

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Alternativas a los atascos

E.M.C.

Las Palmas de Gran Canaria

La saturación de la red viaria existente en Las Palmas de Gran Canaria ha llevado a los redactores del nuevo Plan General que se prepara en la sede de Planeamiento Urbanístico de Triana a buscar una serie de opciones para ordenar el tráfico que incluyen el tranvía o más intercambiadores.

Un tranvía, un carril sólo guaguas sobre asfalto pintado de verde, como el existente en Curitiba, potenciación del servicio de transporte público para los que accedan desde otros municipios a la ciudad o un tercer anillo para la circunvalación. Son algunas de las soluciones que el equipo de Planeamiento Urbanístico, encargado del nuevo Plan General estudian para mejorar el tráfico en la capital grancanaria.

La aparición de una nueva Ley de Transportes del Gobierno de Canarias obliga a que los planes generales de todos los ayuntamientos del Archipiélago dispongan de un plan de movilidad para ordenar el tráfico. Bajo esta premisa trabaja el equipo del Plan General del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, que apuestan por la sostenibilidad como uno de los pilares de la regulación viaria del futuro. Y entre los criterios básicos de la sostenibilidad se encuentra el de evitar todos los desplazamientos innecesarios, idea en la que se basa el Consistorio local para su nueva política en movilidad, según la directora general de Planeamiento Urbanístico, Antonia García Carló.

«Las Palmas de Gran Canaria tiene una red viaria que con ser importante creo que está saturada porque se desplaza demasiado la gente ya que el modelo así lo demanda, por ello hay que buscar nuevas soluciones», expuso García Carló. Son propuestas para el Plan Insular, destacó, pero que se están pensando también en el ámbito local, como por ejemplo un tercer anillo exterior a los otros. «Es una teoría de aros concéntricos pero parece que al realizar una carretera se generara la necesidad de recorrerla y lo que hay que hacer son acciones individuales porque es la decisión del usuario la que transforma el sistema no las grandes infraestructuras, que a la larga siempre se saturan. Un experto que dio hace un año una conferencia explicaba que la solución no está en carreteras más anchas porque siempre acabarán saturadas sino en diversificar el transporte y disuadir», consideró la responsable urbanística.

García Carló considera fundamental hacer un análisis profundo para buscar la mejora del transporte público, algo que evitará el exceso de transporte privado «aunque es un cambio cultural que entiendo que puede tardar generaciones», subrayó.

En esa línea, «trabajamos también con la hipótesis de un transporte colectivo en raíl, que no necesariamente tiene que ser un tren. Puede ser un tranvía o como en Curitiba, que tiene un carril sólo guaguas sobre una cinta verde. Creo que ahí hay que innovar». El ITC, por ejemplo, continuó, tiene en marcha proyectos de vehículos con hidrógeno, transportes no contaminantes. «Creo que hay poner las bases para un cambio en este aspecto de la política del automóvil difícil de imaginar para nosotros pero yo he vivido la transformación del tranvía de Santa Cruz y es verdad que una vez das el paso el proceso es irreversible dejando de lado la discusión de si es rentable o una ciudad se lo puede permitir. Esto quita coches de las calles y hace que todo el año pueda haber el mismo tráfico que en agosto». Otra idea que se baraja es la creación de aparcamientos en la periferia de la ciudad desde la que acceder a través de transporte público por intercambiadores. «Eso se puede conseguir con que el bono de transporte sea gratuito o el aparcamiento, hay que perfilarlo», aseguró García Carló.