CONCEJALÍA DE
MOVILIDAD DEL
AYUNTAMIENTO DE LPGC

PROCESO PARTICIPATIVO ORDENANZA DE MOVILIDAD

Propuestas realizadas

JULIO 1 • DICIEMBRE 31 • 2019

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

TODA UNA CIUDAD
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Si MOVILIDAD

INDICE

1. INTRODUCCIÓN…… 3

2. PROPUESTAS…… 4

2.1 ZONAS 30…… 4

2.2 BICICLETAS…… 5

2.3 VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL…… 6

2.4 GUAGUAS Y METROGUAGUA…… 8

2.5 MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES …… 9

2.6 TAXI…… 10

2.7 CAMINOS ESCOLARES SEGUROS…… 11

2.8 PMR…… 12

2.9 CONVIVENCIA VIAL…… 13

2.10. ESTACIONAMIENTO……14

2.11. RESERVAS DE ESTACIONAMIENTO PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS…… 15

2.12 OTRAS RESERVAS DE ESTACIONAMIENTO……15

2.13 VADOS, CARGA Y DESCARGA…… 16

2.14. SEÑALIZACIÓN…… 17

2.15 PEATONES…… 18

2.16 REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN…… 19

2.17 PROPUESTAS GENÉRICAS…… 19

3 . EL PROCESO EN CIFRAS…… 22

4. CONCLUSIONES…… 24

1. INTRODUCCIÓN

Alineada con los nuevos tiempos en los que la ciudadanía exige de las administraciones públicas una actuación más cercana y transparente, y conscientes de la necesidad de incorporar metodologías de Gobierno Abierto en la gestión de la administración local, la Concejalía de Movilidad del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria decidió llevar a cabo la elaboración de la nueva **Ordenanza de Movilidad Sostenible** de manera participativa, como modo de conseguir un funcionamiento democrático más eficiente y legítimo.

El proceso participativo cuyos resultados se exponen en este documento, se enmarca dentro del mandato contenido en el artículo **133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas**, la cual dispone que, con carácter previo a la elaboración de un proyecto de ordenanza, se debe tramitar una consulta pública en la que se recabará la opinión de los ciudadanos y de las organizaciones más representativas que potencialmente se puedan ver afectadas por la futura norma.

Atendiendo a este mandato legal, la Concejalía ha realizado una importante apuesta por dotar de un contenido pleno a este deber, promoviendo un proceso participativo que va más allá del cumplimiento estricto de lo dispuesto en el referido artículo, conscientes de que impulsar la participación ciudadana genera nuevas relaciones de confianza y de consenso entre sociedad y la administración, lo que conlleva el fortalecimiento y la legitimación de las políticas públicas.

Sin embargo, al tratarse de una consulta previa a la redacción de una norma, el resultado del proceso ha sido la obtención de un elevado número de propuestas que, si bien entran dentro de la temática referida a la movilidad, tienen un carácter muy genérico, por lo que muchas de ellas no podrán ser incorporadas al texto de la ordenanza, pero sí a las políticas que lleva a cabo la Concejalía.

Por esta razón, vamos a hablar a lo largo de todo el documento en términos de *"propuestas asumidas*" entendiendo como tales aquellas que, aunque no puedan ser incluidas en la ordenanza por exceder de su objeto, se asumen por la Concejalía como propias, por estar trabajando ya en ellas o por entrar dentro de las líneas futuras de su actuación.

Este documento es el fruto de dicho proceso, un informe que recoge las 371 propuestas que fueron aportadas a lo largo de toda la Fase Propositiva del proceso, tanto en los espacios presenciales que se establecieron, como en los virtuales, las cuales hemos ordenado por temas para facilitar su estudio.

2. PROPUESTAS

En este apartado procederemos a enumerar cada una de las 371 propuestas, agrupadas en 17 apartados según su temática:

ZONAS 30	*BICICLETAS*	*VMP*
GUAGUA Y METROGUAGUA	*MOTOCICLETAS*	*TAXI*
CAMINOS ESCOLARES	*PMR*	*CONVIVENCIA VIAL*
RESERVA ESTACIONAMIENTO VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	*OTRAS RESERVAS DE ESTACIONAMIENTO*	*ESTACIONAMIENTO REGULADO*
VADOS, CARGA Y DESCARGA	*SEÑALIZACIÓN*	*PEATÓN*
REDUCCION CONTAMINACIÓN	*OTRAS*	

En cada uno de esos apartados, identificaremos las propuestas de la siguiente forma:

VERDE: propuestas que se asumen íntegramente por la Concejalía, con independencia de que se puedan incorporar o no a la ordenanza.

VIOLETA: propuestas asumidas parcialmente.

ROJO: propuestas desestimadas.

Con carácter previo a su enumeración, en cada apartado figura la respuesta institucional que fundamenta principalmente el motivo de las desestimaciones.

2.1. ZONAS 30

6.7%

La delimitación de zonas 30 a lo largo de la ciudad se recibe con la aceptación unánime de la ciudadanía, quien propone la ampliación de estas zonas a diferentes barrios, complementándolas con otras actuaciones, como la adecuada transformación física de la calzada y las aceras, en orden a dar una verdadera prioridad a los peatones. En general, se asumen la mayoría de las propuestas en cuanto coinciden con la política de la Concejalía de Movilidad, que apuesta por la ampliación paulatina de esta medida de calmado de tráfico, pero se desestiman aquellas que tienen relación con su delimitación concreta en alguna calle de la ciudad, como puede ser la calle Fondos de Segura, o en la totalidad del barrio de La Isleta, por cuanto no es la Ordenanza de Movilidad el instrumento para definirlas, así como las que tienen que ver con la implantación de bandas reductoras de velocidad, ya que la idea es que las zonas 30 dispongan de plataformas únicas. Por lo que respecta a la implantación de zonas 10 y 20, se acepta su incorporación en la Ordenanza.

1.	*Crear zonas 30 dentro de los barrios, en la zona Puerto-Canteras, estableciendo itinerarios por los lugares de mayor afluencia de vehículos motorizados, favoreciendo así a la aparición de una red ciclista segura.*
2.	*Implementar Zonas 30, 20 y 10 (como en Pontevedra).*
3.	*Más que zonas 30, instalar bandas reductoras de velocidad.*
4.	*Delimitar zonas 30 en cualquier calle, de un sólo sentido, de una anchura menor a 3m especialmente si se puede estacionar en ellas.*
5.	*Delimitar Zonas 30 en la Zona de La Isleta, Canteras, Triana y Vegueta, así como cerca de colegios y residenciales.*
6.	*Delimitar Zonas 30 en el barrio de Las Alcaravaneras.*
7.	*Instalarlas en zonas de un solo carril, y zonas escolares.*
8.	*Toda la ciudad debería ser zona 30, excepto algunas calles.*
9.	*Delimitarlas en las zonas con más movimiento de peatones, y en general en cualquier entramado de calles estrechas en los que haya que circular con especial atención, sobre todo si es zona residencial, habilitando formas para que esa limitación a 30 km/h se cumpla, porque hay muchas ya pintadas y los coches siguen yendo como les da la gana. ¿Badenes cada X metros? ¿Cámaras?*
10.	*Complementar las zonas 30 con otras medidas como buenos y efectivos carriles bici, fomentar el uso de transportes alternativos (bus, monopatín, alquiler de motos eléctricas...).*
11.	*Implementar zonas 30 o zonas peatonales siempre y cuando se compaginen con los itinerarios en donde hay una mayor afluencia de vehículos a motor*
12.	*Delimitarlas en las calles secundarias de Guanarteme, manteniendo corredores de 40km/h en las principales.*

13.	*Delimitarla en la calle Fondos de Segura sería un buen lugar para implementarlo, es una zona comercial bastante transitada por peatones.*
14.	*Quitar protagonismo al vehículo privado en las zonas 30.*
15.	*Crear una red de zonas 30 unidades mediante caminos escolares seguros.*
16.	*Ligar los centros atractores con las Zonas 30.*
17.	*Cambiar la función del espacio público en las Zonas 30, haciéndole perder protagonismo al coche particular.*
18.	*Completar el establecimiento de las Zonas 30 con la transformación del espacio, empleando mobiliario urbano y pavimento que haga reconocer la zona.*
19.	*Implementar Zonas 10 acompañadas de actuaciones transformadoras de la ciudad.*
20.	*Establecimiento de caminos "amigables" para las personas con discapacidad, incluyendo la intelectual, para que puedan tener mayor autonomía.*
21.	*Establecer la totalidad de La Isleta como Zona 30.*
22.	*Unir las Zonas 30 por corredores de mayor capacidad y velocidad.*
23.	*Establecer otras medidas que complemente a la señalización ya que esta per se es insuficiente para el calmado de tráfico.*
24.	*Delimitar menos carriles bici y crear más zonas 30.*
25.	*Concretar el concepto de calle residencial.*

2.2 BICICLETAS

9,7%

La mayoría de las propuestas ciudadanas relacionadas con la bicicleta giran en torno a plantear la necesidad de crear más y mejores carriles bici, en los que se prime la seguridad de los usuarios, así como en garantizar su conservación, el adecuado mantenimiento y una correcta señalización de estos. Todas estas propuestas se asumen por parte de la Concejalía por ir de acuerdo con el espíritu de la ordenanza y de su política de fomento de este medio de transporte, teniendo en cuenta que la delimitación de los carriles bici se realiza atendiendo a la configuración del espacio en la ciudad y según lo contemplado en el Plan Director de la Bici de 2013, así como sus modificaciones posteriores. Sin embargo, se desestiman las propuestas que tienen que ver con prohibir la circulación a menores de 16 años por estos carriles y otras de contenido análogo, por cuanto lo que se pretende fomentar es, precisamente, que desde edades tempranas se apueste por la bicicleta como medio de transporte habitual. De esta forma, consideramos necesario que no solo deben ser usados por las bicicletas, sino por otros VMP que sustituyan a los coches, así como por personas con movilidad reducida en silla de ruedas, con o sin motor, en circunstancias excepcionales y siempre que no existan itinerarios peatonales accesibles. Asimismo, tampoco se considera adecuado el fomento del alquiler de bicis sin base fija, puesto que existiendo un servicio público como Sitycleta, entendemos que se encuentra cubierta esa demanda, teniendo en cuenta que entra dentro de los planes de Sagulpa el aumento del número de estaciones de alquiler y su emplazamiento en diferentes zonas de la ciudad. Igualmente se

desestima la propuesta de prohibir que la celebración de grandes eventos en la ciudad interrumpan temporalmente algunos tramos de los carriles bici dado que las magnitud de determinados actos y el interés general impiden que podamos garantizarlo, de igual modo que se interrumpe la circulación de vehículos en determinadas vías públicas, si bien se procurará que no sea así. Por último, cabe mencionar que, en relación con la propuesta de obligar a los ciclistas a circular por los carriles bici cuando los haya, o de prohibir a los ciclistas deportivos que usen los mismos, se desestiman por entender que la regulación debe conservarse tal cual se encuentra en la actualidad, que es la que dicta la DGT. Con respecto al cambio en la denominación del carril bici por uno más inclusivo, se debe tener en cuenta las opciones que ofrece la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

