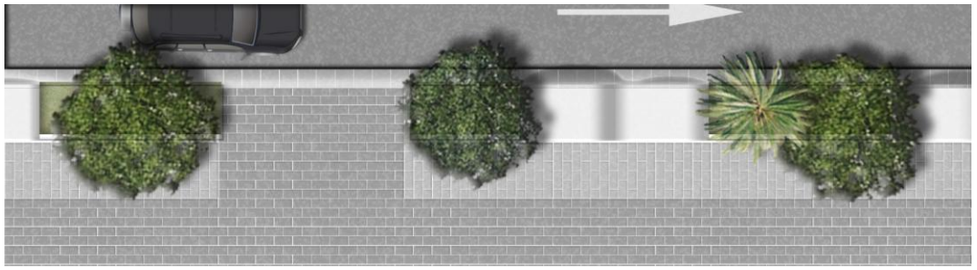
La movilidad peatonal, junto a la bicicleta, es el medio más saludable, eficiente y limpio, ya que fomenta la actividad física, no consume energía y, por lo tanto, tampoco produce emisiones contaminantes. Además, es el más económico y equitativo, debido a que, en la medida de lo posible, la mayoría de la población lo puede utilizar.

Este plan quiere paliar la situación actual en el que los peatones no se han tenido en cuenta en el diseño del viario y apuesta fuertemente por este medio de desplazamiento proponiendo nuevas conexiones con la urbanización de Playa de Inglés a través de pasarelas a distinto nivel que cruzan la carretera GC-500, la creación de nuevos recorridos peatonales y la modificación de la sección de las calles próximas al ámbito, ampliando y mejorando las aceras.

A continuación se muestra el diseño de un nuevo itinerario peatonal (tramo 1) que conectará una pasarela ya existente en la GC-500 con la plaza de acceso al nuevo equipamiento. Incorporando una banda de equipamiento, vegetación y carril bici.

Diseño de los nuevos recorridos peatonales propuestos, tramo 1. Elaboración propia.

El otro nuevo tramo peatonal (tramo 2) conectará la plaza de acceso al nuevo equipamiento con la zona B del plan, la calle La Gloria y una pasarela peatonal que cruza la GC-500 a la altura de la estación de servio. Este itinerario peatonal incorpora una banda de equipamiento y vegetación, a diferencia del primer tramo este no incorpora carril bici. En la siguiente imagen se muestra la vista en planta.



Diseño de los nuevos recorridos peatonales propuestos, tramo 2. Elaboración propia.

A continuación se muestra el esquema de la red peatonal diseñada, representando los dos tramos con una línea continua de color verde.

Esquema de la red peatonal propuesta, tramo 1 y 2. Elaboración propia.

En la siguiente imagen se muestra el diseño de una pasarela peatonal que mejorará las conexiones y permeabilidad peatonal entre el ámbito de El Veril y Playa del Inglés. Esta pasarela se propone para mitigar el efecto barrera que supone la GC-500.

Vista en planta de la nueva pasarela. Elaboración propia.

Conjuntamente se propone una vía de prioridad peatonal ya analizada y descrita en el apartado vías rodadas.

Uno de los aspectos más importantes que se han tenido en cuenta para el diseño de las nuevas sendas peatonales son los criterios establecidos en la Ley 8/1995, de 6 de Abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación y por la Orden VIV/561/2010 por el que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

Todos los nuevos recorridos peatonales propuestos cumplen con la ley de accesibilidad vigente, garantizando la eliminación de las barreras urbanísticas y la accesibilidad para las personas de movilidad reducida.

11.1.4 Red ciclista.

La bicicleta es el medio de transporte más rápido y eficiente para hacer viajes de hasta 5 kilómetros en ciudades con una congestión de tráfico elevado, ya sea por su flexibilidad, su capacidad de resolver viajes directos y de convivir con otros medios de transporte. Además, se trata de un modo de transporte sostenible por su ecología y economía.

Cabe destacar las múltiples ventajas de movilidad ciclista ya que evita la congestión de tráfico así como la búsqueda de aparcamientos, ocupando éstos un área muy inferior a los de la red motorizada.

La zona turística de Playa del Inglés y el ámbito de El Veril cuenta con unas condiciones muy favorables para el uso de la bicicleta, la climatología que presenta y la presencia de turistas de ciudades del norte de Europa con una cultura de la bicicleta más consolidada.

