

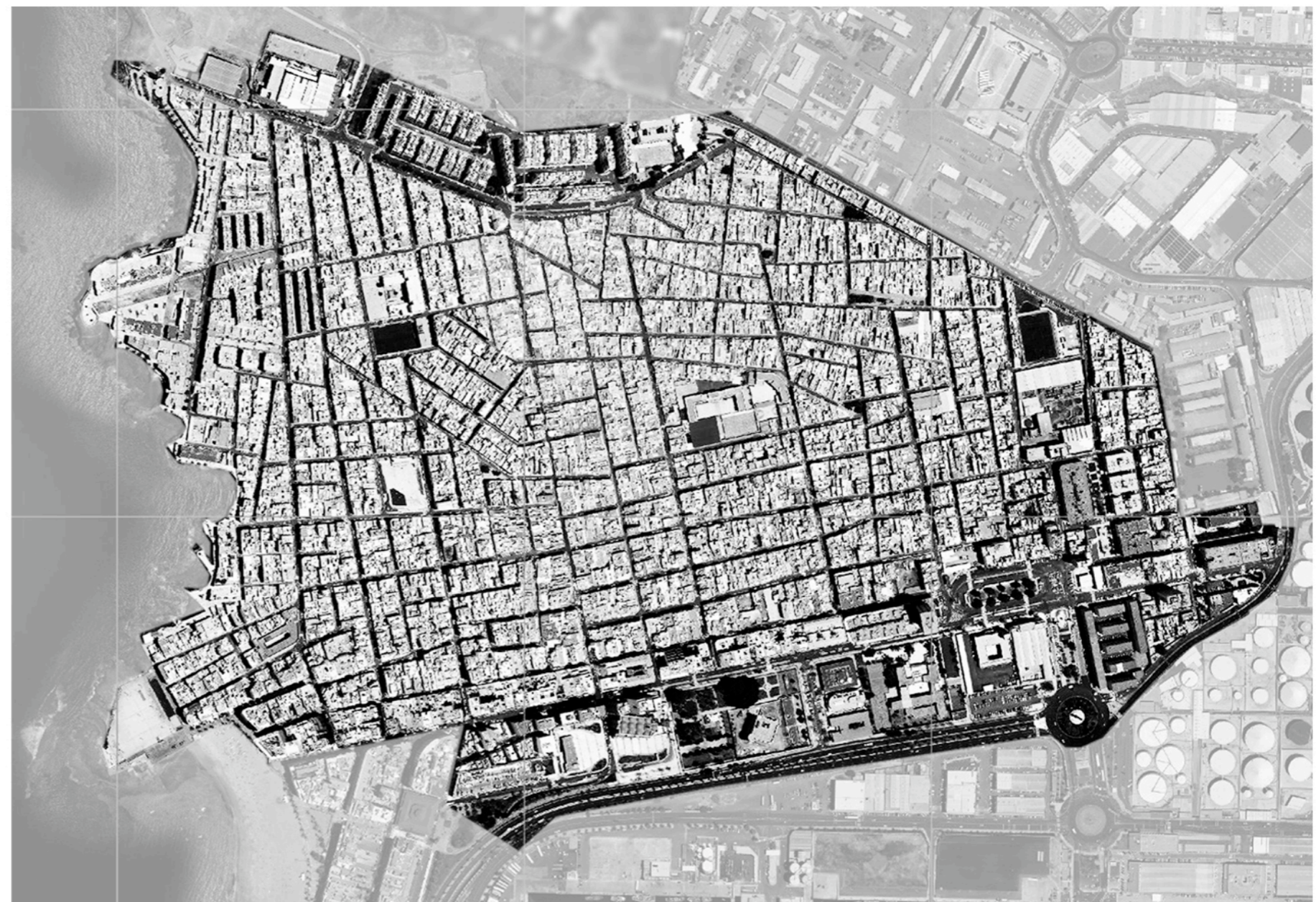
CONCLUSIONES CRUZADAS



BARRIO DE LAS ALCARAVANERAS



BARRIO DE LA ISLETA



CONCLUSIONES CRUZADAS



ALCARAVANERAS – ISLETA

C. CONCLUSIONES CRUZADAS ENTRE LOS BARRIOS DE LA ISLETA Y ALCARAVANERAS

Se ha considerado interesante comparar y cruzar las conclusiones de ambos barrios en los diferentes aspectos analizados. Por su importancia en este estudio, se desarrolla de manera mas amplia el apartado de movilidad haciendo comparaciones con otras ciudades españolas. Se ha tenido en cuenta fundamentalmente la opinión de los vecinos, aunque en aquellos apartados que se considera mas apropiado, se incorpora también la opinión de los comerciantes.

C.1. Aspectos sociales y económicos

En cuanto a la población de los barrios podemos hablar de un claro equilibrio entre hombres y mujeres con una edad de población mas joven en Alcaravaneras, estando la edad media de este barrio entre 26 a 35 años y en La Isleta una década mayor, entre 36 y 45 años.

La mayoría de los vecinos de ambos barrios, viven en una casa de su propiedad desde hace mas de 20 años por lo que hay una escasa rotación en el vecindario. Esto queda de manifiesto en la percepción de mucha gente por las calles de ambos barrios, siendo básicamente vecinos y en menor medida turistas e inmigrantes.

En relación a la consideración de los barrios, la impresión es bastante positiva considerándose barrios agradables para vivir, seguros, con calidad de vida, que son barrios no conflictivos, hasta el punto de que muchos consideran que vivir en eso barrios da un cierto prestigio. Desde el lado negativo también se perciben indigentes por sus calles.

El nivel de vida para las Alcaravaneras es bajo y para La Isleta es medio-alto. En ambos barrios se considera que comprar o alquilar una casa es caro. La puntuación general de los barrios es muy satisfactoria con calificaciones altas de notables y sobresalientes.