1.	*Mejorar la red de carriles bici para que no haya cortes y sí continuidad.*
2.	*Conceder subvenciones para comprar bicis eléctricas a los que demuestren estar empadronados en la zona alta.*
3.	*Crear más carriles bici en la ciudad, que comuniquen también con la zona alta y que estén bien conectados entre sí; además que sean de doble sentido, sino un carril a la derecha de cada calle en el sentido de la marcha.*
4.	*Más estaciones de bicicletas públicas con un coste de uso aún más reducido.*
5.	*Fomentar el uso de medidas de alquiler de bicis sin base de alquiler o devolución.*
6.	*No cortar de repente los carriles bici como sucede en Santa catalina para ir hacia Fernando Guanarteme y respetar estos carriles siempre, sin bloquearlos con la realización de eventos como ocurre frecuentemente en Santa Catalina.*
7.	*Aplicación de todas las medidas restrictivas de seguridad: prohibición de llevar auriculares, de hablar o mirar al móvil mientras se conduce, o de circular tirando del perro con correa; obligación de luces delantera y trasera, de timbre y de reflectores. El uso del casco en bicicleta debería contemplarse como hace la DGT: obligación sólo y exclusivamente en vías interurbanas.*
8.	*Limitar la circulación de los ciclistas deportivos sólo la calzada, incluyendo también a las bicicletas de competición que se conducen con el cuerpo tumbado (llamadas "bicicletas reclinadas").*
9.	*Prohibir la circulación de los menores de 16 (dieciséis) años no acompañados de un adulto por el carril bici.*
10	*Prohibir totalmente la circulación de los menores de 7 (siete) años deberían sea o no en compañía de un adulto por el carril bici.*
11	*Quitar tantas prohibiciones y restricciones para uso de bici y patinetas, como en el resto de las ciudades importantes del país.*
12	*Hacer carriles bici más anchos para bicis, patinetes, patines, etc.*
13	*Crear más aparcabicis.*
14	*Limpiar los carriles bici frecuentemente para que no sean peligrosos (piedras, grietas).*
15	*Separarlos físicamente de calzada y acera para evitar accidentes.*
16	*Crear zonas de estacionamiento seguro para las bicicletas particulares, con un sistema similar al de las de las públicas.*
17	*Permitir el uso a los ciclistas de la parte central de las aceras y zonas peatonales de más de 3,5m de ancho, señalándolas con una señal tipo la S33 de senda ciclable.*

18	*Permitir el uso de la bici/patinete en el Paseo de Las Canteras en horario nocturno (12:00-7:00 am).*
19	*Permitir que el abono de la Sitycleta sea por tiempo de uso.*
20	*Instalar aparcamientos para bicis y motos en las zonas anexas a los pasos de peatones.*
21	*Reservar lugares de estacionamiento de bicis y motos en todos los edificios públicos.*
22	*Implementar carriles bici pero no a costa de quitar zonas de aparcamiento. A falta de espacio convertir carril en Zona 30.*
23	*Renombrar los carriles bicis con un nombre más inclusivo.*
24	*Evitar carriles bici en sentido contrario al tráfico.*
25	*Mejorar la información sobre la prioridad en cruces y vías con carril bici.*
26	*Permitir bicis y VMP en carriles Bus.*
27	*Crear más carriles bici además de zonas 30.*
28	*Aclarar en la ordenanza si los puntos avanzados para motocicletas y ciclomotores pueden ser utilizados por las bicicletas.*
29	*Instalar separadores de carril bici menos peligrosos y fabricados con materiales sostenibles.*
30	*Limitar la edad para circular por la calzada a mayores de 16 años.*
31	*Prohibir el uso de los carriles bici a las personas con movilidad reducida que vayan en sillas de rueda eléctricas.*
32	*No implantar carriles bici en zonas donde el tráfico general puede verse seriamente perjudicado.*
33	*Primar la seguridad del ciclista a la hora de la implantación de los carriles bici.*
34	*Obligatoriedad de circular por los carriles bici cuando los haya.*
35	*Hacer más carriles bici.*
36	*Colocar separadores de carril bici para que los coches no se puedan subir.*

2.3. VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

14,3%

Sin lugar a duda, han sido los Vehículos de Movilidad Personal los que más interés han suscitado entre la ciudadanía, quienes, en general, demandan una regulación exhaustiva de estos nuevos medios de transporte. La principal discrepancia que existe se centra en la cuestión de si permitir o no que los VMP, en concreto los patinetes, (bien sean de particulares o de empresas dedicadas al alquiler), puedan estacionarse en cualquier parte, o en puntos de anclaje fijos. La Concejalía de Movilidad apuesta por esta segunda opción, en orden a proteger la seguridad de los peatones en las aceras, evitando, como ha ocurrido en otras ciudades españolas, que se produzca la invasión de estas. Por lo que respecta a las vías por las que pueden circular, la ordenanza tiene como objetivo permitir a estos vehículos hacerlo por las vías limitadas a 30 km/h y no solo por las Zonas 30. El resto de su regulación, como las medidas de seguridad que deben adoptar o la velocidad de circulación, se realiza asumiendo

lo dispuesto en la Instrucción 2019/S-149 TV-108 de la Dirección General de Tráfico de 3 de diciembre de 2019.

1.	*Los triciclos (comerciales o no, eso es VMP tipo C) y cualquier otro VMP cuya anchura iguale o supere el del carril bici en cada sentido deberían de estar rigurosamente prohibidos también.*
2.	*Inclusión en la ciudad de empresas de alquiler de moto o patinete eléctricos como se ve por todas las calles de ciudades como Madrid.*
3.	*Patinetes (eléctricos), Segways (y sus clones) y otros, como bicis o triciclos eléctricos (comerciales o no) que puedan pasar de los 20 Km/h en sus especificaciones deberían de tener prohibida la circulación por los carriles bici y en general por toda la ciudad.*
4.	*Patines y skates deberían de tener su circulación prohibida por carriles bici en cualquier caso, pues su movimiento natural implica la invasión del carril contrario para desplazarse.*
5.	*Prohibir que cualquier elemento de movilidad personal, bicicletas, patinetes (eléctrico o no), etc los aparquen en las aceras atados a algún elemento del mobiliario urbano como papeleras, farolas, bancos e incluso a elementos vegetales como árboles, o aparentemente abandonados sobre la acera.*
6.	*Permitir a los VMP circular por la calzada aunque haya carril bici.*
7.	*Prohibir llevar pasajeros en los patines eléctricos, especialmente de menores cuyo comportamiento es imprevisible.*
8.	*Permitir a los VMP (vehículos de movilidad personal), igual que a las bicicletas, circular por la calzada cuando no haya carril bici.*
9.	*Uso compartido del carril bici entre estas y los VMP*
10.	*Permitir el uso de la bicicleta y patinetes eléctricos por zonas peatonales a una velocidad reducida, siempre en cuando no haya mucha afluencia de personas.*
11.	*Se debería copiar el modelo de estaciones de Sitycleta, para el estacionamiento de los servicios de alquiler de VMP, pero en diferentes ubicaciones para tener más opciones de desplazamientos.*
12.	*Antes que implementar servicios privados de alquiler de VMP, por la variedad de modelos que hay, se debería de regular cuales pueden por velocidad y los que no.*
13.	*No permitir que los VMP puedan aparcar en cualquier lugar, sólo en puntos de anclaje fijo.*
14.	*Buscar la forma de que se respeten las normas de velocidad y señalización que establece la DGT o el ayuntamiento que corresponda.*
15.	*Excluir cualquier vehículo de tracción eléctrica que desarrolle velocidades superiores a los 10-15 Km/h, o que sea comparable a un scooter, de los carriles bici de forma terminante.*
16.	*Obligación de estacionar los VMP en un anclaje tipo u invertida.*
17.	*Permitir el free-floating.*

18.	*Permitir circular libremente por la ciudad a los patinetes sin obligación de reubicarlos pero al cerrar viaje los patinetes deberían quedar anclados en "ues" específicamente colocadas para este fin*
19.	*Permitir el free floating pero imponiendo alguna norma del tipo que no se pueden bloquear las aceras al aparcar (siempre en un lateral y paralelo a la acera).*
20.	*Prohibir que ningún vehículo (VMP, bici, coche..) deba dejarse donde estorbe el paso pero facilitando sitios habilitados donde poder aparcar.*
21.	*Permitir circular en carriles bici y zonas 30 y zonas de devolución (que no de anclaje) concretos, como por ejemplo una pequeña área en los parking de motos.*
22.	*Establecer la obligación de que estacionen en puntos de anclaje fijo.*
23.	*Crear puntos de anclaje, no sólo para los patinetes eléctricos, sino también para las bicicletas, dónde poder dejarlos de manera segura y sin miedo a que se los puedan llevar al tiempo que no se estorbe a los peatones ni a los demás vehículos.*
24.	*Instalar patinetes eléctricos de alquiler, más puntos de anclaje de sitycleta (por La zona media y alta de La Isleta), zona de Las Canteras... y las sitycletas y patinetes pondría free floating, ya que siempre hay que ir hasta el anclaje a cogerla y devolverla en otro punto fijo, y a veces queda lejos.*
25.	*Regular de forma rotunda los espacios de uso (mostrando especial atención a que no se usen por las aceras) y los puntos en los que se aparquen.*
26.	*Estudiar cómo se regulan en otras capitales y luego decidir.*
27.	*Permitir a los usuarios de los patinetes circular por los carriles bici. Creación de lugares para guardar los patinetes en la vía pública, mediante el empleo de fondos públicos y privados.*
28.	*Creación de aparcamientos con puntos de recarga para patinetes y bicis eléctricas en los edificios públicos*
29.	*Crear rutas formativas sobre el uso de VMP en la propia red viaria existente*
30.	*Limitar la velocidad de las patinetas.*
31.	*Dotar de un mínimo sonido a las patinetas.*
32.	*Prohibir que estacionen las patinetas en las aceras.*
33.	*Obligar a los usuarios de patinetes a llevar prendas reflectantes*
34.	*Obligar a las patinetas a llevar luz.*
35.	*Establecer puntos de anclaje fijo para las patinetas de alquiler.*
36.	*Regular los vehículos de movilidad personal.*
37.	*Realizar el concurso para una única empresa de alquiler de patinetes.*
38.	*Regular las distintas velocidades de los diferentes vehículos.*
39.	*Establecimiento de la obligación de llevar matricula y seguro para las bicis y los VMP.*
40.	*Realizar una campaña de sensibilización sobre el uso de los VMP*
41.	*Regular detalladamente por donde pueden circular los nuevos vehículos de movilidad personal.*