La bicicleta juega un papel principal en la estrategia de movilidad diseñada en este plan, para ello se crearán nuevos carriles para bicicletas en la carretera GC-500 y la calle El Escorial que conecten con el nuevo equipamiento. Se instalarán aparcamientos para bicicletas en el acceso principal.

Se propone una red ciclista integrada y completa que conecte con los tramos ya propuestos en el PMM de Maspalomas Costa Canaria. Es muy importante esta conexión ciclista con el ámbito de actuación, ya que este será un gran reclamo en el futuro y es necesario dotar a la población y a los turistas de un medio de desplazamiento alternativo, limpio, rápido, seguro y saludable.

Seguidamente se muestra el esquema de la nueva red ciclista propuesta, representando los carriles para bicicletas con una línea de color naranja.

Esquema de la red ciclista propuesta. Elaboración propia.

11.1.5 Transporte público.

La propuesta de movilidad de este plan apuesta porque este sea uno de los principales medios utilizados por los usuarios que accedan al nuevo equipamiento. Para ello propone la instalación de paradas de guaguas y taxis en el principal acceso. Hay que destacar la buena conexión del ámbito con la carretera GC-500, reuniendo esta vía unas condiciones inmejorables para la circulación de vehículos de transporte colectivo.

Además del transporte público en guagua y taxi, hay que tener muy en cuenta la aprobación definitiva del “Plan Territorial Especial del corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas”, denominado PTE-21.

El plan propone la creación de una línea ferroviaria convencional entre Las Palmas de Gran Canaria (Santa Catalina) y el municipio de San Bartolomé de Tirajana (El Veril y Meloneras). Considerando esta opción en el futuro como una seria candidata para que las personas se muevan en ella. Una de las ventajas es la proximidad y ubicación de la nueva estación de tren propuesta en El Veril.

Como conclusión final destacar la importancia que tiene estos medios de desplazamiento en relación con la demanda que va a generar el nuevo equipamiento, evitando que cientos de vehículos se desplacen al existir otras alternativas competitivas. Por todo ello este plan apuesta por mejorar las conexiones, las condiciones de uso, la frecuencia de paso y el fomento del transporte público.

11.1.6 Justificación de aparcamiento.

Debida a la escasa oferta existente en esta área y a las características especiales que requieren este tipo de equipamientos generadores de grandes afluencias de personas en un intervalo de tiempo concreto, es de vital importancia prever la demanda de aparcamiento que se va a generar.

Hay que tener en cuenta que no existe una normativa, reglamento o planeamiento que regule el número de plazas de aparcamiento necesarias en una infraestructura de estas características.

Ante esta ausencia es necesario realizar una estimación de la futura demanda, con la intención de que el día que el parque abra sus puertas al público las afecciones en la red viaria sea mínima y no se produzcan situaciones de desorganización e inseguridad derivados de una mala planificación.

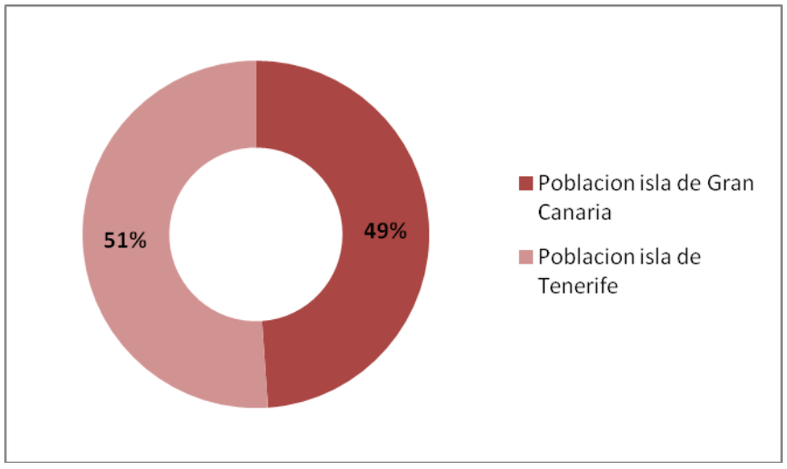
La única posibilidad que se tiene para determinar la oferta real de aparcamiento que va a generar este equipamiento estructurante, es la de utilizar datos de aforos de vehículos y personas producidos en un complejo de similares características. Este plan ha accedido a los datos de aforo del Parque Acuático del Siam Park de Tenerife, sirviendo estos datos para determinar con mayor exactitud la repercusión que generará el nuevo equipamiento en el ámbito de El Veril y comparando distintas variables entre ambas islas.