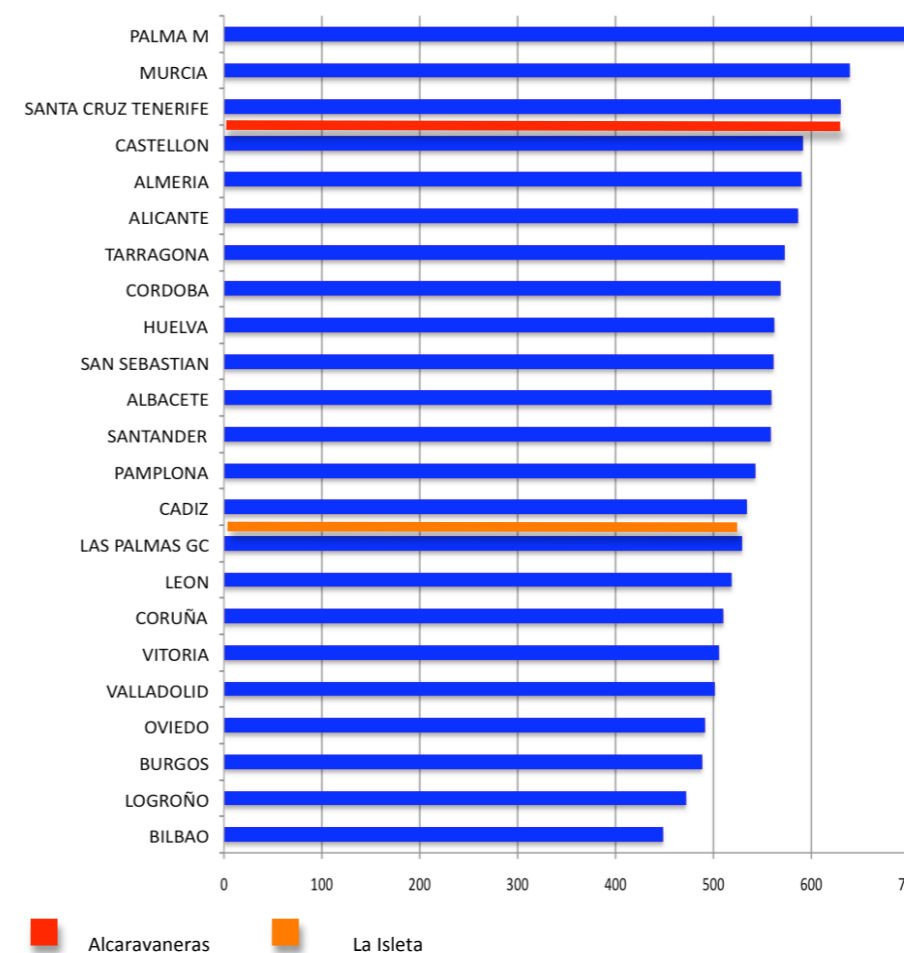
C.2. Movilidad

La posesión de vehículo privado es muy parecida, así la mitad de los vecinos en La Isleta tiene un vehículo privado y algo mas en Alcaravaneras (en ambos casos básicamente un coche). El vehículo privado es usado entre semana, para un solo trayecto (ida/vuelta) con el primer objetivo de ir al trabajo y en segundo lugar para irse el ocio.

La Tasa de motorización del barrio de Alcaravanera es de 611, y el de la Isleta es de 527. Si tenemos en cuenta que este índice obtenido para Las Palmas de GC es de 529 (datos de la Dirección General de Tráfico, noviembre de 2016, para una población de 379.766 habitantes y 200.997 vehículos privados compuesto de ciclomotores, motocicletas y turismos) nos encontramos que las Alcaravaneras está un 15% por encima de la media de la ciudad y La Isleta se sitúa cercana a la cifra de la capital.

Aclarar que si tenemos en cuenta la siguiente tabla, en donde aparecen los índice de Motorización de 23 ciudades similares a Las Palmas de GC, nos encontramos que La Isleta está muy bien posicionada con una cifra intermedia dentro de los 10 ciudades mas bajas, mientras que Alcarvaneras pasa a estar entre las ciudades con los índices de motorización mas altos.

Índice de motorización de ciudades medias españolas capitales de provincia



Valor máximo para Palma de Mallorca con 715 y valor mínimo para Bilbao con 449; valor medio Las Palmas de GC con 529
Fuente: elaboración propia a través de los datos de la DGT de cada ciudad de noviembre de 2016

En cuanto a los desplazamientos cotidianos, en ambos barrios aparece a pie como principal forma de desplazarse con casi la mitad de los trayectos, seguido de el coche y de la guagua en un quinta parte cada uno. La mayoría de los viajes se realiza en el propio termino municipal.

Aquí debemos destacar, el único estudio de Movilidad que hay en Las Palmas de GC, (PMUS 2011), en el que se pone de manifiesto como el principal uso par los desplazamientos cotidianos en la capital es el vehículo privado con casi el 70% de los mismos, mientras que la guagua representa un 13% y el desplazamiento pie el 15%.

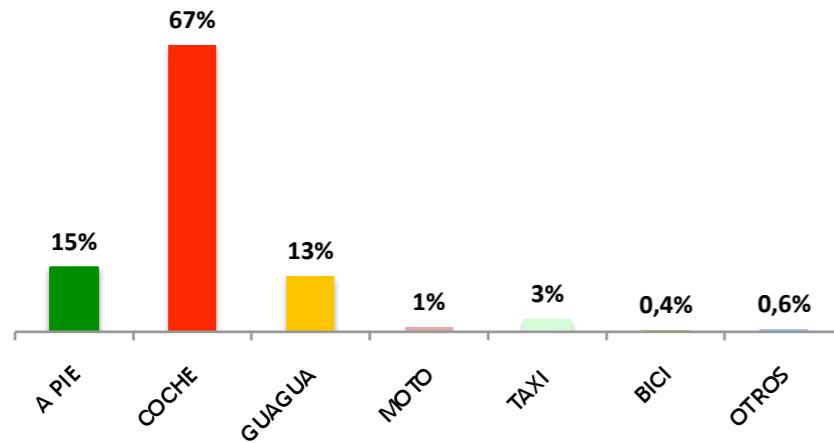
CONCLUSIONES CRUZADAS



ALCARAVANERAS - ISLETA

En los siguientes gráficos se pueden apreciar claramente las diferencias entre los desplazamientos de los barrios y de Las Palmas de GC. Aunque se trata en este apartado de una comparativa de vecinos, se ha considerado en este apartado interesante incorporar los desplazamientos de los comerciantes par ir a trabajar al barrio.

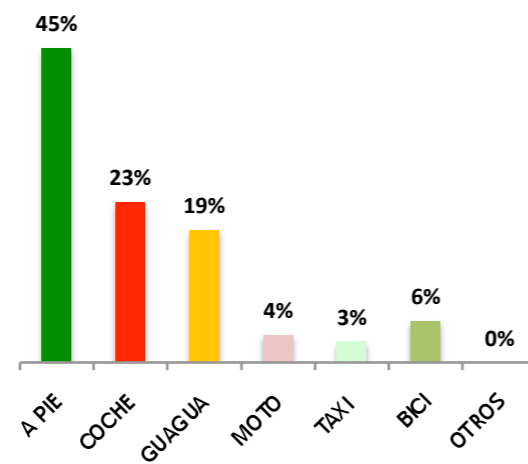
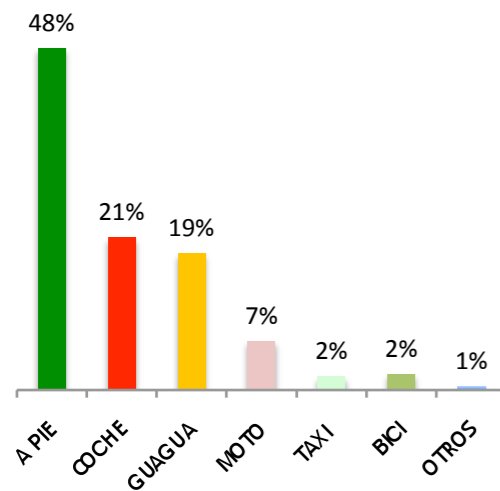
DESPLAZAMIENTO COTIDIANO LAS PALMAS GC (PMUS 2011)



DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS VECINOS

BARRIO DE LA ISLETA

BARRIO DE ALCARAVANERAS



Los vecinos de ambos barrios, aportan datos muy significativos arrojando cifras muy distintas a la realidad de Las Palmas de GC. La forma mas usada para desplazarse a pie, con casi la mitad de los

trayectos cotidianos, superando en mas de 30 puntos a los datos de la capital. Los índices aportados del transporte público también son importantes al mejorarse en 6 puntos el uso de la guagua en ciudad.