42.	*Permitir el uso de los carriles bici por los nuevos sistemas de transporte individualizado como bici-eléctricas, patinetes eléctricos, segway… determinando las velocidades máximas que pueden desarrollar estos vehículos, al objeto de evitar accidentes.*
43.	*Equiparación del VMP a la bicicleta. Mismos derechos y mismas obligaciones legales (poder utilizar todas las calzadas, así como carriles bici por donde se permite ir en bicicleta, al igual que lo han hecho ya el resto de ciudades avanzadas de Europa, con el requerimiento único de una velocidad máxima de 25km/h para el VMP, sin limitar nunca la potencia para garantizar así que este sea eficaz en zonas de cuestas.*
44.	*Reducir a 30 la velocidad máxima de todas las actuales vías de 40 para pacificar a ciclistas, VMP y otros vehículos y fomentar así el uso del vmp en detrimento del coche o moto en la mayor parte de los desplazamientos individuales.*
45.	*Prohibición expresa al VMP para circular por aceras y zonas peatonales.*
46.	*El VMP deberá circular como mínimo al 50% de la velocidad máxima de la vía con la excepción de que su capacidad y diseño se lo impida.*
47.	*El VMP deberá circular por en centro del carril para garantizar su seguridad y visibilidad con respecto al resto de vehículos, debiendo estos mantener una distancia mínima de seguridad con respecto al VMP*
48.	*Recomendar y fomentar el uso del casco y un seguro de responsabilidad civil pero sin ser estos obligatorios.*
49.	*Obligatoriedad de llevar alumbrado delantero y trasero entre la puesta y la salida del sol y en su defecto chalecos o prendas reflectantes.*
50.	*Obligatoriedad de someterse a pruebas de alcohol y drogas pudiendo ser sancionados si superan las tasas establecidas por la D.G.T.*
51.	*Prohibición de utilizar el teléfono móvil o cualquier otro medio de comunicación que despiste la atención a la conducción.*
52.	*Prohibición del uso de cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.*
53.	*Obligatoriedad de conocer y respetar las normas de circulación como el resto de vehículos que circulan por la calzada, al igual que sucede con la bicicleta.*
54.	*Prohibición de circular con más de una persona en un VMP.*
55.	*Permitir circular a dos personas en un VMP.*

2.4. GUAGUAS Y METROGUAGUA

3,2%

En relación con las guaguas, la MetroGuagua y en general, con el transporte público colectivo y discrecional de viajeros, las propuestas pasan por su fomento, con el aumento de carriles exclusivos para su circulación, medida que se incorpora a la nueva ordenanza, si bien en algunos de ellos se permitirá la circulación de motocicletas y ciclomotores, para contribuir al fomento de este medio de transporte. Como novedad, la Ordenanza incorporará un apartado concreto sobre las guaguas de alta capacidad, como lo es la MetroGuagua, medida de actuación proveniente del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) vigente que fue aprobado en el año 2014.

1.	*Crear medios de transporte públicos y eficaces, guaguas eléctricas y con más periodicidad.*
2.	*No hacer medidas de interés político como la MetroGuagua que no ahorra tiempo en el desplazamiento.*
3.	*Esta ciudad debería implantar el tranvía, es el medio de transporte más atractivo - junto con el metro- para que los conductores dejen su vehículo y no lo digo yo, sino estudios de universidades francesas y australianas. Aún estamos a tiempo de implementar una línea de tranvía hasta Ciudad Alta - Tamaraceite y ramal al campus de Tafira. Las guaguas eléctricas están muy bien, pero no para una orografía como la nuestra.*
4.	*Establecer lugares habilitados para las paradas del transporte discrecional y el escolar.*
5.	*Taxi y guagua bajo demanda para lugares alejados o dispersos*
6.	*Acercar las paradas de Bus a los parkings disuasorios*
7.	*Fijar la exclusividad de los carriles para el transporte público colectivo, sin que puedan circular por ellos ni motos ni coches eléctricos.*
8.	*Indicar la ordenanza la exclusividad del carril para guaguas con la finalidad de darle cobertura jurídica a la prohibición de circular otros medios de transporte, como los taxis.*
9.	*Aumento de la red de carriles BUS/Taxi*
10.	*Incluir la regulación del transporte discrecional o escolar, regulando las paradas, o la necesidad o no de solicitar autorizaciones para los grandes eventos.*
11.	*Buscar alternativas razonables en aquellas intervenciones que tengan relación directa con el trazado de la MetroGuagua, y que impliquen eliminación de aparcamientos o perjudique el desarrollo de otros modos.*
12.	*Carril bus habilitado para Vehículos eléctricos en LPGC*

2.5. MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES

6,4 %

Un amplio número de propuestas relativas a los ciclomotores y motocicletas plantean la necesidad de fomentar su uso como medio alternativo de transporte al vehículo privado. Para ello, se propone la adopción de medidas como la ampliación del número de plazas de aparcamiento, (principalmente antes de los pasos de cebra para contribuir a su mayor seguridad), la señalización de zonas avanzadas para motocicletas o la posibilidad de circular por los carriles Bus. En general, se asumen por la Concejalía estas propuestas, ya que muchas de ellas se están teniendo en cuenta actualmente cuando se acometen obras nuevas en las calles de la ciudad, pero se desestiman aquellas que tienen que ver con permitir el estacionamiento de motocicletas sobre algunas aceras, o su circulación por el carril bici a velocidad reducida, por cuanto entendemos que no se puede garantizar la seguridad de peatones y usuarios del carril bici. Asimismo, tampoco se asumen las propuestas relativas a reservar, en las vías que lo permitan, un espacio entre dos carriles para poder circular en caso de atasco o circulación lenta, o dejar calles estratégicas como Fco. Gourié y algunas de la zona de Triana sólo con aparcamientos de motos, por cuanto la configuración tan limitada del espacio público del que disponemos en la ciudad no permite su implantación. La creación de un censo de vehículos de dos ruedas entra dentro de la planificación de la Concejalía, si bien no es objeto de la ordenanza. La posibilidad también de prohibir que circulen por determinados carriles Bus, para garantizar la fluidez de estos, también se contemplará, pero se permitirá excepcionalmente su circulación en otros, siempre que las condiciones del vial lo permitan.

1.	*Reservar más aparcamientos gratuitos para motos.*
2.	*Destinar, en cada intersección de una calle, a ambos lados de la acera, el espacio equivalente al de la plaza de aparcamiento de un coche, a parking exclusivo para motocicletas.*
3.	*Reservar, en las vías que lo permitan, un espacio entre dos carriles para poder circular en caso de atasco o circulación lenta.*
4.	*Prohibir, con régimen sancionador, el aparcamiento de motocicletas sobre aceras y en general en cualquier zona que dificulte el paso a los peatones.*
5.	*Dejar calles estratégicas como Fco. Gourié y algunas de la zona de Triana. sólo con aparcamientos de motos.*
6.	*Multiplicar el número de parking de motos y fomentar así el uso de la misma, a poder ser eléctrica.*
7.	*Reservar en los laterales de cada paso de cebra, un parking para motos.*
8.	*Permitir el estacionamiento de motos en las aceras de 3m de ancho o mas, siempre que no haya un hueco disponible para aparcar y no moleste para nada a los viandantes.*
9.	*Multar a los que aparquen la moto de lado ocupando un sitio de coche o bloqueando el paso.*

10.	*Crear más aparcamientos de motos en los barrios.*
11.	*Permitir el uso de los carriles bus.*
12.	*Permitir el uso de los carriles bici pero a una velocidad limitada y reducida de la normal.*
13.	*Prohibir la circulación de las motos por los carriles bus, que son para el transporte público.*
14.	*Realizar un censo de vehículos de dos ruedas.*
15.	*Aumentar el número de plazas de aparcamiento de motos.*
16.	*Reservar lugares de estacionamiento de bicis y motos en todos los edificios públicos*
17.	*Adoptar medidas que faciliten la salida de motos cuando se formen atascos.*
18.	*Permitir a las motos circular por el carril bus.*
19.	*Prohibir a las motos circular por el carril bus*
20.	*Hacer estudio del número de motos existente para poner aparcamientos en consecuencia*
21.	*Permitir circular a las motos por el carril bus cuando no sea en sentido contrario.*
22.	*Instalación de aparcamotos en las cercanías de los pasos de peatones.*
23.	*Aumentar las plazas de aparcamiento de motos.*
24.	*Ampliación de las zonas avanzadas para motocicletas.*

2.6. TAXI

4,6%

Por lo que respecta a las propuestas relativas al Taxi, son de diversa índole. Muchas de ellas contemplan temas cuya regulación no se puede llevar a cabo a través de la Ordenanza de Movilidad, como son las relativas a la implantación de controles aleatorios para inspeccionar los vehículos y a sus conductores, la posibilidad de permitir VTC (Uber, Cabify…), o las de quitar licencias, reducir las tarifas, o implantar tarifa plana al Aeropuerto. Sin embargo, a pesar de no ser objeto de esta ordenanza, muchas de esas medidas ya se están adoptando, como la de reducir el número de licencias existente, que ha pasado de 1.633 en 2015 a 1.618 en la actualidad. La modificación de las tarifas para reducirlas, así como la posibilidad del taxi a demanda y compartido, son medidas que ya se están llevando a cabo y que continuarán poniéndose en práctica.