El Siam Park de Tenerife tiene un aparcamiento en superficie con una capacidad máxima de 343 plazas y el precio de la entrada es de 3 euros.

Población residente

El primer dato que se va a utilizar es la población de cada isla. Este dato es muy importante ya que serán los residentes los que originaran la mayor demanda de aparcamiento.

La población en la isla de Gran Canaria es de 851.157 habitantes, frente a los 889.936 de la isla de Tenerife. Es decir, Tenerife tiene una mayor población que Gran Canaria, exactamente 38.779 habitantes más.



Fuente: ISTAC; Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

Población extranjera

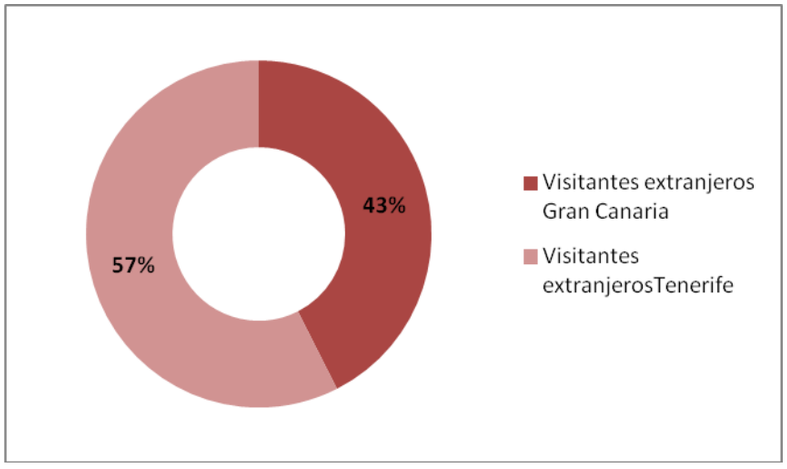
Los visitantes que recibe cada año las islas se pueden apreciar en la siguiente tabla, estos datos son del año 2014. En la tabla se diferencian los turistas nacionales y los turistas procedentes de otros países.

TURISTAS POR ISLA, AÑO 2014	CANARIAS	GRAN CANARIA	TENERIFE	DIFERENCIA
Españoles	1.374.834	412.993	548.264	135.271
Extranjeros	10.455.537	2.812.775	3.800.935	988.160
Total turistas	11.830.371	3.225.768	4.349.219	1.123.451

Fuente: FRONTUR. Elaboración propia.

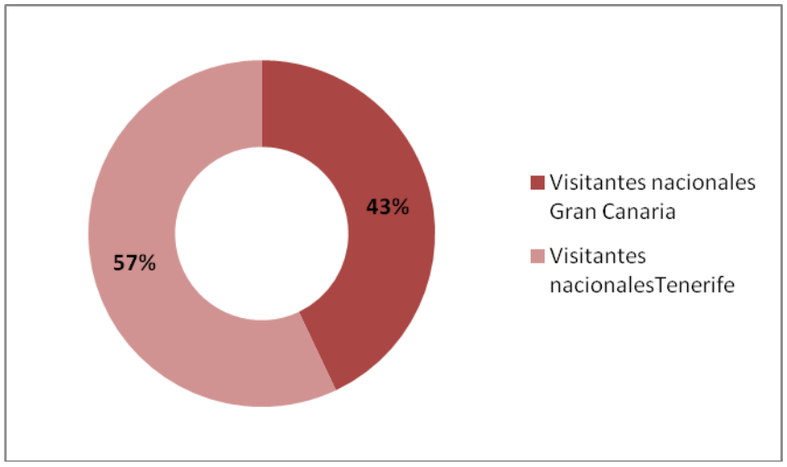
Como se puede apreciar en la tabla La isla de Tenerife recibe más visitantes extranjeros y nacionales que Gran Canaria. Llama especialmente la atención la gran diferencia de turistas extranjeros que recibe Tenerife con respecto a Gran Canaria, con una diferencia exacta de 988.160 visitantes más.

Estos datos son muy importantes debido a que los extranjeros son clientes potenciales de este tipo de equipamientos.



Fuente: ISTAC; Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

Respecto al turismo nacional los datos son inferiores, aún así Tenerife vuelve a tener más visitantes que Gran Canaria, con un valor de 135.271 visitantes más.