Por último se reduce de manera drástica los trayectos en vehículo privado en casi 45 puntos, comparando con el PMUS. En resumen, los desplazamientos se reparten en transporte privado (coche y moto) con un 27-28% y en transporte público (guagua y taxi) es de un 21-23%. Los datos más elevados lo proporcionan el transporte autónomo (a pie y en bicicleta) con un 50-51% datos muy positivos y representativos de la forma de moverse desde los barrios.

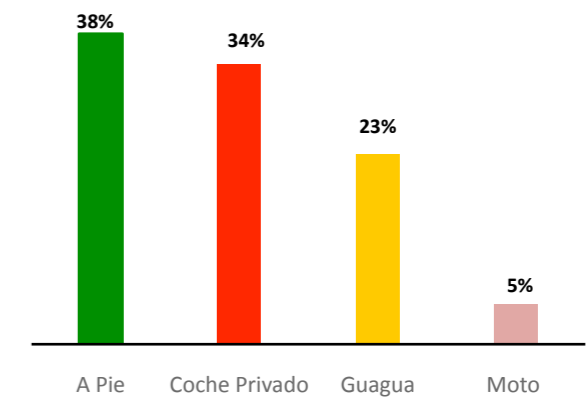
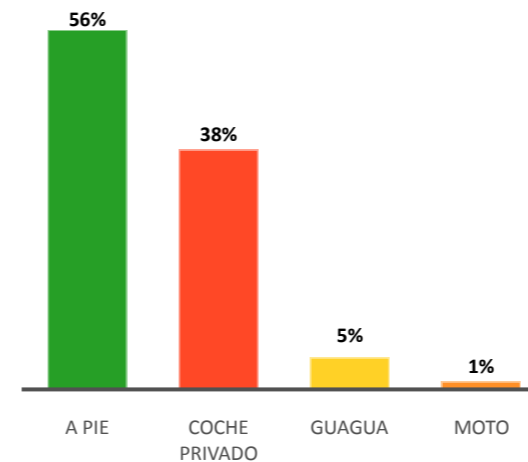
Los otros medios de transporte autónomos también mejoran con cifras de un 2 y 6% para la bicicleta cuando en el PMUS apenas llegaba a un 0,4%. El uso de la moto repunta entre un 4 y 7% comparado con el 1% de la capital, que si bien es un elemento de transporte privado, su uso es preferible al del coche. El taxi apenas sufre variación.

En relación a los comerciantes ocurre algo muy similar, los trayectos mas frecuentes para ir a trabajo son a pie, con cifras entre 20 y 40 punto superior a los datos del PMUS. Se puede comprobar que este trayecto es muy elevado en La Isleta, debido a que mas de la mitad de los comerciantes vive en el mismo barrio, mientras que en las Alcaravaneras esta cifra se reduce al 20% y es por ello por lo que el desplazamiento a pie baja, no obstante siguen siendo cifras muy positivas. Llama la atención es escaso uso de la guagua en La Isleta por parte del resto de comerciantes que no viven allí. El uso del coche es algo mayor que el de los vecinos pero siempre con cifras por debajo del PMUS, reduciéndose en casi 30 puntos su uso.

DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS PARA IR AL TRABAJO COMERCIANTES

BARRIO DE LA ISLETA

BARRIO DE ALCARAVANERAS



CONCLUSIONES CRUZADAS

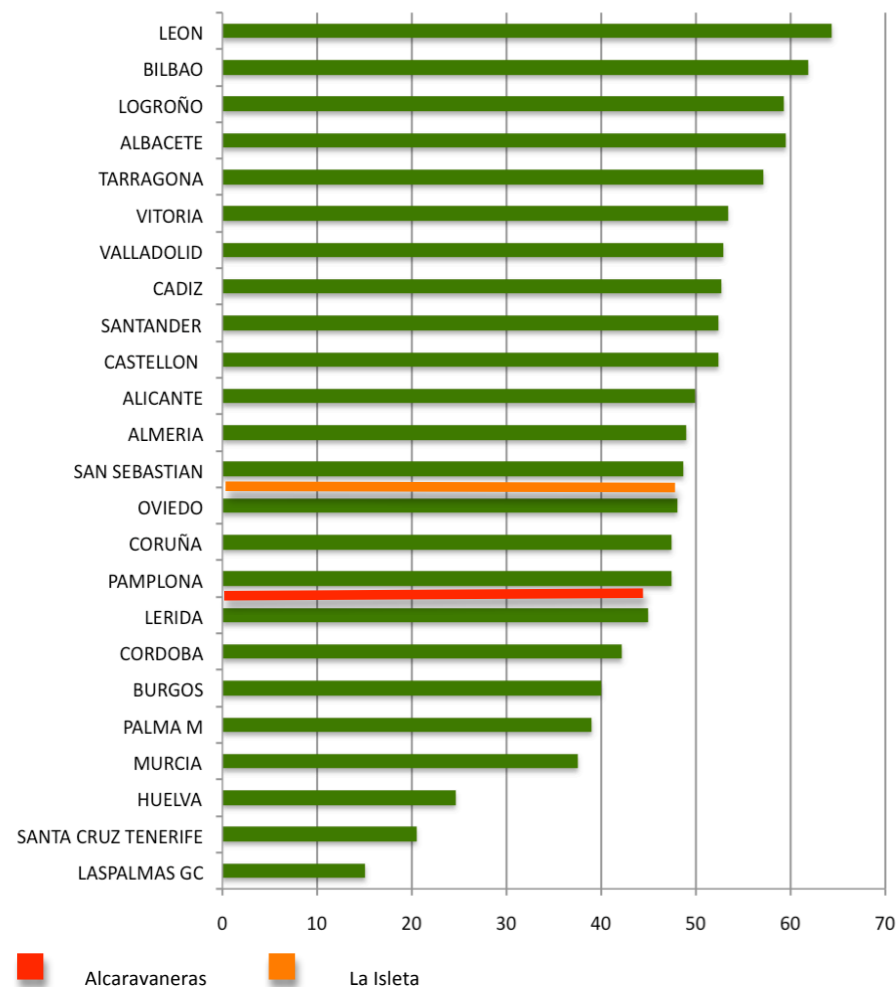


ALCARAVANERAS - ISLETA

Nos encontramos con dos barrios, que tanto sus vecinos como su comerciantes optan por ir a pie en la en la mayor parte de sus desplazamientos cotidianos, relegando a el coche a un interesante segundo plano, datos muy positivos en cuanto a aspectos saludables, mediambientales y sostenibles y muy contrarios a los datos de PMUS.

A continuación se va a hacer una comparativa de los barrios, con 23 ciudades analizadas similares a Las Palmas de GC, datos obtenidos de los PMUS de cada una de esas ciudades. El principal desplazamiento a analizar es a pie, ya que los datos de ambos barrios, como hemos visto, son muy positivos. La población de los barrios se mueve a pie en mas de 30 puntos en el caso de los vecinos y 40 puntos en el caso mas positivo de los comerciantes, en comparación con la capital. Metiendo estos datos y comprando con las ciudades, los datos de los barrios están situados en la media de los desplazamientos a pie próximos al 46%. Significativamente los datos de Las Palmas de GC son los mas bajos de las ciudades analizadas.