1.	*Implantar la tarifa plana al aeropuerto de 20€.*
2.	*Permitir el uso del taxi en la calle Galicia, por la Avenida Jose Mesa y López, por el carril de la Metroguagua y solo cuando vayan ocupados.*

3.	*Controles aleatorios de inspecciones (uniformidad, certificado, estado del vehículo etc), regulación del sistema de trabajo (días de parada o control horario), estudiar la implementación de tarifas planas mediante una app donde el usuario pueda elegir entre ir con tarifa plana o taxímetro, considerar al taxi un Servicio Público Esencial.*
4.	*Permitir VTC para dar mejor imagen del transporte en la ciudad y a los ciudadano, mejorando la experiencia de pedirlo, transporte y pago (paypal, móvil, etc)*
5.	*No permitir que circulen por delante de la Catedral/Plaza Sta.Ana.*
6.	*Quitar licencias.*
7.	*Frenar el aumento de las tarifas como ha hecho en este último tiempo.*
8.	*Permitir la implantación de servicios VTC (Uber, Cabify, ...) en Las Palmas de Gran Canaria.*
9.	*Servicios regulados y subvencionados por las autoridades locales/nacionales (ayuntamiento, cabildo o gobierno) en el transporte público adaptado para personas con discapacidad.*
10	*Establecer que el uso del taxi sea bajo demanda y no que estén circulando permanentemente por la calle, para evitar la contaminación, facilitándoles aparcamientos donde puedan esperar.*
11	*Taxi a demanda, repartiendo el pago entre fondos municipales y privados.*
12	*Ampliar la tarifa del Taxi a barrios periféricos (tarifa urbana)*
13	*Bono intermodalidad que sirva para el taxi, la guagua y la metroguagua…*
14	*Permitir el uso de taxis con varios usuarios (compartidos).*
15	*Habilitar en determinadas calles paradas de carga y descarga para taxis.*
16	*Intermodalidad taxi-guagua.*
17	*Implementar más puntos de recarga para taxis eléctricos.*

7. CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

5,1 %

Los Caminos Escolares Seguros han sido una de las medidas mejor acogidas por la ciudadanía, habiendo recibido la aprobación unánime. Las propuestas realizadas pasan por adoptar medidas que fomenten los traslados de los escolares hasta los centros de estudios, adaptando las calles y la señalética para garantizar la seguridad de los menores, implicando no solo a estos y sus padres sino a toda la comunidad educativa. Nuevamente, muchas de estas medidas no tienen cabida dentro de la Ordenanza de Movilidad pero sí que forman parte del ideario de la Concejalía y por tanto, se asumen indiscutiblemente para ponerlas en práctica cuando se tenga la oportunidad. Se desestiman aquellas propuestas que tienen que ver con poner más policía cerca de los centros escolares para garantizar la seguridad de los menores, por cuanto la idea es que la protección de estos se realice gracias a la corresponsabilidad de toda la ciudadanía y la concienciación de que son ellos los usuarios prioritarios de las vías públicas. Igualmente, se desestima la propuesta relativa a que los padres y madres puedan usar el transporte escolar junto con sus hijos, por cuanto entendemos que para eso están los medios

de transporte público, si bien es verdad que desde la Concejalía se está trabajando en la posibilidad de subvencionar el transporte escolar con la finalidad de contribuir a reducir el número de vehículos privados que transitan en los horarios de entrega y recogida de los escolares.

1.	*Crear más itinerarios peatonales cerca de los centros educativos para favorecer esta medida.*
2.	*Aplicar como complemento a los Caminos Escolares, medidas restrictivas para coches en ciertas zonas escolares, que ahora son un caos.*
3.	*Mejorar las aceras (anchas, iluminadas, cuidadas regularmente) para favorecer que podamos caminar o ir en silla de ruedas sin problemas al colegio o a cualquier lugar (esto ayudaría a la movilidad a pie).*
4.	*Reservar para todos los centros escolares tuviesen una zona "besa y baja" justo en la puerta de entrada, que se abriera media hora antes y tuviese personal del centro que recogiera a los niños, para mejorar en gran medida los atascos diarios.*
5.	*Mantener las aceras en buen estado y pasos de peatones protegidos con medidas para obligar a reducir la velocidad de vehículos del tipo que sea.*
6.	*Poner más policías cerca de colegios en esas horas punta para controlar que no pase nada y haya seguridad para los niños.*
7.	*Conocer y analizar cuál es la causa real de la congestión en el entorno de los centros escolares antes de proponer medidas para solucionar esa congestión.*
8.	*Contemplar una visión más amplia del problema, ya que el niño puede ir a pie al colegio pero no sirve de nada si luego cada uno de los padres coge un coche para ir al trabajo.*
9.	*Fomentar los caminos escolares seguros, indicándolos con la adecuada señalética y permitiendo que sean los niños los propios responsables durante el itinerario, fijando puntos de control.*
10.	*Establecer en el entorno de los centros escolares zonas de prioridad de calmado de tráfico.*
11.	*Adoptar medidas para el fomento de los caminos escolares seguros.*
12.	*Peatonalizar por horas las calles cercanas a centros escolares.*
13.	*Facilitar a los padres más espacios para el "besa y baja".*
14.	*Sentar las bases de la movilidad sostenible desde la infancia.*
15.	*Informar a las AMPAS sobre la movilidad sostenible y no solo a los niños de las escuelas.*
16.	*Potenciar el Bus Escolar y/o mejorar el servicio municipal de guaguas.*
17.	*Promover el uso de buses escolares que transporten también a los padres.*
18.	*Señalizar bien las zonas próximas a los colegios.*
19.	*Poner pasos de peatón en todas las calles.*

2.8.PMR

6,4 %

Las propuestas relativas a las Personas con Movilidad Reducida ponen de manifiesto la preocupación generalizada de la ciudadanía frente al hecho de que todas las personas tienen derecho a disfrutar de la movilidad en la ciudad en igualdad de condiciones. Sin embargo, muchas de las aportaciones realizadas a lo largo del proceso, no tienen cabida en la Ordenanza de Movilidad. Ensanchar las aceras, adaptar los edificios públicos y en general, todas aquellas que tienen que ver con la transformación física del espacio público son competencia de la Concejalía de Urbanismo. Sin embargo, se estiman todas aquellas que tienen que ver con garantizar la seguridad de las PMR en la ciudad, como seguir fomentando las zonas 30 en las que gozan de prioridad los peatones, prohibir el estacionamiento de las motocicletas o patinetes sobre las aceras, entorpeciendo el uso del espacio público y reduciéndolo, o en general, todas aquellas que tienen que ver con la idea de recuperar el espacio público para la ciudadanía y no para los vehículos privados.

1.	*Ensanchar aceras eliminando aparcamientos, por ejemplo en zonas 30 donde los coches aparcan a ambos lados de la calzada, solo dejar uno con distancia entre coches, así las personas que se desplazan en silla de ruedas al ir por la acera sin coches tienen visibilidad de la calzada y además que sea plataforma única para evitar el escalón de la acera y poder hacer uso de la prioridad de cruzar en zona 30 por donde les convenga.*
2.	*Hacer de todo el centro de la ciudad zonas 30 y reducir el límite de velocidad a 30 en todo el casco urbano.*
3.	*Instalar badenes antes de los pasos peatonales para garantizar la prioridad y seguridad de las PMR.*
4.	*Política de sanciones para los vehículos que ocupan las zonas peatonales.*
5.	*Permitir la posibilidad de denunciar como particular a los conductores incívicos a través de alguna aplicación en contacto con la policía local.*
6.	*Cambiar muchas estructuras/barreras arquitectónicas y ser valiente políticamente y desincentivar el uso del coche, quitarle espacio en pro del peatón.*
7.	*Poner unas distancias entre coches, o habilitar separaciones que permitan a las PMR cruzar sin peligro.*
8.	*Regular el estacionamiento de motos ya que invaden las aceras sin contemplaciones.*
9.	*Regular con rigor la realización de obras en la ciudad, en las que se obliga a los peatones a bajar a la calzada, y nadie se ocupa de instalar rampas ni nada parecido para los peatones en condición de PMR.*
10.	*Permitir el uso de carriles bici / zona 30 para evitar atropellos, ensanchar las aceras en lugares donde no exista carril bici y crear plataformas únicas, evitando crear elementos arquitectónicos que impidan el desplazamiento, tales como aceras elevadas, bordillos altos. Todo el suelo debería estar al mismo nivel.*

11.	*Permita a cualquier persona que tenga concedido de 1 a 6 puntos de movilidad reducida aparcar en zona verde o azul pagando el precio actual por día. Para ello no es necesario tener la tarjeta PMR.*
12.	*Adaptar todos los bordillos con paso de peatones y sobre todo a dejar las aceras libres.*
13.	*Mejorar los estacionamientos PMR como dice la ley, la mayoría tienen bajada directa a la carretera y espacio insuficiente.*
14.	*Más vigilancia policial para las tarjetas PMR hoy en día muchos conductores no las respetan.*
15.	*Liberalizar el aparcamiento en zona azul sin necesidad de tramitarlo cada año.*
16.	*Adaptar los edificios públicos.*
17.	*Hacer cumplir toda la ordenanza para facilitar el libre tránsito de las PMR, esto debería incluir no llenar todas las calles peatonales de terrazas que impiden el paso a los peatones y especialmente a las PMR.*
18.	*Crear una política de obras en aceras, pasos de peatones, etc, que permitiera una mejor movilidad para las PMR.*
19.	*Mejorar el acceso a las aceras, contar con aceras más anchas.*
20.	*Se deben adoptar medidas que faciliten su movilidad sin discriminar el modo de transporte utilizado.*
21.	*Establecer normas flexibles para la carga y descarga de PMR.*
22.	*En relación con las PMR, comprobar si existen las tarjetas "C", ya que están las A y B.*
23.	*Hacer un carril para que las personas con discapacidad puedan caminar tranquilos.*
24.	*Poner rampas en todas las aceras para que las personas con discapacidad puedan subir y bajar sin problemas.*

2.9. CONVIVENCIA VIAL

5,9%

Las propuestas relativas al apartado de Convivencia Vial, son estimadas casi en su totalidad, por cuanto se encuentran alineadas con la política de la Concejalía de Movilidad, y muchas de ellas ya se están poniendo en práctica, como la unidad ciclista de la Policía Local, la adecuada señalización de los carriles bici, las campañas informativas y divulgativas, así como el trabajo en centros escolares para educar desde la infancia en la importancia del cambio de hábitos a la hora movernos por la ciudad. Se desestima la propuesta de implantar más radares fijos y móviles, por cuanto la Concejalía de Movilidad carece de competencias para ello.