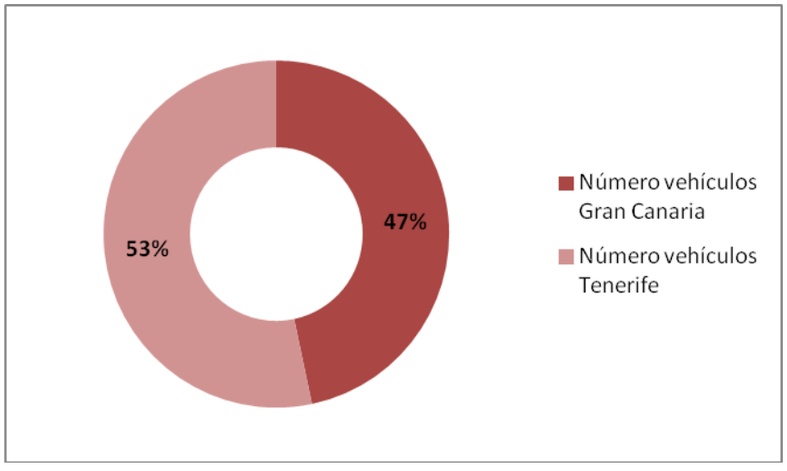
Fuente: ISTAC; Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

Gran parte de estas personas (turistas y residentes) son considerados clientes potenciales del Siam Park de Tenerife, ocurriendo lo mismo en la isla de Gran Canaria.

Observando los datos se puede concluir que la demanda existente en la isla de Tenerife es superior a la isla de Gran Canaria desde el punto de vista de la población y los visitantes.

Número de vehículos

Un dato muy importante es la comparación del número de vehículos registrados por isla. Gran Canaria tiene un total de 388.279 vehículos mientras que Tenerife posee 443.277 vehículos. Tenerife vuelve a tener mayor índice de motorización que Gran Canaria.



Fuente: ISTAC; Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

Traduciendo estos datos a la necesidad de aparcamiento de un equipamiento de similares características en una isla o en la otra, se puede concluir que la demanda de aparcamiento será superior en Tenerife que en Gran Canaria, debido al hecho de recibir y vivir más personas, sumado al mayor índice de motorización. La probabilidad de que se desplacen más individuos a un parque acuático es mayor en Tenerife que en Gran Canaria.

Desplazamiento de público al Siam Park de Tenerife.

El parque acuático oferta su propio servicio de transporte público gratuito con guaguas de su propiedad de dos pisos de altura que recogen visitantes en la zona de Los Cristianos, Playa de Las Américas y Costa Adeje.

El servicio está operativo todos los días, la frecuencia de paso es de 30 minutos y su horario es de 09:30 hasta las 18:30 horas, excepto de 14:00 a 15:00 horas. Realiza un recorrido de 13 km aproximadamente y un total de 8 paradas.

Esta medida es una gran alternativa de movilidad para los usuarios del parque acuático, evitando que cientos de personas se desplacen hasta él con su propio vehículo, disminuyendo la necesidad de aparcamiento.

Además de este servicio gratuito Siam Park dispone de otro servicio de transporte público de pago, conectando el parque con otros puntos de la isla más alejados.

A toda esta política de movilidad impulsada por el Siam Park hay que sumar la posibilidad de trasladarse desde cualquier punto de la isla con el transporte interurbano de Tenerife, cuya concesionaria es la empresa TIPSA S.A.U.

Todo este sistema de movilidad y fomento del uso del transporte público proporciona que la demanda de aparcamiento en destino que genera este tipo de equipamiento disminuya considerablemente.

Si se implantase un equipamiento de similares características en Gran Canaria sería conveniente aplicar un sistema de transporte público como este, que proporcionase la posibilidad a los usuarios de desplazarse.

Otro aspecto a destacar es la existencia de varias paradas de taxis anexas a la plaza de acceso al nuevo equipamiento, por lo que los usuarios del parque también pueden utilizar este sistema de transporte público para desplazarse.

Por último es muy importante destacar la llegada de visitantes al parque acuático, ya que el 8% de los turistas que recibe esta instalación lo conforman los residentes de la isla, o dicho de otra forma, quiere decir que el 92% de las personas que visitan y disfrutan del parque acuático del Siam Park de Tenerife son turistas extranjeros o nacionales. Es muy importante matizar este aspecto ya que los turistas en su mayor parte no poseen un vehículo privado, desplazándose generalmente con otros medios de transporte.