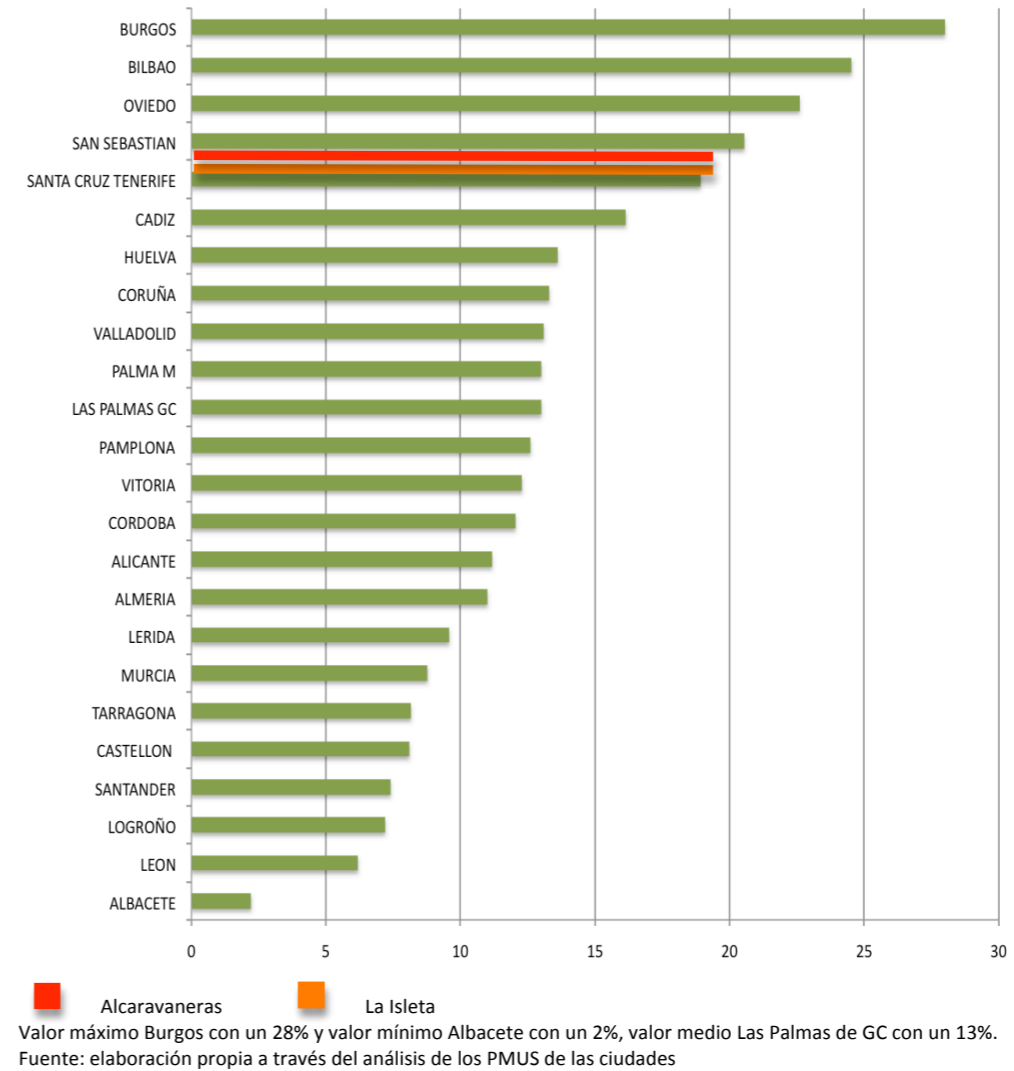
Desplazamiento a pie de ciudades medias españolas capitales de provincia



Valor máximo León con un 64% y valor mínimo Las Palmas de GC con un 15%; valor medio Pamplona con un 46%
Fuente: elaboración propia a través del análisis de los PMUS de las ciudades

En relación a la utilización del transporte publico como de la guagua, los datos también mejoran con respecto a la ciudad, aumentando su uso en 6 puntos, situándose en los datos altos de las ciudades analizadas, tal y como se puede ver en el siguiente gráfico. Las Palmas de GC se está justo en la media con un 13%.

Desplazamiento transporte público de ciudades medias españolas capitales de provincia



Valor máximo Burgos con un 28% y valor mínimo Albacete con un 2%, valor medio Las Palmas de GC con un 13%.
Fuente: elaboración propia a través del análisis de los PMUS de las ciudades

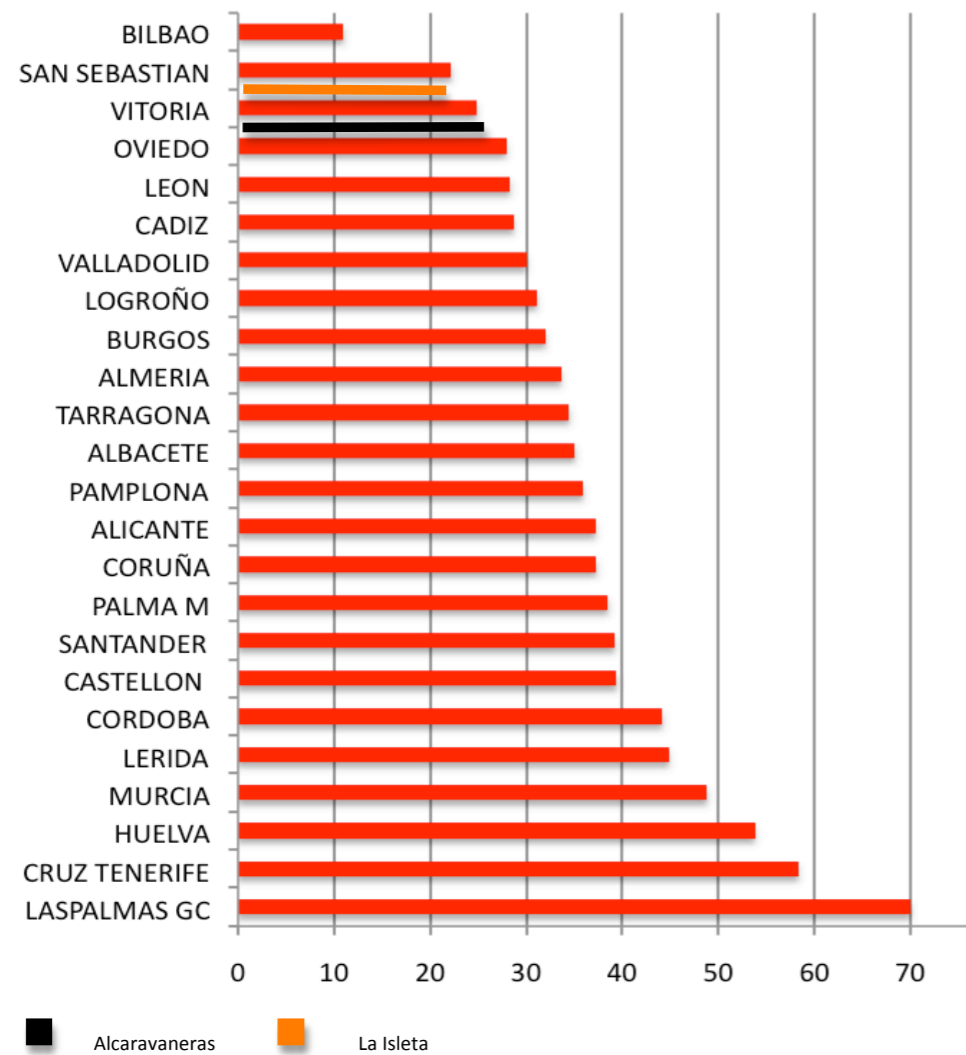
CONCLUSIONES CRUZADAS



ALCARAVANERAS – ISLETA

Como tercer pilar de desplazamiento por la ciudad está el vehículo privado, en forma de coche como transporte privado. Los datos son los mas sorprendentes en relación a la Las Palmas de GC, ya que vuelve a tener las peores cifras de las ciudades analizadas. Los datos de los barrios de 21 y 23% se sitúan entre las mejores datos de las 5 primeras ciudades analizadas.