1.	*Crear nuevas zonas 30 y carriles bici dentro de los barrios de la ciudad para reducir la velocidad de los vehículos, y que se de preferencia a peatones y bicicletas para que las personas se vayan concienciando.*

2.	*Señalizar claramente la prioridad de paso en las intersecciones correspondientes, como por ejemplo en los casos en los que un vehículo a motor tenga que salir de un garaje cruzando un carril bici.*
3.	*Establecer un régimen sancionador.*
4.	*Aumentar las zonas 30 y los carriles, pero no en forma longitudinal, sino transversal, entrando por calles y barrios.*
5.	*Creación de más Zonas 30, incluso supermanzanas o zonas 10, con limitación REAL de la velocidad en estas zonas mediante elementos físicos para reducción de la velocidad vehículos (Estrechamiento de calzadas, pasos peatonales sobreelevados, bandas, bolardos...).*
6.	*Señalización adecuada de los carriles bici para seguridad de todos. Tanto señales verticales, por ejemplo la que les indica que deben de desmontar al cruzar un paso de peatones con o sin semáforo, y cuándo pueden volver a montar. Así como señales que indiquen velocidad máxima, ya que algunos ciclistas llevan velocidades como si estuvieran en un velódromo. En el carril bici que coincida con paradas de guaguas, toda señal de precaución es poca y es el ciclista quien puede tener una mejor visibilidad a diferencia del pasajero que desembarca de la guagua.*
7.	*Pintar todo el espacio de la parada en el carril bici para remarcarla como paso de peatones y con sus respectivas señales de precaución, reducción de velocidad y ceda el paso. Esto mismo serviría para cualquier zona del carril bici donde haya un paso de peatones, reducir velocidad y ceda el paso.*
8.	*Incluir en la enseñanza de primaria y secundaria comportamiento cívicos a la hora de hacer uso de los transportes públicos. Salidas culturales a la ciudad utilizando los servicios públicos, donde conozcan y se les explique como deben utilizarlos.*
9.	*Realización de cursos de educación vial, incentivando la participación en el curso ofreciendo una reducción en, por ejemplo, la tasa por vehículos de tracción mecánica.*
10.	*Circular casi toda la ciudad a 30k/m y dar preferencia a peatones y a personas que se mueven en VMP, bicicleta etc*
11.	*Reactivar la unidad ciclista de la policía y que circule controlando tanto a los usuarios de los carriles bici como el estado del mismo para poder repararlos.*
12.	*Realizar una campaña divulgativa, paneles a lo largo de los carriles bici, en las paradas, explicando prioridades, forma de señalizar, lugares por los que se puede circular o cuándo se debe desmontar.*
13.	*Multar a cualquier persona que se aparque en una esquina.*
14.	*Crear campaña de concienciación de que la calle es de todos, el espacio es reducido y que hay que aprender a compartir.*
15.	*Limitar el acceso de los coches a determinadas zonas concurridas con parking a precios asequibles.*
16.	*Más radares fijos para reducir la velocidad realmente en puntos negros (bajada en la curva del Castillo de Mata, Paseo de Chil, Avd. Escaleritas....).*
17.	*Aumentar las zonas 30, los carriles bici y la formación de los conductores.*
18.	*Para que la convivencia vial sea efectiva se debe hacer cumplir la normativa actual.*
19.	*Compartir los carriles bici con otros vehículos ligeros.*
20.	*Hacer reuniones informativas para que los vecinos sepan que hay que cambiar las cosas.*
21.	*Cambiar las calles para que se puedan caminar con seguridad por ellas.*
22.	*Dejar que la gente que vive en los barrios vote para decidir como cambiar las calles.*

2.10. ESTACIONAMIENTO

4,8 %

Por lo que respecta al estacionamiento, son estimadas más de un 70% de las propuestas recibidas, encontrándose en su mayoría en línea con los objetivos de la Concejalía, en cuanto al fomento de aparcamientos disuasorios y ampliación de las zonas verdes y según demanda.

1.	*Autorizar el aparcamiento en zona verde en horario laboral (de 07.00 a 21.00 h de lunes a sábado) a las personas que acrediten trabajar en las calles cercanas señaladas con zona verde. Permitir el aparcamiento previo pago diario (1 euro) en el horario indicado para evitar contaminar de más y aprovechar las plazas sin uso.*
2.	*Crear aparcamientos disuasorios en la entrada Sur y 7 Palmas (el norte ya lo tiene) y transporte hasta San Telmo y Santa Catalina.*
3.	*Crear parkings para vecinos con precios justos que permitan que estos no tengan que dejarlos en cualquier sitio, evitando así, también, dar vueltas y vueltas hasta encontrar sitio.*
4.	*Dejar un solo carril para evitar coches en doble fila y poner los aparcamientos en batería para que quepan más coches y al maniobra sea más rápida.*
5.	*Señalar Zonas verdes en la zona del puerto para fomentar que a la playa se vaya en guagua en lugar de vehículo personal y, además, que los vecinos puedan estacionar.*
6.	*Obligatoriedad de establecer cualquier tipo de aparcamiento en la calzada y no en las aceras.*
7.	*Diseñar una app que facilite la detección de estacionamientos libres.*
8.	*Estacionamiento de servicio, sin ticket y controlado, como en Pontevedra.*
9.	*App de integración de todos los servicios de movilidad, como en Madrid.*
10	*Aparcamiento arcoíris, que varíen en función de las necesidades (conciertos, venta ambulante)*
11	*Toda la ciudad con zonas de aparcamiento azul y verde.*
12	*Introducir en la ordenanza la regulación de los Parklet públicos o de uso comercial.*
13	*Añadir bolardos en todas las aceras que lo requieran para evitar que se sigan usando en muchas zonas de la ciudad como un aparcamiento en calles estrechas.*
14	*Zona verde gratuita para los residentes y que la rotación de vehículos se lograría con un sistema de control de tiempo de vehículo aparcado gratuito.*
15	*Aumentar el número de plazas para dejar a los peques.*
16	*Compartir las zonas azules y verdes con zonas de carga y descarga horarias.*
17	*Concretar las nuevas condiciones del Servicio de Estacionamiento Regulador*
18	*Poner más parkings cerca de las calles.*

2.11. RESERVAS ESTACIONAMIENTO PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

En relación con las propuestas de este apartado, se estiman todas aquellas que tiene que ver con el incremento de puntos de recarga públicos y la adopción de medidas que contribuyan al fomento del uso de vehículos eléctricos, pero siempre que se encuentre dentro de las competencias de la Concejalía de Movilidad.

1.	*Ubicar estacionamientos en los barrios, cerca de las viviendas, (un cargador público en cada calle).Igualmente, dentro de centros comerciales, parkings públicos también deberían existir cargadores.*
2.	*Instalar un cargador por calle, un sistema de recarga con una app como la de LPA Park.*
3.	*Establecer espacios de recarga en zonas comerciales, espacios culturales, cerca de oficinas, áreas administrativas, etc.*
4.	*Instalar los puntos de recarga en los estacionamientos de tiempo limitado (zonas azules/verdes) con la aportación correspondiente al tiempo de ocupación de la misma, como al resto de vehículos y con las mismas limitaciones temporales. La obligación de instalar puntos de recarga en estacionamientos públicos y centros comerciales debería ser efectiva de inmediato ya que su control se expresa por las mismas causas, a mayor tiempo de estacionamiento, mayor factura.*
5.	*Mas parking de motos eléctricas, así como la posibilidad de aparcar en las aceras de +3m de ancho y en zonas aparcamiento azules y verdes, gratis.*
6.	*Ampliar, en aparcamientos públicos, el número de puntos de recarga.*
7.	*Incrementar los puntos de recarga públicos en zonas de la ciudad donde haya pocos privados.*
8.	*Habilitar establecimientos en donde se subministre la electricidad, zonas que sean de recarga y no de estacionamiento.*
9.	*Establecer puntos de recarga si con sistema de rotación similar a zona azul, acorde a los tiempos de carga, pero no sin reserva de estacionamiento.*
10	*Reserva para recarga de vehículos eléctricos y no solo para estacionamiento.*
11	*Posibilidad de vados privados para puntos de carga de vehículos eléctricos.*
12	*Creación de espacios reservados en horario nocturnos y diarios para vehículos eléctricos*
13	*Establecer nuevos puntos de recarga para vehículos eléctricos que sean sostenibles.*
14	*instalación de una red de puntos de recarga a fin de servir al futuro amplio parque de vehículos eléctricos.*
15	*Establecer ayudas para facilitar la instalación de punto de recarga individuales en las comunidades de propietarios.*
16	*Crear reserva de estacionamiento para los vehículos eléctricos, al menos durante los años en los que se haga necesario potenciar estos vehículos, aunque no debe cerrarse exclusivamente a los vehículos eléctricos sino extenderlo igualmente a los vehículos*

	que soporten la clasificación de cero emisiones conforme a la clasificación medioambiental de tráfico, como ocurre con los vehículos de pila de combustible, como igualmente a los vehículos eco.