Ocupación del aparcamiento de Siam Park de Tenerife.

A continuación se exponen los datos del número de vehículos que han utilizado el aparcamiento privado del Siam Park de Tenerife. Subrayar que este aparcamiento es en superficie y tiene una capacidad total de 343 plazas.

MES	TOTAL VEHÍCULOS (MES)	MEDIA POR DÍA
Enero	2.681	86,48
Febrero	2.402	77,48
Marzo	3.186	102,77
Abril	5.341	172,29
Mayo	5.095	164,35
Junio	6.522	210,39
Julio	11.349	366,10
Agosto	14.775	476,61
Septiembre	8.622	278,13
Octubre	6.799	219,32
Noviembre	2.965	95,65
Diciembre	7.320	236,13

Fuente: Loro Parque S.A. Elaboración propia.

Como se puede observar en los datos aportados por el Siam Park de Tenerife los únicos meses en los que su aparcamiento privado presenta un 100% de ocupación es en Julio y Agosto.

Este hecho se produce porque el número de visitantes residentes en la isla en los meses de verano se desplazan al sur para disfrutar de la zona turística. En este punto hay que destacar dos aspectos:

- Durante la mayor parte del año el parque es utilizado casi en su totalidad por turistas extranjeros. Por lo que la necesidad de plazas de aparcamiento disminuye considerablemente, debido principalmente a que los turistas suelen utilizar el transporte público para desplazarse.

- Por lo contrario los meses de verano se produce un incremento de los residentes que se desplazan al sur para veranear, incrementado la demanda de plazas de aparcamientos.

Este fenómeno se repite en la isla de Gran Canaria y más concretamente en la zona de Playa del Inglés y El Veril, en la que durante la mayor parte del año los aparcamientos en la vía pública presentan un índice de ocupación muy bajo, sin embargo, en la época estival el índice de ocupación aumenta considerablemente.

Otra lectura que se realiza de los datos aportados es la ocupación media durante todo el año, obteniéndose una ocupación media por mes de 208 plazas de aparcamiento, número muy inferior a las 343 plazas ofertadas.

Si se tiene en cuenta la media por día, la media por mes y las plazas de aparcamientos actuales se llega a la conclusión de que el Siam Park de Tenerife cuenta con las plazas suficientes para satisfacer la demanda de aparcamiento. Es cierto que los meses de Julio y Agosto la demanda aumenta considerablemente y hay días que la oferta de aparcamiento es insuficiente, pero hay que tener en cuenta que a la hora de proyectar el dimensionado de una infraestructura de aparcamiento no se puede utilizar el dato del valor máximo obtenido en una fecha puntual en el año, porque utilizando los valores más alto se sobredimensionaría la capacidad del aparcamiento, obteniendo como resultado una superficie de aparcamiento la mayor parte del año inutilizada, además del costo innecesario invertido en su ejecución y el impacto medioambiental que producen estas grandes bolsas de aparcamiento.

Asimismo este hecho es un problema puntual muy localizado en el tiempo por lo que para esos días se pueden diseñar alternativas. Hay que tener en cuenta que el Plan de Modernización de Maspalomas Costa Canaria en vigor, propone un aparcamiento subterráneo en la calle El Escorial y el ayuntamiento prevé la construcción de un aparcamiento subterráneo de dos plantas en el Parque Europeo en la avenida de Tenerife. La ubicación de ambos aparcamientos es próxima al ámbito de actuación y están muy bien conectados con la parcela, por lo que se puede estudiar la posibilidad de utilizarlos en determinados días del año. Recalcar que es un problema puntual en una determinada época del año.

Aqualand Maspalomas.

Ya existe en el municipio de San Bartolomé un precedente relacionado con la implantación de este tipo de instalaciones. Actualmente se encuentra en servicio el parque acuático Aqualand Maspalomas, por lo que se puede utilizar como un indicador de la necesidad de aparcamiento de este tipo de equipamiento.

Desafortunadamente no se dispone de datos de aforos de afluencia de visitantes y vehículos, pero si se puede cuantificar el número de plazas de aparcamiento ofertadas por este parque.