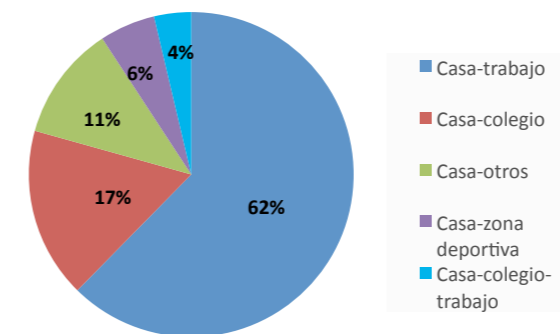
Desplazamiento vehículo privado de ciudades medias españolas capitales de provincia



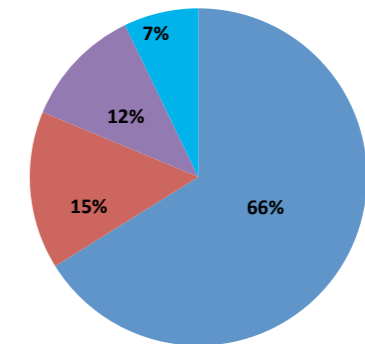
Valor máximo Las Palmas de GC con un 70% y valor mínimo Bilbao con un 11%, valor medio Alicante con un 37%
 Fuente: elaboración propia a través del análisis de los PMUS de las ciudades

Lo desplazamientos desde los barrios son muy similares, siendo el principal de “casa-trabajo” seguido de “casa-colegio”, siendo el desplazamiento en el propio barrio en el caso de un tercio de los trayectos en La Isleta mientras que en Alcaravaneras es de solo un 10%. La mayoría de los desplazamientos de ambos barrios, se realiza dentro del municipio de Las Palma de GC.

LA ISLETA



ALCARAVANERAS



En cuanto al aparcamiento en los barrios, se considera en general que hay importantes dificultades para aparcar en superficie. En el caso de La Isleta el aparcamiento es prácticamente en su totalidad de no pago, salvo ciertas calles de zona azul. Esto se traduce en que casi la totalidad de los vecinos estaciona su vehículo en esta zona, por lo que la saturación y movimiento de coches en superficie es evidente, provocando en numerosas casos aparcamiento sobre las aceras y en las zonas peatonales.

En el caso de Alcaravaneras existe zona de no pago, zona azul (pago no residentes) y zona verde (pago residentes), no obstante la principal forma de estacionar para los vecinos es la de calzada de no pago, seguido del aparcamiento propio o en zona verde. En este barrio, más de la mitad de los vecinos considera que este tipo de zonas de pago no favorece al aparcamiento en el barrio.

En cuanto a la caminabilidad, los datos son muy elevados considerándose que ambos barrios son cómodos para poder caminar. Esta cifra llama la atención si tenemos en cuenta la baja huella peatonal de ambos barrios y la estrechez normalizada de sus aceras. En el caso de la Isleta habría que sumar además la invasión del coches a las aceras anteriormente comentada.

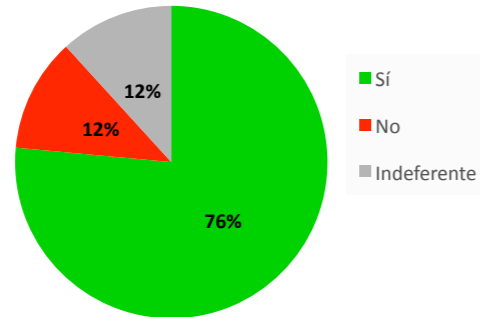
CONCLUSIONES CRUZADAS



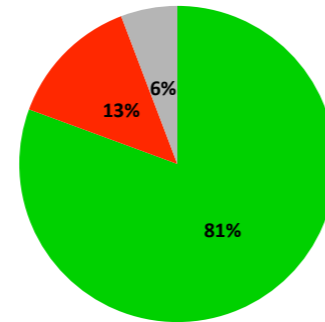
ALCARAVANERAS - ISLETA

ES CÓMODO EL BARRIO PARA CAMINAR

LA ISLETA

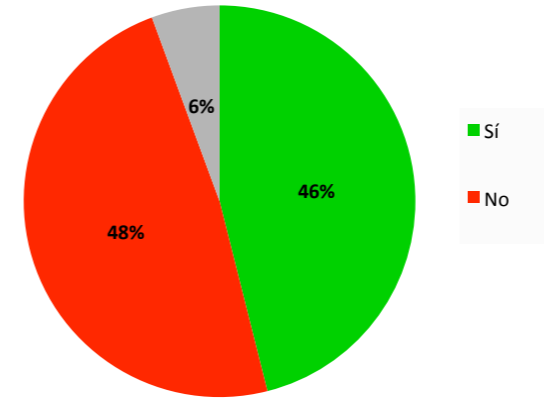


ALCARAVANERAS

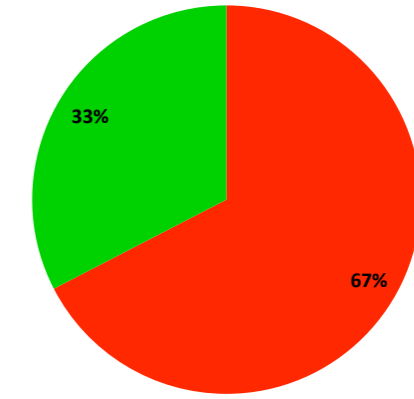


ES SEGURA LA CALLE PAR LOS NIÑOS

LA ISLETA



ALCARAVANERAS



C.3. Uso de la calle

Se puede decir que en ambos barrios se frecuenta bastante la calle, con salidas hasta en 4 ocasiones en el caso de La Isleta y de 3 en Alcaravaneras, en la mayoría de los casos es de manera diaria, y con el objetivo fundamental de hacer las compras cotidianas, para pasear y en último término para el ocio.

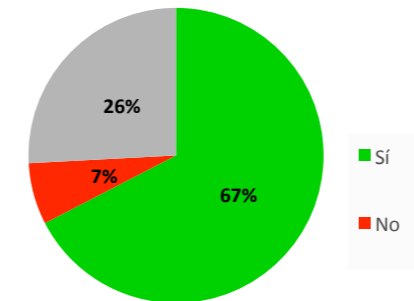
En cambio en el uso de las calles por los niños hay una importante diferencia en los barrios. En el caso de La Isleta, dos tercios de los adultos con hijos/nietos no les permiten jugar en la calle, mientras que Alcaravaneras, una cifra similar permite a sus niños jugar en la calle.

En cualquier caso, en ambos casos se considera de manera general que la calle es peligrosa para sus hijos por los coches y por los peligros múltiples de la calle, siendo este miedo más evidente en Alcaravaneras que en La Isleta.

