

AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO.

D. Rafael Pombriego Castañares, mayor de edad con DNI número 43661498T, actuando como Presidente Ejecutivo de la **FEDERACIÓN REGIONAL CANARIA DE EMPRESARIOS IMPORTADORES Y CONCESIONARIOS DE AUTOMÓVILES**, en siglas FREDICA, entidad asociativa sin ánimo de lucro, con número de identificación fiscal G38965604 y domicilio en la calle Diego Vega Sarmiento número 1, de Las Palmas de Gran Canaria, comparece y como mejor proceda en derecho **DICE**

Que por parte del Área de Gobierno de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, se ha puesto a exposición pública, conforme Anuncio publicado en el BOP de la provincia de Las Palmas número 80 de 4 de julio de 2016, por plazo de treinta días, posteriormente extendido treinta días, hasta el 4 de septiembre, el **Plan Especial de Protección Vegueta-Triana**.

En base al documento expuesto, por parte de la Federación Regional Canaria de Empresarios Importadores y Concesionarios de Automóviles, FREDICA, se realiza las siguientes **alegaciones**.

PRIMERO. Escaso plazo para alegaciones. Dada la complejidad y extensión del documento expuesto, se considera por esta Federación que el plazo inicial de un mes de exposición pública resulta del todo improcedente. Aun habiéndose anunciado su extensión por treinta días más, hasta el cuatro de septiembre resulta insuficiente, por lo que tratándose de un plan que afecta a una parte nuclear de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, hubiera sido necesario disponer, al margen del dictado legal, de un plazo mínimo de tres meses.

SEGUNDO. Prioridad. Siendo los barrios de Vegueta y Triana puntos neurálgicos para la ciudad, resulta no obstante llamativo para el dicente que, conociendo el estado de abandono como de necesidad de inversión de otros muchos barrios de esta ciudad, el ayuntamiento capitalino destine tiempo y recursos a una zona que, desde el punto de vista de este dicente, no presenta un estado que requiera una intervención prioritaria ni urgente. Siendo conscientes, se repite, de que ambas zonas son de interés patrimonial y son un punto fundamental para el desarrollo cultural, comercial y de ocio, entendemos que existen, no obstante, otras actuaciones en barrios y zonas de la capital que requerirían al menos la misma atención o más que el planteamiento de nuevas actuaciones en los barrios mencionados, y ello aunque en este plan no se persiga ni la reurbanización, ni la reordenación del ámbito, sino aparentemente su simple actualización.

Omitiendo el costo que para el Ayuntamiento ha tenido la elaboración del propio Plan de Protección Vegueta-Triana, existen una serie de actuaciones que alcanzan un coste total de 11.915.000 de euros asumidos completamente por la

corporación. Ello se insiste, considerando este dicente, que algunas son actuaciones necesarias. En concreto, y precisamente relacionadas con la movilidad, las referidas a las actuaciones planteadas con respecto a la calle Francisco Gourie (zona libre con aparcamientos) y la calle Ramón y Cajal (construcción de un aparcamiento).

TERCERO. La Federación ha centrado su análisis del documento fundamentalmente en las cuestiones reseñadas respecto a la infraestructura viaria como las referidas a la movilidad, ello sin perjuicio de entender que el Plan debe ser analizado como un todo.

CUARTO. Este dicente considera positivo que por parte del Ayuntamiento, se proceda al desarrollo de un plan dirigido a la protección de dos barrios históricos de la capital Gran Canaria como son los de Vegueta y Triana, siendo relevante que entre los objetivos recogidos en el plan se encuentre igualmente el de revitalizar dos barrios que, en el caso de Vegueta presentan retrocesos importantes, como la cada vez menor residencialización o la pérdida de actividad y comercio.

Los dos barrios afectados por el plan conforman un núcleo muy destacado como centro cultural, comercial, residencial y de ocio. Es por ello positivo que, desde la corporación local, se adopten medidas tendentes a mantener su relevancia.

Los barrios de Vegueta y Triana suponen un fuerte polo de atracción de la ciudad de Las Palmas. Esta atracción no está referida exclusivamente a los residentes en la propia ciudad, sino que igualmente constituye y entendemos, debe constituir en el futuro, un polo de atracción para residentes de otros municipios de Gran Canaria como para cualquier foráneo que visite la isla. En este sentido, entendemos que si existe interés en conservar nuestro patrimonio, pero al mismo tiempo se considera necesario revitalizar toda la zona afecta al Plan, al mismo tiempo no se puede obviar la demanda de un fácil acceso a la zona como la cobertura igualmente de los necesarios aparcamientos.