2.12. OTRAS RESERVAS DE ESTACIONAMIENTO

Por lo que respecta a las propuestas relativas a otras reservas de estacionamiento, existe una conciencia ciudadana unánime acerca de la necesidad de suprimir o limitar determinadas concesiones a entidades como Colegios Profesionales, Consulados, Federaciones deportivas etc., por ello, la Concejalía de Movilidad asume estas propuestas parcialmente, en el sentido de proceder a realizar una revisión de todas las reservas existentes, y estudiar en qué casos se pueden suprimir por completo y en cuáles se debe limitar horariamente, y siempre que se justifique adecuadamente la necesidad de su señalización. Se introduce, a propuesta de la ciudadanía igualmente, la posibilidad de establecer zonas específicas y muy limitadas de "*carga y descarga*" cerca de determinados servicios esenciales, de forma gratuita pero regulada, con el fin de que se puedan hacer paradas cortas en zonas en las que el estacionamiento entraña dificultades. En este sentido, se continua con la política de ampliación de los "Besa y baja". La propuesta relativa a crear plazas para familias numerosas se desestima, por cuánto depende no tanto de la tenencia o no del título habilitante como del número de ocupantes que lleve el vehículo en el momento del estacionamiento, razón por la que no se ve viable su señalización. Tampoco se estima la propuesta relativa a la posibilidad de que los vehículos híbridos puedan aparcar donde los eléctricos, por cuánto las reservas de estacionamiento para estos últimos funcionan están asociadas a puntos de recarga y por eso no es posible que se permita a los híbridos. Finalmente, a pesar de que entra dentro de la política de esta Concejalía se encuentra la idea de recuperar espacio para los peatones, y por tanto, estamos a favor de la creación de terrazas en la calzada, también denominados parklets, carecemos de competencias para su establecimiento, que corresponde a la Concejalía de Urbanismo.

1.	Eliminar las reservas para los consulados, especialmente las de 24 horas ya que suelen estar sólo de mañana. Ni plazas para militares, ni políticos.
2.	Aumentar las plazas de aparcamiento para PMRs y "Besa y Baja".
3.	Eliminar las reservas de aparcamientos para los Colegios de Profesionales (médicos, ingenieros diversos etc.), federaciones deportivas, consulados etc.
4.	Consideraría la prohibición de aparcar en ciertas calles estrechas, o zonas de aparcamiento restringido, sencillamente, para que la gente pueda bajarse de la acera.
5.	Establecer reservas de aparcamiento temporal (dejar o recoger/ cargar odescargar): farmacias, carga y descarga, veterinarios, centros de salud o de rehabilitación, edificios públicos, supermercados.
6.	Eliminar las reservas de aparcamientos de todo el día a: consulados, edificios públicos.

7.	Revisar las autorizaciones de aparcamiento reservado PMR anualmente.
8.	Eliminar las reservas de aparcamiento a consulados, colegios profesionales, etc y fomentar los necesarios para realizar determinadas actividades profesionales, taxistas que tienen que parar en medio de la calle e interrumpir el tráfico, vehículos que necesitan hacer carga y descarga, vehículos de autoescuela, es decir, aquellos que necesitan estacionar o parar para poder realizar su actividad profesional.
9.	Eliminar las reservas excepto la de farmacia y limitarla a 10 minutos.
10	Crear reservas de aparcamientos para familias numerosas; para bicicletas, dentro de las calles de los barrios, y no solo en lugares "turísticos". También permitir aparcar a los vehículos híbridos en los aparcamientos para eléctricos.
11	Las reservas de estacionamiento tienen que estar adaptadas a la operatividad y rapidez de la administración electrónica.
12	Eliminar las reservas para vehículos oficiales.
13	Instalar las reservas cerca de las esquinas, previo a los aparcamiento para motos y bicis.
14	Incentivar la creación de terrazas en la calzada.
15	Permitir reservas para personas con Discapacidad, farmacias, seguridad y emergencias, consulados.

2.13. VADOS, CARGA Y DESCARGA

La problemática en relación con este apartado radica en que la regulación actual de las zonas de carga y descarga no se corresponde con las necesidades reales de los vehículos que las utilizan. Por ello, un gran número de propuestas apuestan por que se realice una adaptación de la normativa a las necesidades actuales, regulando las dimensiones de las paradas, así como los tiempos de estancia en las mismas. Estas propuestas se admiten, así como la posibilidad de que estos espacios sean flexibles en determinadas zonas de la ciudad y tengan unas horas definidas tras las cuales, pasarían a convertirse en aparcamientos para vehículos de particulares. Asimismo, se contemplará la posibilidad de establecer zonas de carga y descarga dependiendo de la franja horaria o el tipo de vehículo, en función de la contaminación que produzcan. Se prohíben por motivos de seguridad la ocupación de los carriles bici para el carga y descarga, así como la propuesta de cobrar por estacionar en estas zonas.

1.	*Habilitar más zonas de carga y descarga, además de regularlas de manera correcta.*
2.	*Poder usar las zonas azules y verdes como carga y descarga en determinados horarios.*
3.	*Posibilidad de que se cobre en las zonas de carga y descarga.*
4.	*Realizar un diagnóstico de cómo se utilizan las zonas de carga y descarga para luego poder establecer medidas al respecto.*
5.	*Realizar un control de las empresas que utilizan los carga y descarga a través de un ticket.*

6.	*Establecer muchas zonas de carga y descarga pequeñas, en vez de pocas y grandes.*
7.	*Ajustar la futura ordenanza a las dimensiones homologadas de los camiones.*
8.	*Establecer zonas dependiendo de la franja horaria o el tipo de vehículo, en función de la contaminación que produzcan.*
9.	*Realizar un inventario de zonas de carga y descarga.*
10.	*Señalar los estacionamientos y las zonas de carga y descarga fuera de las zonas de peatones*
11.	*Ocupación del carril bici para parar en carga y descarga.*
12.	*Establecer las prioridades del transporte: transporte público, adaptado, de mercancías y privado.*
13.	*Estudiar una limitación horaria adaptadas unas prioridades, tipo parquímetro para controlar el tiempo.*
14.	*Fomentar el transporte de última milla, centralizando las descargas de mercancías.*
15.	*Ampliación de las zonas de carga y descarga de mercancías.*
16.	*Regular diferentes tipos de carga y descarga, para los distintos tipos de transporte.*
17.	*Adaptar las dimensiones máximas y el tonelaje de los vehículos que pueden usar los carga y descarga a la realidad.*
18.	*Cambiar la redacción de la ordenanza actual, cuando habla de que está destinada a "vehículos y personas que vayan por la zona de tránsito" por un concepto mayor, dado que la futura ordenanza regulará otros aspectos, por tratarse de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.*
19.	*Agilizar los procedimientos para la obtención de permisos de ocupación en la vía pública.*
20.	*Establecer las zonas azules y verdes como zonas temporales de carga y descarga en determinados horarios.*
21.	*Especificar qué vehículos pueden usar las zonas de carga y descarga, señalando los tipos de uso y definiendo los tiempos en función de la actividad.*
22.	*Señalar la posibilidad de definir más zonas de carga y descarga, pero más pequeñas.*
23.	*Permitir que las empresas de mudanza puedan usar las zonas verde o azules para estacionar en vez de los carga y descarga.*
24.	*Posibilidad de tramitar permisos de ocupación de vía anuales.*
25.	*Mayor concreción de las medidas.*
26.	*Incluir la posibilidad de que cuando se prohíban en determinadas zonas peatonales a los vehículos motorizados para realizar maniobras de carga y descarga, que se excluya de esta prohibición a los vehículos ecológicos como las cargobikes.*

2.14. SEÑALIZACION

Se admiten la totalidad de las propuestas relativas a la señalización.

1.	*Revisar e incrementar la señalización, las rutas en paneles y señalizadas con la señal S322, a los semáforos para bicicletas ponerles un panel adicional señalando que son únicamente para estas, dado que en el catálogo de señales es también para ciclomotores, las zonas de estrechamiento del carril o de finalización del mismo (ejemplo Paseo de Chil entre la calle Funchal y la Avenida de Escaleritas que ni los ciclistas ni los automóviles entienden que hay que incorporarse al tráfico porque se convierte en unidireccional).*
2.	*Incorporar la señalización de las reservas de estacionamiento.*
3.	*Añadir al texto que "la señalización horizontal de las reservas de estacionamiento se realizará de forma similar a la de los vados".*
4.	*Señalizar bien las zonas próximas a los colegios.*

2.15. PEATONES

Nuevamente, estamos en presencia de uno de los apartados en los que se manifiesta el alto grado de sensibilidad ciudadana por garantizar la prioridad peatonal en las ciudades frente a la ocupación desmedida del espacio por parte de los vehículos privados. Por esta razón se asumen la mayoría de las propuestas realizadas, y las que se desestiman, vienen motivadas por el hecho de que son medidas cuya ejecución correspondería principalmente a la Concejalía de Urbanismo, ya que tiene que ver directamente con la transformación del espacio físico de la ciudad.

1.	*Empoderamiento del peatón tanto a pie como con elementos de movilidad tipo sillas o carros de bebé.*
2.	*Eliminación total de barreras arquitectónicas tipo bordillos, aceras en mal estado o inexistentes, arcenes seguros, etc.*
3.	*Ampliar las aceras, devolviendo así la ciudad a los peatones.*
4.	*Establecer que las aceras son de uso exclusivo para las personas.*
5.	*Crear más espacio para que las personas puedan caminar mejor y que no haya tantos coches mal aparcados.*
6.	*No dejar que los coches aparcaran en las aceras.*
7.	*Poner más pasos de peatones y semáforos para que las personas puedan cruzar mejor las calles.*
8.	*Colocar rampas en todas las aceras para que las personas que vayan en silla de ruedas puedan subir y bajar mejor.*
9.	*Hacer las calles con más seguridad para que los niños puedan ir al colegio caminando.*
10.	*Prohibir que los coches se suban a las aceras.*
11.	*Que las calles estén adaptadas para personas con movilidad reducida.*

12.	*Arreglar todos los baches de las aceras y de las calles para que las personas mayores no se tropiecen.*
13.	*Que haya menos coches en las calles y más personas.*
14.	*Que haya semáforos adaptados para personas con discapacidad.*
15.	*Que las calles y las aceras sea más anchas*
16.	*Aumentar la visibilidad y la seguridad en los pasos de peatones.*
17.	*Medidas que aseguren el protagonismo del peatón.*
18.	*Promover la seguridad de los peatones y en especial de las personas mayores.*
19.	*Facilitar el tránsito de peatones por las zonas peatonales, eliminando tanta terraza que hay por todas las calles peatonales que no permiten el libre tránsito.*
20.	*Prohibición de utilizar monopatín tipo sancheski, patines, etc. en zonas peatonales, carriles bici, o calzada, estos deberían de tener sus espacios específicos de utilización.*
21.	*Hacer las aceras más grandes para todos.*
22.	*Arreglar las aceras.*

2.16. REDUCCION DE LA CONTAMINACION

Las propuestas relativas a la reducción de la contaminación forman parte de un apartado muy genérico, y como tal, entraña dificultad a la hora de plasmarlas en la Ordenanza. Sin embargo, forman del espíritu de esta y se tendrán en cuenta como eje transversal a las medidas implementadas en la próxima actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de LPGC