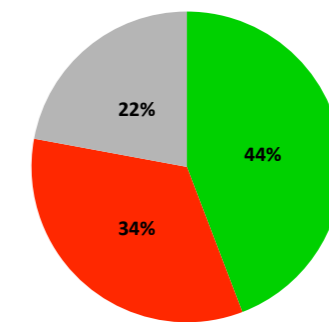
En relación al "Proyecto de Caminos Escolares" a pesar de ser desconocido para casi todos la mayoría, es visto por los vecinos con buenas intenciones, permitiéndose en cierta medida la participación de sus niños.

PARTICIPARÍA EN EL "PROYECTO DE LOS CAMINOS ESCOLARES"

LA ISLETA



ALCARAVANERAS



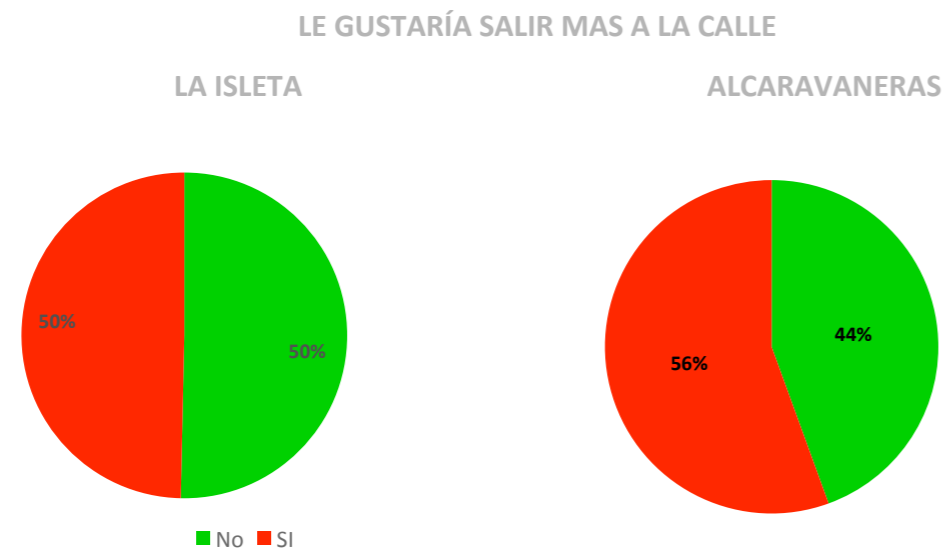
CONCLUSIONES CRUZADAS



ALCARAVANERAS - ISLETA

C.4. Proyectos de peatonalización

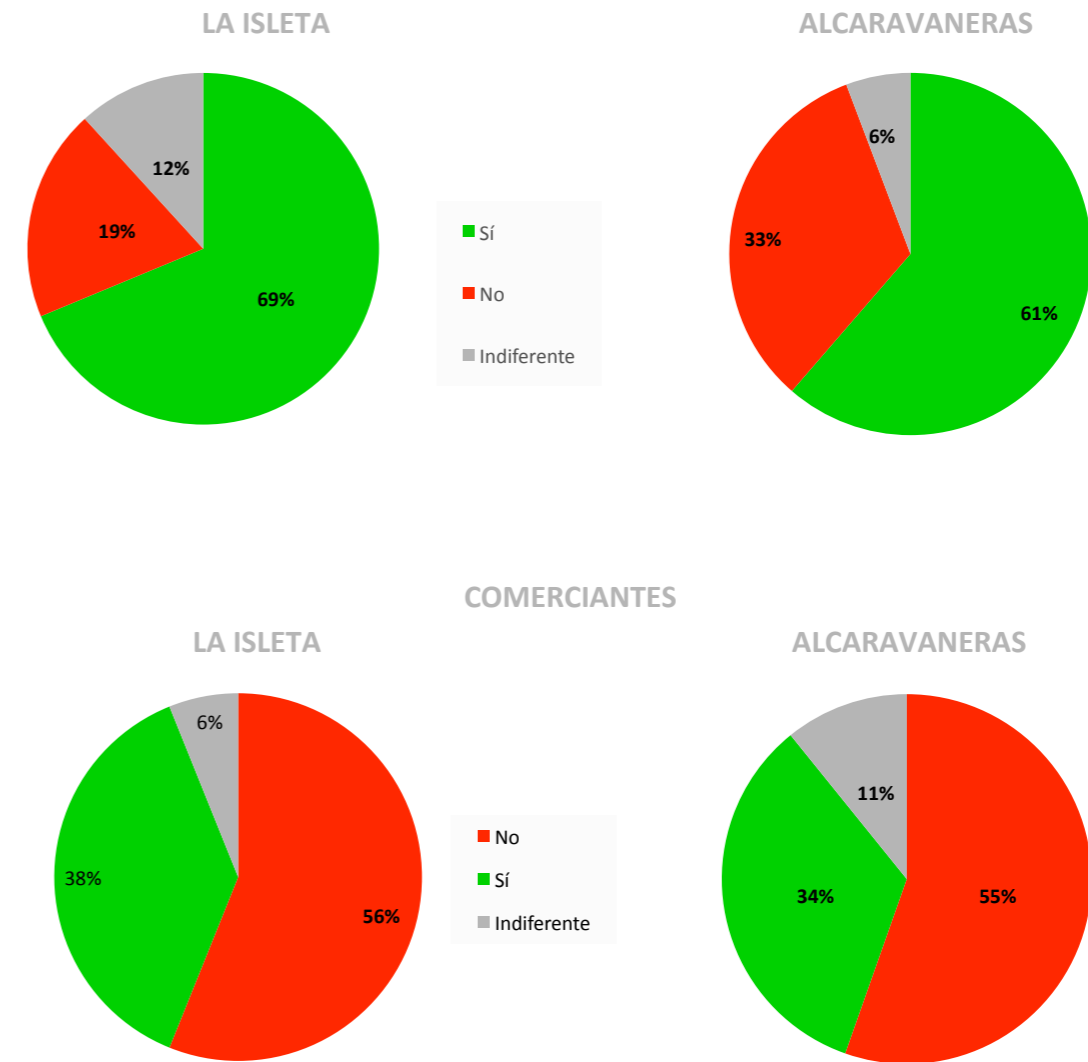
Ante la posibilidad de peatonalizar ciertas calles del barrio, se pudo comprobar que aproximadamente a la mitad de los vecinos de ambos barrios, le gustaría salir mas a la calle con el objetivo fundamental de pasear/caminar y descansar.



Esta posibilidad de un mayor uso de la calle, se puso de manifiesto con apoyo a los proyectos peatonales, mostrándose muy favorables a estas actuaciones en ambos barrios, en 6-7 personas de cada 10 vecinos.

En esta ocasión también nos interesa cruzar la opinión de los comerciantes. Aproximadamente la mitad de ellos, está en contra y la otra mitad está a favor o le es indiferente. Esta reacción es típica, ya que por lo general, los comercios consideran (sin ningún argumento) que sus clientes llegan en coche hasta la puerta de sus establecimientos, cuando la realidad es muy distinta, como hemos podido comprobar en los desplazamientos cotidianos de ambos barrios, que son la mayor parte a pie.

A FAVOR DE LA PEATONALIZACIÓN



En el caso de La Isleta, las peatonalizaciones llevarían consigo, una mejora sustancial en cuanto a calidad de vida, prestigio de la zona, comodidad y seguridad. En Alcaravaneras estas mejoras no se consideran tan evidentes salvo el aumento de la calidad de vida del barrio.