Siendo de interés desde luego, la potenciación del transporte público como fórmula de acceso (partiendo de la base de que ya el acceso a la zona tiene una alto índice de utilización de transporte público), entendemos que tal oferta cubrirá fundamentalmente, la demanda de movilidad de **parte de la población de la misma ciudad**, pero difícilmente podrá acaparar parte importante de la **movilidad requerida por los ciudadanos de otros municipios o la movilidad de foráneos**. En este contexto, si realmente se quiere potenciar la zona como punto de atracción cultural, comercial y de ocio, entendiendo que tal oferta no debe circunscribirse exclusivamente a los ciudadanos residentes zonales, consideramos fundamental que por parte del equipo redactor del proyecto no se obvие esta realidad.

Si partimos de la base de que prácticamente el 70% de los desplazamientos urbanos se realiza en vehículo privado, el proyectista y el legislador no pueden obviar esta circunstancia. No se puede conformar una ciudad que resulta "antipática" para el visitante que decide visitar la ciudad en su vehículo particular, criminalizándolo. La exclusión de esta realidad social será un error y la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria concluirá con un fracaso como ha ocurrido en casos precedentes donde el objetivo del legislador ha pasado sistemáticamente por establecer medidas contra el vehículo privado, que no son sino realmente políticas contra una parte destacada de ciudadanos.

Sacar el tráfico privado del núcleo fundacional urbano

► Habrá aparcamientos en Francisco Gourré y frente al museo San Martín

El Plan Especial de Protección Vegueta-Triana también promueve actuaciones para sacar de estos barrios, en la medida de lo posible, el tráfico privado y de paso, dando preferencia a los residentes.

El documento incidido en «la vocación de todo el ámbito» se refiere al eje de Vegueta y Triana incluidos en el plan especial como áreas de preferencia peatonal.

El concejal de Urbanismo del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Augusto Hidalgo, y el arquitecto jefe del plan, Javier Dorado, durante la presentación del Plan Especial de Protección Vegueta-Triana.

no y Vegueta hay más de 70 locales que se dedican a la restauración y el ocio. La zona que más tiene es Melidriábal con 15, seguida por Triana con 13, Casco con 10, Portuño con 8 y Travesio y La Póla con 7 cada uno. La mayoría de ellas cuentan con terrazas exteriores, según informa Francisco Fajardo.

8.537 aparcamientos. El plan contabiliza 4.594 plazas de aparcamiento en Triana y 3.943 en Vegueta. En el primero de los dos barrios, la mayoría está en edificios o bajo rasante, mientras que en Vegueta los aparcamientos en calzada suplen a los situados en edificios.

3.668 plazas de déficit. El documento valore que los dos barrios presentan una demanda conjunta de 12.205 plazas de estacionamiento, lo que supone que existe un déficit de 3.668 plazas con relación a la oferta actual.

1.300 metros. Es la distancia máxima a recorrer en el interior del ámbito del plan. Se trata de una media.

ejecución de dos estacionamientos subterráneos en la calle Francisco Gourré y frente al centro de cultura San Martín. Además, revise el Plan General y su propuesta de ampliar el actual parqueo que está situado junto al mercado de Vegueta.

La red de aparcamientos se completará con «una extensa reserva de suelo junto a la iglesia de San Roque y el edificio administrativo de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, que actualmente tiene uso de parqueo en superficie», así como otro en la zona del barrio del Guatiguada.

El concejal también destacó la necesidad de incidir en la recuperación de la arquitectura del Plan Especial.

Noticia publicada en el diario Canarias 7 el 7 de mayo de 2016

Dos son las cuestiones pues que destacamos con relación a la movilidad. Por una parte, la relacionada con el acceso a la zona y el impacto en la circulación y la segunda la relacionada con el estacionamiento.

Respecto al acceso, de manera resumida se puede concluir que se tratan dos cuestiones en el plan, aunque de manera mezclada.

Circulación interior.

La propuesta del Plan va dirigida a reducir al máximo la presencia del vehículo privado en el interior de la zona. La propuesta del plan es limitar el acceso fundamentalmente a los residentes como a la necesaria atención a labores ordinarias de carga y descarga.

Impacto sobre el tráfico.