1.	*Adoptar medidas que faciliten el fomento del transporte escolar.*
2.	*Reducir el espacio para el coche.*
3.	*Limitar el acceso de vehículos de combustión a determinados espacios.*
4.	*Profundizar en el modelo de ciudad en el que queremos vivir.*
5.	*Creación de circuitos accesibles y seguros que puedan unir los extremos de la ciudad.*
6.	*Creación de circuitos fijos que conecten los distintos espacios públicos.*
7.	*Transporte público más barato.*
8.	*Todo el transporte público debe estar adaptado.*
9.	*Plantear la posibilidad de posibilidad de emplear la via publica para la realización de eventos cada cierto tiempo.*
10	*Ampliar las zonas verdes de la ciudad que estimula el traslado peatonal.*
11	*Potenciar carriles para vehículos con tres plazas ocupadas o más.*
12	*Mejorar las conexiones de las diferentes zonas de la ciudad que están menos conectadas.*
13	*Eliminar los atascos en esta ciudad, por ejemplo, soterrando la salida hacia Julio Luengo para eliminar el gran atasco de todos los días de la Isleta y el Sebadal.*
14	*Pagar dinero por encender los coches para evitar que se usen.*

2.17. PROPUESTAS GENÉRICAS

En este apartado se incluyen todas aquellas propuestas de carácter más genérico realizadas por la ciudadanía. Se han desestimado, al igual que en otros apartados, aquellas propuestas cuya competencia corresponde a otras áreas de gobierno municipal.

1.	*Recoger soluciones de movilidad 100% eléctricas, ecológicas y sostenibles como la movilidad a través del vehículo compartido tipo motocicleta o ciclomotor 100% eléctrico o patinetes 100% eléctricos.*
2.	*Perspectiva de futuro con la conducción autónoma, clausula abierta a la innovación.*
3.	*Que la ordenanza contemple la innovación.*
4.	*En el paseo de Las Canteras, que no se permite ir en bici, ni patinar, deberían prohibirse las terrazas pegadas a la playa, porque hay tramos que no cabe la gente paseando.*
5.	*Controlar el ruido de pitas de coches, tubos de escape y motos de gran cilindrada en zonas residenciales, en especial en horario nocturno.*
6.	*También es urgente que revisen la flota de máquinas de limpieza, las que limpian la zona de la playa (vehículo de aspiradoras y limpieza) hace muchísimo ruido al limpiar y a esas horas de madrugada molesta muchísimo. Además del ruido de los coches de basura y recogida de residuos de vidrio.*
7.	*La ocupación de las aceras con terrazas (hay aceras que son directamente impracticables), un régimen sancionador y quizás un sistema de "denuncia ciudadana" telemática para poner en conocimiento las infracciones, ya que hace años que no veo un guardia por la calle (salvo en Paseo de Chil a ciertas horas) y salir a la calle es someterse a la ley de la jungla. La idea es que, con el tiempo, no haga falta ni las sanciones ni las denuncias.*
8.	*Todo lo referente a los patines eléctricos y similares, velocidad, pasajeros, prioridades, etc.*
9.	*Permiso para circular previa formación acreditada.*
10.	*Controlar la contaminación acústica.*
11.	*Añadir semáforos en pasos de cebra de los que si pasas a más de x km/h se ponen en rojo en las zonas donde sea necesario.*
12.	*Pienso que se deberían hacer obras que fomenten la fluidez del tráfico como soterrar la entrada al túnel Julio Luengo para eliminar los atascos en la salida del puesto, Isleta y Sebadal.*
13.	*Más carriles bici, eficaces y coherentes.*
14.	*Además facilitar que los perros puedan pasear con sus dueños en las canteras como algo lógico y normal.*
15.	*La ciudad de Las Palmas no tiene un problema de contaminación. Es importante tomar medidas para cuidar del medio ambiente. Pero cada ciudad ha de hacer lo que sea sensato llevar a cabo. No sería sensato prohibir la potabilizadora, la llegada de cruceros, o de aviones a la isla de Gran Canaria como medidas para el cuidado del medio ambiente.*

	Necesitamos del agua que trata esa planta potabilizadora como de los turistas que nos visitan. Sería más coherente estudiar qué medidas reales podemos tomar para contribuir al cuidado del medio ambiente. Como mejorar el reciclaje, educar para el uso racional de los recursos...o por ejemplo, acometer con valentía la reforma de los puntos negros de la ciudad que generan atascos y, por las retenciones de los vehículos, al final hace que se contamine más. Como usuario de moto desde hace más de 30 años, pienso que este es un vehículo que ayudaría sobre manera ante las limitaciones de nuestras infraestructuras.
16.	*Veo a veces a gente haciendo jogging por los carriles bici, como si fueran una pista de entrenamiento. Debería estar prohibido expresamente.*
17.	*Permitir el uso de la bicicleta en aceras muy grandes. Uso de la bicicleta por el paseo de las Canteras, permitiendo su uso por el lado más alejado del mar y a una velocidad controlada. Bicicletas y patinetes eléctricos por la zona central de la vía para evitar accidentes (dooring, atropellos...). Permitir el uso del patinete eléctrico por la carretera (Autovía/ Autopista NO). Adaptar pasos peatones que discurren por los carriles bici para no tener que desmontarse de la bici y hacer un viaje mas practico y seguro.*
18.	*El paseo de Las Canteras es y debe seguir siendo exclusivamente del peatón. Si los usuarios de la bicicleta quieren pedalear viendo el mar tienen toda la Avenida Marítima.*
19.	*Hacer cursos de formación*
20.	*Simplificar la tramitación electrónica.*
21.	*En el régimen disciplinario, deberían recoger todas las infracciones y todas las sanciones, no remitirse a un texto de rango superior".*
22.	*Poner un canal de denuncias ante actitudes incívicas (mal aparcamiento).*