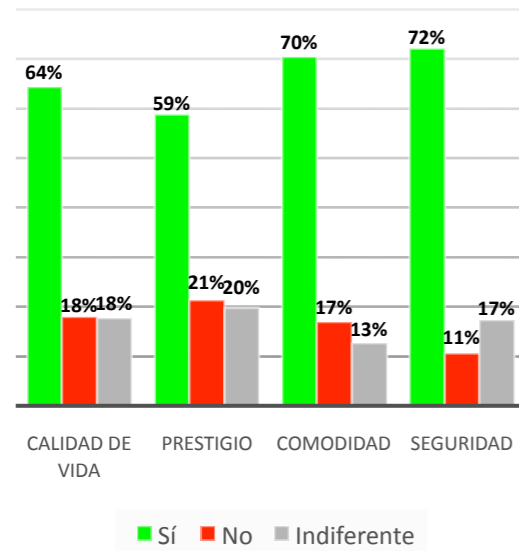
CONCLUSIONES CRUZADAS



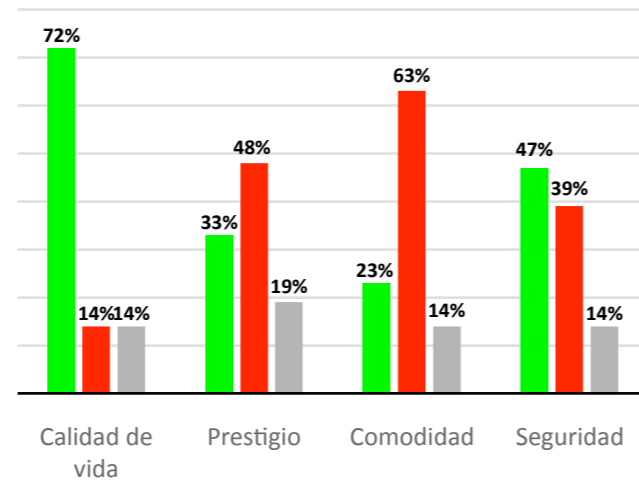
ALCARAVANERAS - ISLETA

CON LA PEATONALIZACIÓN EL BARRIO GANARÁ

LA ISLETA

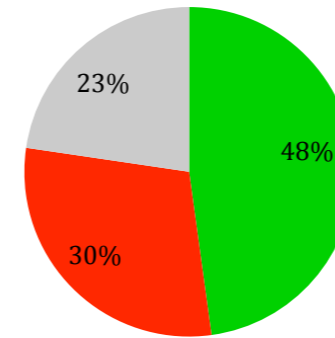


ALCARAVANERAS

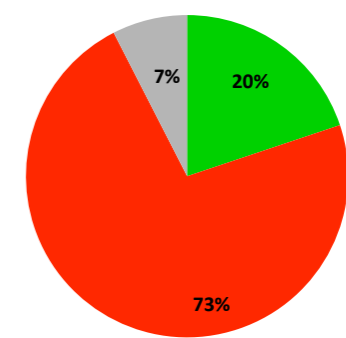


CON LA PETONALIZACIÓN, CAMBIARÁ SUS HÁBITOS DE DESPLAZAMIENTO

LA ISLETA



ALCARAVANERAS



■ Sí ■ No ■ Indiferente

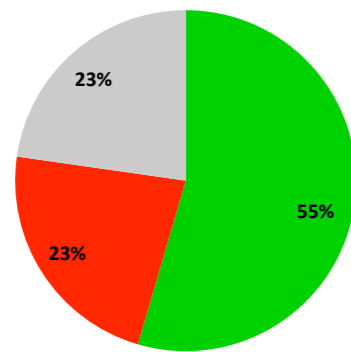
Por último los vecinos, y en este caso también incorporamos a los comerciantes, puntuaron el proyecto de las peatonalizaciones. Las calificaciones de los vecinos son muy positivas y elevadas en ambos barrios, llegando a notables e incluso sobresalientes. La media es de 8 en el caso de La Isleta y de 7 en Alcaravaneras, por lo que la aceptación de los proyectos es mas que reconocida por sus vecinos.

En el caso de los comerciantes las puntuaciones son mas bajas incluso con suspenso. El barrio de Alcaravaneras aprueba el proyecto de manera muy justa, mientras que en La Isleta lo suspende. Ambos barrios dan con máxima puntuación, un 1.

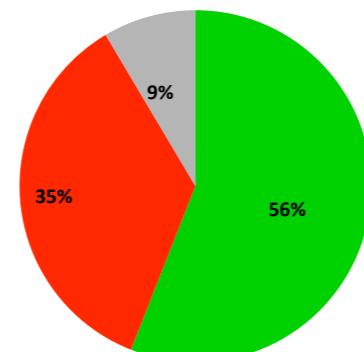
En relación a lo anterior, una vez realizados los proyecto peatonales se fomentará y se amentará el uso y salida a la calle para una mitad de la población de los dos barrios.