Actualmente un importante flujo de tráfico discurre por parte del entramado viario de ambos barrios, aunque en la actualidad, fundamentalmente a través

del barrio de Triana, conectando el tráfico proveniente de la parte alta de la ciudad (Las Rehoyas-Schaman) con el barrio y la Avenida Marítima en dirección bajada. En dirección subida el tráfico se canaliza fundamentalmente por la calle Bravo Murillo y en menor medida, por el barranco del Guinguada. En la canalización del tráfico en la zona de Triana destacan:

- La conexión Primero de Mayo – Triana a través de la calle Buenos Aires con acceso desde San Telmo a la Avenida Marítima y Rafael Cabrera.
- A una segunda conexión Primero de Mayo – C/ Viera y Clavijo – Buenos Aires con acceso desde San Telmo a la Avenida Marítima y Rafael Cabrera.
- Y una tercera conexión Avenida Primero de Mayo – C/ San Nicolás – C/ Gral. Bravo – C/ Malteses – Avda. Rafael Cabrera.

El plan propone aliviar este tráfico zonal, fundamentalmente por la calle Buenos Aires, mediante la creación de una nueva vía urbana (PGO/2000 previsto PGMO2005) que desde la rotonda de María Luisa de Marillac conecta con la carretera de Tafira, a la altura de San Roque, trazándose por la ladera del barranco del Guinguada, junto al barrio de San Francisco, y penetrando en el túnel en Cruz de Piedra.

Se propone actuar igualmente sobre el barranco del Guinguada a la altura de los dos barrios, estableciéndolo como zona abierta y con otras actuaciones sobre la propia carretera GC-1 (depresión y separación en paralelo de fachadas a 40 metros).

En definitiva, el acceso a los barrios se circunscribe a los bordes, de manera que se cierra al tráfico y se consigue el aislamiento de facto del conjunto con las excepciones apuntadas.

Aparcamientos

Con el argumento de la necesaria peatonalización y limitación de acceso, la conclusión es que se restringirá igualmente la opción de aparcamientos en superficie en toda la zona interior. Actualmente la mayor parte se encuentra delimitada como zona azul, por lo que se supone que el usuario de estos aparcamientos es un usuario temporal, fundamentalmente clientes de los comercios de la zona o visitantes de las oficinas, como de los centros culturales o de ocio. También se están utilizando aparcamientos irregulares siendo clave, por el número de plazas a las que da respuesta a la demanda, todo el cauce del barranco del Guinguada entre ambos barrios.

Los aparcamientos en superficie tienen los días contados en Vegueta y Triana

El nuevo plan de protección prevé dos grandes p rquines disuasorios en Francisco Gouri  y Ramón y Cajal ■ El situado junto al Mercado del casco viejo se ampliar 

Teresa García
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Reducir aún más la presencia del vehículo privado. Este es uno de los grandes objetivos del nuevo Plan Especial de Protección (PEP) de Vegueta y Triana, que sustituye al actual Pepri, y pretende proseguir con el proceso de peatonalización iniciado hace más de diez años. Pero antes, empezar  eliminando de manera progresiva los aparc-



Noticia Publicada en el diario La Provincia el 7 de mayo de 2016.

Respecto a esta cuestión se deduce que siendo la zona un polo de atracción fundamental, se reconoce la necesidad de dotar de aparcamientos la zona, de manera que se atienda la demanda de visitantes y residentes.

Desde el punto de vista de este dicente, **destacamos lo siguiente.**

Respecto a los aparcamientos, es cierto que en el plan se destacan dos actuaciones que aborda esta demanda; la creación de una zona de aparcamientos en la calle Francisco Gouri  y la creación de un edificio de aparcamientos en la calle Ramón y Cajal de Vegueta. Consideramos no obstante que, frente a la demanda de aparcamiento zonal, cuantificada por el equipo redactor, falta la incorporación de medidas que atiendan de manera decidida tal necesidad. Entendemos que los planteamientos se quedan cortos, previendo que, si la zona ganara atractivo, siempre existirá una mayor demanda de acceso. Por otra parte, entendemos que aun siendo un plan circunscrito a las delimitaciones de los dos barrios de Triana y Vegueta, respecto a la movilidad y acceso no se puede desconectar de otras zonas exteriores a las que afecta. Si se pretende crear o potenciar una zona de atracción por su valor patrimonial, su amplia oferta cultural, su oferta de ocio como la potenciación comercial de la mayor zona de comercio abierto de la isla, se tienen que adoptar medidas que faciliten el acceso a la zona y el aparcamiento en este aspecto es fundamental. No tenerlo en cuenta significará que un número importante de potenciales visitantes no accedan, con el peligro de convertir a la zona en un compartimento estanco del núcleo urbano, solo atractivo para los residentes zonales y de los barrios perimetrales al mismo. Sabemos que la creación de aparcamientos y facilidades de acceso podría generar un efecto llamada, pero entendemos que ese debe ser el objetivo que, con una buena planificación, se puede atender sin problemas. Es por ello necesario que la oferta de aparcamientos en el perímetro sea muy amplia. Por otra parte, se comenta que por parte de los automovilistas se actúa de manera inc vica ocupando zonas no adecuadas para el aparcamiento como lugares no destinados a este fin, como ocurre con el cauce del Guinguada donde aparcen cientos de usuarios cada día. Con relación a ello, a parte de la demanda de