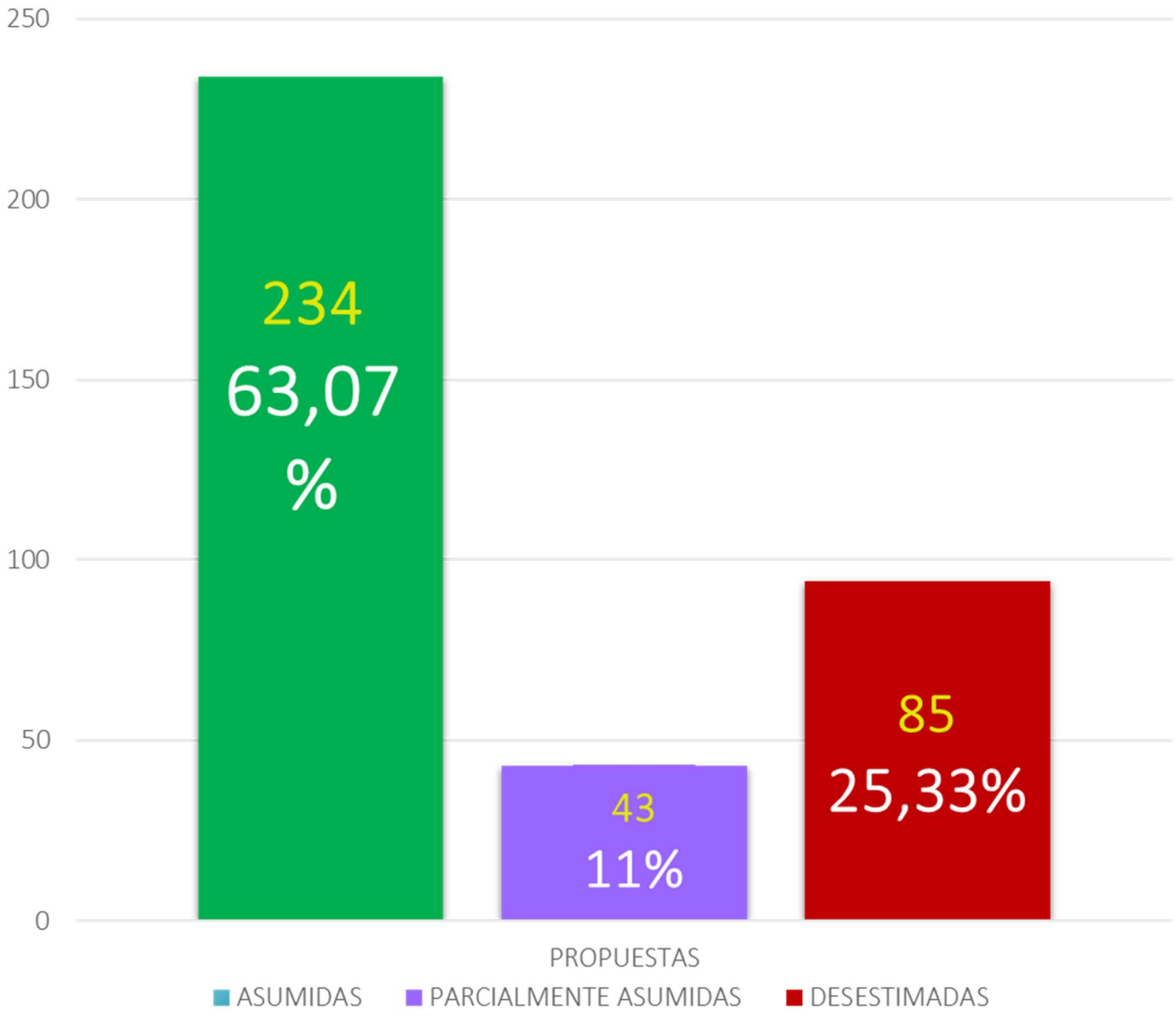
3. EL PROCESO EN CIFRAS

NÚMERO TOTAL DE PROPUESTAS PRESENTADAS: **371**

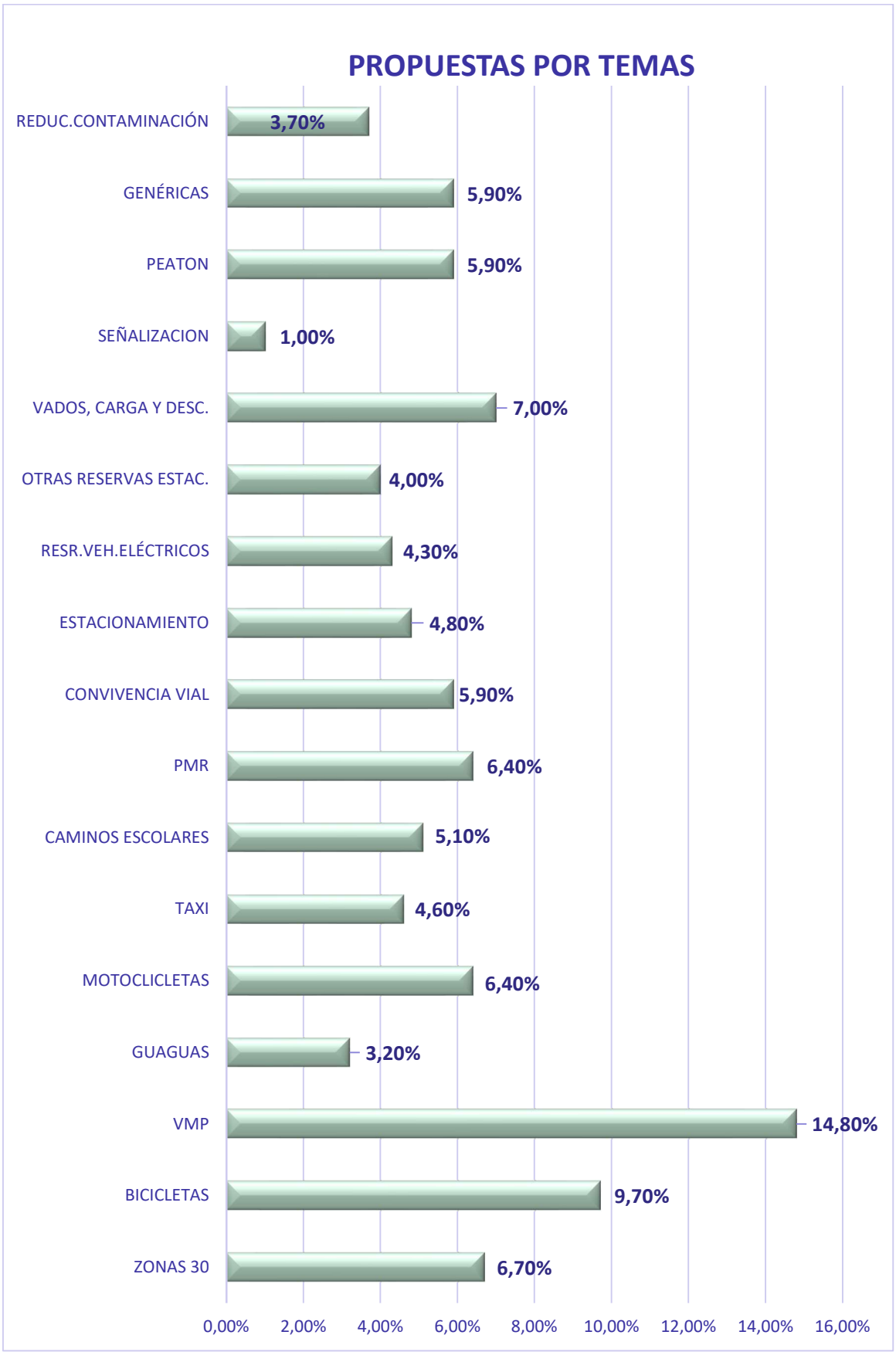
PROPUESTAS ASUMIDAS: **234**

PROPUESTAS ASUMIDAS PARCIALMENTE: **43**

PROPUESTAS DESESTIMADAS: **94**



TEMA	*Nº PROPUESTAS*	*PORCENTAJE*
ZONAS 30	*25*	*6.7%*
BICICLETAS	*36*	*9.7%*
VMP	*55*	*14.8%*
GUAGUAS Y METROGUAGUA	*12*	*3.2%*
MOTOCICLETAS	*24*	*6.4%*
TAXI	*17*	*4.6%*
CAMINOS ESCOLARES	*19*	*5.1%*
PMR	*24*	*6.4%*
CONVIVENCIA VIAL	*22*	*5.9%*
ESTACIONAMIENTO	*18*	*4.8%*
RESERVA EST.VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	*16*	*4.3%*
OTRAS RESERVAS DE ESTACIONAMIENTO	*15*	*4.0%*
VADOS, CARGA Y DESCARGA	*26*	*7.0%*
SEÑALIZACIÓN	*4*	*1.0%*
PEATÓN	*22*	*5.9%*
REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN	*14*	*3.7%*
PROPUESTAS GENÉRICAS	*22*	*5.9%*


PROPUESTAS POR TEMAS
REDUC.CONTAMINACIÓN
3,70%
GENÉRICAS
5,90%
PEATON
5,90%
SEÑALIZACION
1,00%
VADOS, CARGA Y DESC.
7,00%
OTRAS RESERVAS ESTAC.
4,00%
RESR.VEH.ELÉCTRICOS
4,30%
ESTACIONAMIENTO
4,80%
CONVIVENCIA VIAL
5,90%
PMR
6,40%
CAMINOS ESCOLARES
5,10%
TAXI
4,60%
MOTOCLICLETAS
6,40%
GUAGUAS
3,20%
VMP
14,80%
BICICLETAS
9,70%
ZONAS 30
6,70%
0,00%
2,00%
4,00%
6,00%
8,00%
10,00%
12,00%
14,00%
16,00%

3. CONCLUSIONES

- *Se produce una aceptación unánime de las Zonas 30, con propuestas de creación en diferentes barrios de la ciudad y con conexión entre ellas, dejando entre cada zona corredores de mayor velocidad.*

- *En relación con las bicicletas, las propuestas giran en torno a la mejora de los carriles bici para garantizar la seguridad de los usuarios, ampliando el número de plazas de aparcamiento. Sin embargo, se producen algunos conflictos en relación con el tipo de vehículos que deben utilizar los mismos.*

- *Se observa en la ciudadanía una preocupación frente la aparente falta de regulación de los Vehículos de Movilidad Personal, (cuestiones relativas a la seguridad, velocidad, tránsito por el carril bici) instando de la nueva ordenanza una regulación detallada y restrictiva. Las opiniones contrapuestas versan principalmente sobre la posibilidad de estacionar las patinetas (particulares o de alquiler) en cualquier lado, o en puntos de anclaje fijos, reflejando la mayoría de las propuestas que se decantan por esta última opción.*

- *En relación con las guaguas, los intereses contrapuestos afloran en el uso de exclusivo o no, de los carriles Bus. El resto de las propuestas versan sobre otros temas como la necesidad de acercar las paradas de guagua a los aparcamientos disuasorios o regular las paradas del transporte discrecional.*

- *En el ámbito de las motocicletas y ciclomotores, la mayoría de las propuestas se centran en poner de manifiesto la necesidad de ampliar las plazas de aparcamiento, instalándolas en sitios clave como edificios públicos y en las zonas previas a los pasos de peatones. También son numerosas las propuestas que solicitan la posibilidad de que se les permita circular por los carriles Bus, si bien existen algunas que discrepan de esa medida.*

- *Por lo que respecta al servicio de Taxi en la ciudad, se apuesta por la intermodalidad taxi-guagua, favoreciendo medios de pago único entre ambos medios de transporte. Mantener las tarifas actuales e incluso reducirlas o adoptar medidas como el taxi a demanda, para sustituir algunas rutas de guaguas que no son rentables, así como el uso de nuevas modalidades de uso compartido de vehículos.*

- *Otra de las medidas que han sido favorablemente aceptadas con carácter unánime ha sido la implantación de los Caminos Escolares Seguros, con propuestas que inciden en la*

necesidad de mejorar los entornos de los colegios implicando a toda la comunidad educativa en el proceso y en instaurarlos con ayuda de otras medidas, como la ampliación de los espacios "Besa y baja" o la peatonalización horaria de determinadas calles cercanas a los centros escolares.

- *Las propuestas relativas a las Personas con Movilidad Reducida pasan, de manera mayoritaria, por exigir que se garantice el cumplimiento de la normativa de accesibilidad existente, especialmente la adaptación de las aceras, y exigir el cumplimiento de la prohibición de aparcar encima de las aceras.*

- *En lo que respecta a la Convivencia Vial, las medidas propuestas tienen que ver con una mejor señalización de las vías públicas para el mejor cumplimiento de las normas, así como en campañas educativas que contribuyan a mejorar las relaciones entre los diferentes medios de transporte.*

- *Con relación al Estacionamiento regulado, las ciudadanía apuesta por la ampliación de los aparcamientos disuasorios así como revisar las regulaciones actuales de las zonas verdes y azules, señalando algunas nuevas en la ciudad, pero revisando los precios para las personas residentes.*

- *Las Reservas de Estacionamiento para vehículos eléctricos también cuentan con la aprobación mayoritaria de la ciudadanía, si bien siempre que estén ligadas a un punto de recarga, principalmente.*

- *Con respecto al resto de Reservas de Estacionamiento, la ciudadanía demanda que se proceda a realizar una revisión de las mismas, en orden a que se concedan a aquellos servicios que sean necesarios como los de atención a personas con movilidad reducida, farmacia u otros de análogas circunstancias y siempre que se establezca una limitación horaria.*

- *Las aportaciones relativas a los Vados, Carga y Descarga pasan por solicitar que la nueva ordenanza se adapte en su regulación a la realidad diaria de los vehículos que realizan estas operaciones, respetando las medidas, estableciendo diferentes horarios en función del tipo de actividad que se desarrolle y ampliando el número de zonas, que pueden ser horarias, transformándose luego en estacionamiento para cualquier tipo de vehículos.*

- *Las propuestas que tienen que ver con el peatón, coinciden en la voluntad de recuperar su protagonismo en las calles, recuperando el espacio público y dotándolo de las condiciones de seguridad y accesibilidad necesarias para el uso adecuado de personas de cualquier edad y circunstancia.*

- *Por lo que respecta a las propuestas más genéricas realizadas, y las relativas a la reducción de la contaminación, la ciudadanía muestra su preocupación tanto por la contaminación acústica, como la atmosférica, proponiendo medidas que pasan por la potenciación del transporte público y el fomento de otras modalidades de transporte sostenible.*