CON LA PEATONALIZACIÓN, AUMENTARÁ EL USO DE LA CALLE

LA ISLETA



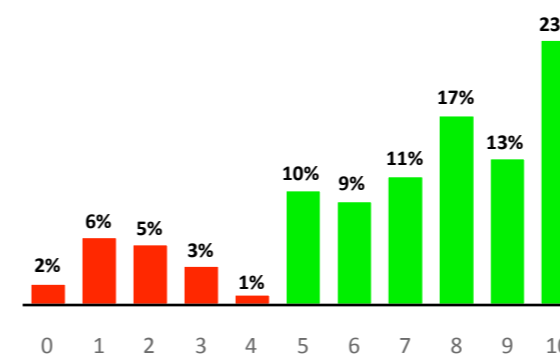
ALCARAVANERAS



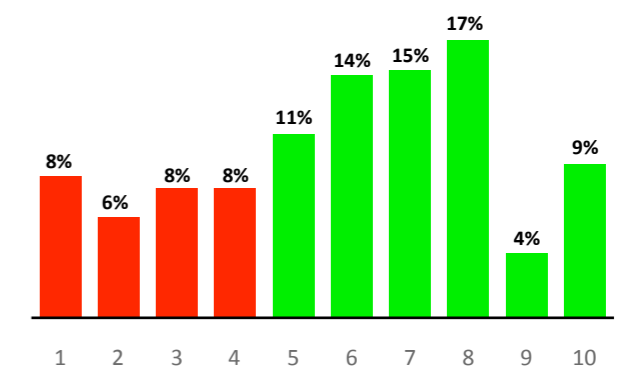
■ Sí ■ No ■ Indiferente

PUNTUACIÓN DEL BENEFICIO DE LA PEATONALIZACIÓN DEL 1 AL 10

LA ISLETA



ALCARAVANERAS

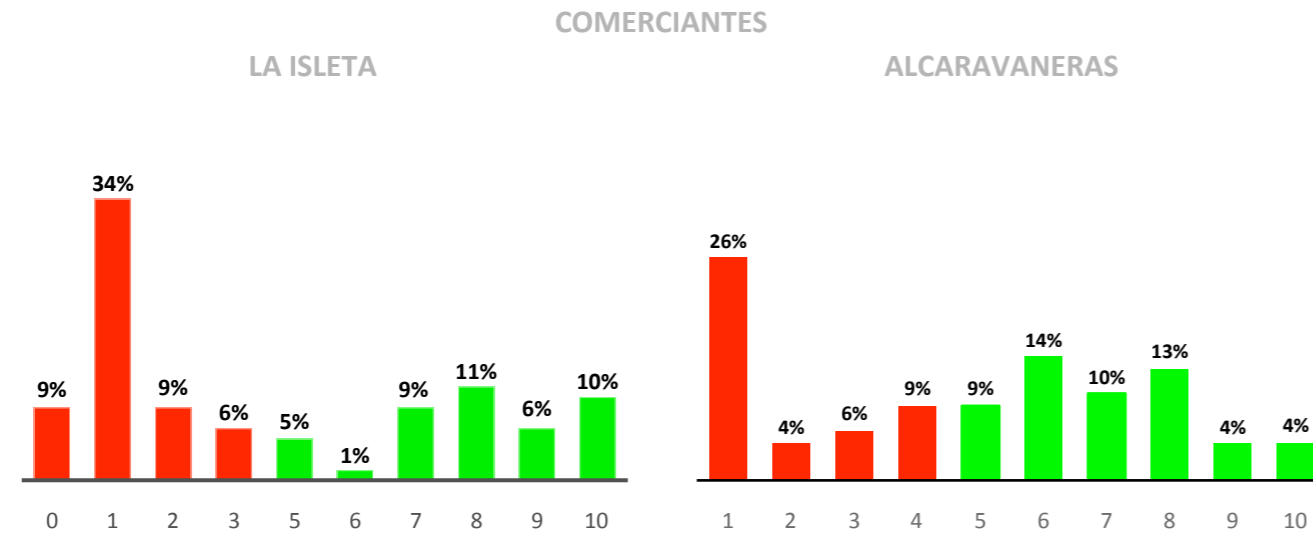


Adicionalmente, la mitad de los vecinos de La Isleta consideran que cambiarán sus hábitos de desplazamiento a raíz de estas intervenciones, mientras que en Alcaravaneras no se producirán estas modificaciones de movilidad.

CONCLUSIONES CRUZADAS

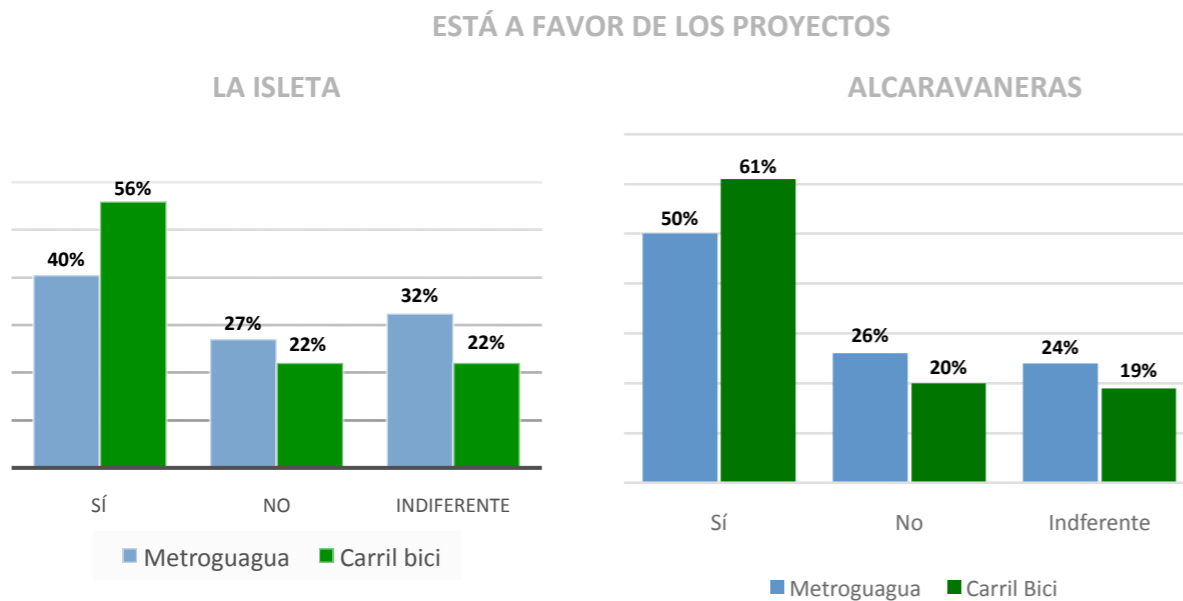


ALCARAVANERAS - ISLETA



C.5. Proyectos: Metroguagua y carriles bici

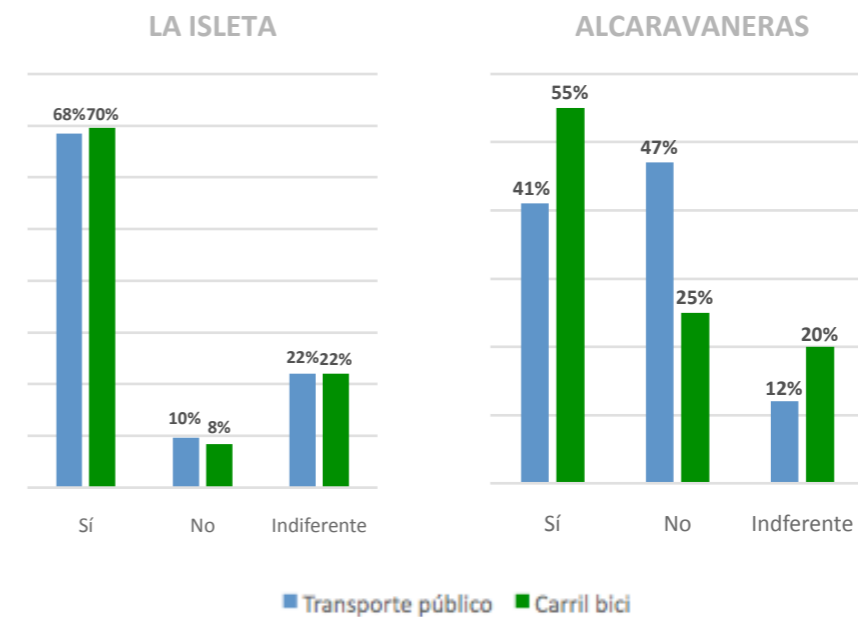
Por lo general, el proyecto de la Metroguagua es mas conocido en ambos barrios, mientras que los nuevos carriles bicis, destacan mas en La Isleta. Ambos proyectos tiene buena aceptación, ya que mas de la mitad de los vecinos son favorables a dichas intervenciones, no llegando a ser un tercio los que están en contra.



Sin embargo, para la mitad de los vecinos de Alcaravaneras, estos proyectos no favorecerán a un mayor el uso del transporte público y el carril bici. En La Isleta, el aumentará el uso transporte público si incrementará para mas de la mitad de sus vecinos.

Como conclusión, se considera que mejorará de manera general la movilidad del barrio, siendo mas evidente en La Isleta y en menor medida en Alcaravaneras.

CON LOS PROYECTOS, MEJORARÁ LA MOVILIDAD DEL BARRIO



C.6. Aspectos positivos y negativos de los barrios

En cuanto a los aspectos positivos, hay que destacar en ambos barrios su cercanía , localización y buena conexión, mientras que en los aspectos negativos comunes destaca la suciedad, la falta de aparcamiento y las calles en mal estado.

De manera representativa en La Isleta se hace referencia a la invasión de los coches a las aceras y a la inseguridad de sus calles. Mientras que en el caso de Alcaravaneras, se acentúa el tráfico, las obras de la metroguagua y la falta de zonas verdes.