Aqualand está formado por distintas atracciones acuáticas destinadas para toda la familia, posee toboganes alimentados por agua de diversas formas, alturas y dimensiones. El objetivo es que sus visitantes disfruten de experiencias de relax, ocio y sensaciones fuertes. Aunque no se puede

comparar un parque con el otro, si se puede comparar al público que está dirigido y la repercusión de este en su entorno, priorizando el aspecto del aparcamiento.

Aqualand Maspalomas oferta 260 plazas de aparcamiento aproximadamente en superficie gratuita distribuidas de forma uniforme. Esta bolsa de aparcamiento se encuentra en el acceso del parque. Anexa a esta bolsa se encuentra una parada de taxis y guagua.

El aspecto a destacar de este punto son las 260 plazas cuantificadas en su bolsa de aparcamiento y que el público al que está destinado es el mismo que el de Siam Park, ya que ambos son parques acuáticos.

Conclusión final.

- Tenerife recibe más visitantes nacionales y extranjeros que Gran Canaria, por lo tanto la probabilidad de recibir más visitantes el parque es mayor en Tenerife que en Gran Canaria. Esto se traduce en la necesidad de más aparcamiento.

- La población en Tenerife es mayor, teniendo en cuenta que los residentes son los que generan mayor demanda de aparcamiento.

- El índice de motorización en la isla de Tenerife es mayor que en Gran Canaria, es decir, hay más vehículos en Tenerife. Al igual que el punto anterior, este hecho provoca la necesidad de más aparcamiento.

- Con las plazas actuales (343) el Siam Park de Tenerife cumple de manera satisfactoria la demanda de aparcamiento generada, a excepción de días puntuales en el año, sobre todo en época estival.

- La política de movilidad del Siam Park de Tenerife de implantar un sistema de transporte colectivo gratuito para las localidades más cercanas y otro servicio de transporte colectivo de pago con núcleos más alejados disminuye cuantiosamente la necesidad de aparcamiento en el parque acuático.

- La buena conexión y accesibilidad del parque acuático con respecto al transporte público interurbano de Tenerife (TIPSA S.A.U) y con el servicio de taxi, disminuye la necesidad de aparcamiento.

- El estudio de las plazas de aparcamiento de otros parques de similares características en el municipio de San Bartolomé de Tirajana es inferior que en Tenerife, como es el caso de Aqualand Maspalomas con 260 plazas aproximadamente.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos ya descritos, se llega a la conclusión de que la demanda de aparcamiento en el ámbito de El Veril para la implantación de un equipamiento estructurante queda cubierta planificando un aparcamiento de 340 plazas. Se considera este número como una solución adecuada, realista y correctamente dimensionada, aplicando la experiencia de equipamientos de similares características en Tenerife.

El criterio utilizado para determinar el número de plazas necesarias es el de 4 plazas de aparcamiento por cada 100 m^2 de superficie construida.

Este valor es muy similar al de Siam Park de Tenerife (343 plazas) y es mayor que el de otros parques acuáticos del municipio de San Bartolomé, quedando demostrado que en Tenerife las plazas ofertadas son suficientes y sabiendo que en Tenerife la demanda es mayor, se considera que para un nuevo equipamiento estructurante de similares características en la isla de Gran Canaria el número de 340 plazas de aparcamiento es adecuado.

12. EQUIPO REDACTOR

Jefa de Área:

- Matilde Rubio Presa. Arquitecta

Jefa de Proyecto:

- Eva Padrón Sánchez. Arquitecta

Coordinadores técnicos:

- Oliver Marrero Sánchez. Ingeniero civil
- Leticia Romero Hernández. Arquitecta
- Javier Camino Dorta. Doctor en geografía
- Francisco Santana Román. Economista

Equipo redactor:

- José Domingo Morales Bordón. Arquitecto
- Ginés Rivero Hernández. Arquitecto
- Pedro Hernández García. Arquitecto
- Grisel García González. Arquitecto
- Manuel Arencibia Beautell. Arquitecto
- Clara Díaz García. Arquitecta
- Paloma Gázquez Navarrete. Ingeniera de caminos, canales y puertos
- Beatriz Calzada. Jurídica
- Beatriz Viana López. Economista
- Vidina Padrón Aguiar. Economista
- Antonio Manuel Hernández Ortiz. Economista
- Jaime Padrón Marrero. Geógrafo
- Daniel Cárdenes Macías. Geógrafo
- Ithaisa Chávez Santana. Delineante
- Juan Manuel Cruz Herrera. Delineante