aparcamientos, el componente económico es una cuestión clave. Los aparcamientos públicos de la zona suponen un alto coste para muchos usuarios que las economías familiares no pueden asumir, recordando que Canarias y Las Palmas de Gran Canaria figuran entre los lugares con poder adquisitivo más bajo de España. Pensar que una política de aparcamientos escasos y caros es una forma de desincentivar el uso del automóvil es un error permanente en las políticas de movilidad aplicadas sistemáticamente por las administraciones con los resultados que tenemos a la vista. La necesidad de movilidad es superior al voluntarismo político y la tozuda realidad es que la gente sigue necesitando desplazarse en sus vehículos. La gente no deber ser criminalizada por ello, ni considerarla egoísta o incívica, simplemente no ve atendida una demanda real y tiene que buscar alternativas conforme a sus posibilidades. Es fundamental recoger en el plan, por las necesidades comentadas, la previsión de zonas de aparcamientos amplias y baratas en los alrededores de las dos zonas que estén además perfectamente señalizadas. Nos parece correcta que parte importante de la oferta se destine, como manifestó de manera particular con esta organización el concejal de urbanismo, para aparcamiento comercial, con concesión de tres horas de uso gratuito, de forma que los aparcamientos de borde programados en el Plan y por tanto, a favor de la amplia oferta zonal, constituyan una alternativa real a la oferta de otros centros comerciales y de ocio existentes en el municipio, evitando la decadencia de la zona.

En cuanto a la **circulación de acceso**, si bien se entiende que la circulación se puede seguir restringiendo en la zona interior, consideramos que la ciudad debe permitir seguir canalizando parte del tráfico por los tres corredores principales indicados. Consideramos que si bien es importante llevar a término la propuesta de conexión con la nueva carretera planteada entre la rotonda de María Luisa Marillac y San Roque, su recorrido no va a dar respuesta a la demanda de acceso a la zona. Sí consideramos que, existiendo esa vía alternativa propuesta, sí que sería posible proceder entonces al calmado del tráfico en las vías señaladas, pero dada la extensión del barrio, no parece coherente mermar toda posibilidad de acceso libre.

En cualquier caso, hubiera sido de sumo interés que el Plan incorporara datos actualizados sobre la circulación en el barrio, como las medidas de intensidad media en las vías perimetrales e interiores y cálculos sobre los flujos de tráfico con las medidas de nueva infraestructura propuesta, además de las comunes estadísticas de origen-destino.

QUINTO. Otra cuestión que preocupa es el cronograma de actuación.

Sería conveniente que, respecto a las actuaciones de restricción de aparcamiento y acceso que afectan a la movilidad, se ejecuten después de tener resueltas las cuestiones relacionadas con la infraestructura y la pertinente dotación de aparcamientos.

No sería de recibo, como ocurre tantas veces, realizar las medidas de restricción sin dar respuesta a la demanda existente. Estas prácticas tan comunes fundamentalmente en las corporaciones locales generan graves perjuicios a residentes, comerciantes y usuarios en general. Si existe en la situación actual una demanda latente no atendida, ahondar más en los planteamientos restrictivos, sin solventar los mismos, generará mayor descontento y malestar social.

SEXTO. ESPECIAL CONSIDERACIÓN DEL BARRANCO DEL GUINIGUADA.

Respecto al tramo del Barranco del Guinguada (El Plan General aprobado en octubre de 2012 lo califica como Sistema General de Espacios Libres (SG-51) y remite su ordenación urbanística pormenorizada a un Plan Especial) planteada la dificultad de actuación derivada de la diferente competencia administrativa que afecta a la vía, señalar que efectivamente esta zona divide perfectamente ambos barrios, suponiendo consecuencia de la actuación realizada en los años setenta, un "muro" entre los mismos. Se configura en la actualidad como una zona de acceso intermedio que debe ser mejorada para resolver la conexión de ambos barrios

Sin embargo, desde el punto de vista de este dicente, la actuación a realizar sobre esta zona debe tener en cuenta las consideraciones realizadas más arriba. Por una parte, sigue siendo una vía alternativa y de alivio para la circulación entre ambos barrios, por tratarse de una vía con conexión interior hacia Tafira que permite un desahogo para la circulación en el barrio de Vegueta, prácticamente convertido, desde el punto de vista del tráfico, en un barrio estanco. Canaliza el tráfico de Vegueta a través de la calle Ramón y Cajal con salida a la carretera del centro. Por otro lado, canaliza tráfico desde Rafael Cabrera hacia el centro como da servicio a todo el barrio del Batán.

Consideramos que siendo necesaria una actuación que "dulcifique" la actual conexión entre los barrios, al mismo tiempo ésta no puede significar la desaparición del tráfico rodado, siendo la propuesta de creación de un bulevar arbolado con carriles calmados en ambos sentidos en su extensión la mejor solución desde nuestro punto de vista. La extensión del cauce a partir de paso de peatones actualmente situado pasada la calle Muro debería compaginar bulevar arbolado con viario para tráfico calmado y zona de aparcamiento.

SÉPTIMO. ESPECIAL CONSIDERACIÓN DE LA CALLE SAN BERNARDO.

El Plan recoge la propuesta de transformación de la calle San Bernardo en espacio libre. Partiendo de que la calle, hasta mitad del siglo XX era una plaza, se aboga por su recuperación. Se trataría de la eliminación del tráfico rodado, cerrando de esta manera su acceso a la calle Viera y Clavijo. Se plantearía así la eliminación de la única calle, junto con la calle Buenos Aires, que soporta cierta

densidad de tráfico y ello pese a que esta calle ha sido objeto de una reciente intervención en la que se realizó un ensanchado de sus aceras en gran parte de su recorrido, como se procedió igualmente al calmado del tráfico, tras el adoquinado de la vía. Entendemos que esta actuación de recuperación de la antigua plaza no tiene mucho sentido, entre otras cosas porque el efecto visual y la existencia de su arbolado (hoy intervenido por el peligro generado por el mismo) no constituyen una justificación de peso, siendo una vía bastante amplia que permite canalizar tráfico por el barrio sin un impacto destacado sobre el patrimonio de la zona.



Noticia La Provincia, 8 de mayo de 2016

OCTAVO. CONSIDERACIONES FINALES SOBRE EL TRÁFICO.

A modo de conclusión, observamos que existe un interés por convertir los barrios de Triana y Vegueta en un espacio isla, reservado fundamentalmente a la peatonalización. Si bien, como se pone de manifiesto, gran parte de la zona de actuación es ya peatonal, las actuaciones sobre movilidad entendemos que pasan por seguir cerrando vías al tráfico rodado interior, fundamentalmente privado. Es destacable, no obstante, el reconocimiento a la necesidad de ordenar las vías de borde como la creación de nueva oferta de aparcamientos en la zona, siendo necesario, como se indica en el plan, la dotación de parkings para residentes y visitantes.

Entendemos correcto y fundamental el desarrollo de una red de aparcamientos muy amplia que convierta a la zona en una zona competitiva y atractiva, para ello entendemos que dado el objetivo del Plan, debería prever respecto a los aparcamientos la ubicación de más alternativas en las zonas limítrofes, ofertando aparcamientos comerciales y gratuitos que permitan fácil acceso lo que potenciará la competitividad de la zona.

Respecto al tráfico, no consideramos oportuno plantear la eliminación de los pocos canales de comunicación entre la ciudad alta y la costa del municipio que transcurren esencialmente por el barrio de Triana y ello pese a que la propuesta de nueva infraestructura viaria, que consideramos no tendrá una ejecución a corto plazo.

Es de destacar que los planteamientos realizados, respecto a eliminación de aparcamientos y corredores viarios no sean ejecutados hasta que no se resuelva la demanda actual y previsible futura, al objeto de no generar problemas y malestar social entre residentes comerciantes y potenciales visitantes.

Sin otro particular, a la espera de que las consideraciones expresadas en estas alegaciones sean atendidas, lo firmo en Las Palmas de Gran Canaria, a 11 de agosto de 2016.

Rafael Pombriego Castaños
FREDICA.