



Ilustre Ayuntamiento de la Villa de Tegueste



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TEGUESTE

ADAPTACIÓN PLENA Y ADAPTACIÓN A
LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL Y DEL TURISMO

Documento para Aprobación Definitiva

Corregido según Acuerdo de la COTMAC de 30/06/2014

DOCUMENTO 10.2

PLAN DE MOVILIDAD MUNICIPAL

Julio de 2014



23

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN

Documento para Aprobación Definitiva

10.2.- PLAN DE MOVILIDAD MUNICIPAL

Equipo Redactor:

FEDERICO GARCÍA BARBA	arquitecto director
PATRICIA GONZÁLEZ FERNÁNDEZ	arquitecta
JORGE MOSQUERA PANIAGUA	arquitecto
GISLAINE HASSE	arquitecta
RALF VEYRAT PALENZUELA	arquitecto
RUTH NAVARRO DELGADO	arquitecta

Colaboradores:

Catalina García Trujillo	arquitecta
Carlos Marqués Barceló	arquitecto técnico
Salvador Romero Febles	arquitecto técnico
Severo de la Fé Hernández	geógrafo
Ricardo Mesa Coello	biólogo
Carlos Díaz Rivero	economista
Víctor Gallo	físico
Cecilio M. Pérez Cáceres	delineante proyectista
Alicia Acosta Mora	delineante
Pilar Díaz Fernández	administrativa
Trazas Ingeniería, S.L.	
Edei Consultores, S.A.	



Consultores de Planeamiento, Paisajismo y Arquitectura

FASE II: PLAN DE MOVILIDAD

ÍNDICE

- 1. INTRODUCCIÓN**
- 2. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA MOVILIDAD**
 - 2.1. ORIGEN – DESTINO DE LOS VIAJES
 - 2.2. GENERACIÓN – ATRACCIÓN DE VIAJES
- 3. OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**
- 4. PROPUESTA DE URBANIZACIÓN**
 - 4.1. CLASIFICACIÓN DEL VIARIO
 - 4.1.1. VIARIO EXTERIOR O TERRITORIAL
 - 4.1.2. LA RED URBANA BÁSICA
 - 4.1.3. LA RED URBANA LOCAL
 - 4.2. CRITERIOS GENERALES DE DISEÑO
 - 4.3. CRITERIOS PARTICULARES DE DISEÑO
- 5. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ACTUACIONES**
 - 5.1. DESCRIPCIÓN GENERAL
 - 5.2. ORGANIZACIÓN Y JERARQUÍA DEL VIARIO
 - 5.2.1. VÍAS EXTERIORES O TERRITORIALES
 - 5.2.2. VÍAS URBANAS BÁSICAS
 - 5.2.3. VÍAS URBANAS LOCALES
- 6. PROPUESTAS PARA LA ZONA 115. EL PORTEZUELO – EL SOCORRO**
 - 6.1. EL PORTEZUELO
 - 6.2. EL SOCORRO
- 7. PROPUESTAS PARA LA ZONA 116. TEGUESTE CASCO**
 - 7.1. PRINCIPALES EJES DE LA NUEVA TRAMA VIARIA
 - 7.2. VÍAS URBANAS BÁSICAS Y LOCALES EN LA ZONA 116
 - 7.3. EJES DE PREFERENCIA PEATONAL
 - 7.4. EJES CICLABLES
 - 7.5. RED DE GUAGUAS
- 8. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA ZONA 117. PEDRO ÁLVAREZ – LAS CANTERAS**
- 9. FASES DE ACTUACIÓN**
 - 9.1. FASE I. TRANSFORMACIÓN DE LA TF-13 EN TRAVESÍA
 - 9.2. FASE II. REORDENACIÓN DE SENTIDOS Y POTENCIACIÓN DE VÍAS DE TRANSPORTE COLECTIVO. REORDENACIÓN DE VÍAS URBANAS PRINCIPALES (BÁSICAS) EN ZONAS 30 EN TODAS LAS ZONAS DE MOVILIDAD
 - 9.3. FASE III. CREACIÓN DE ÁREAS DE COEXISTENCIA EN EL CASCO. MEJORA DE ITINERARIOS PEATONALES Y EJES DE PREFERENCIA BUS – VECINOS.
 - 9.4. FASE IV. CREACIÓN DE LA VARIANTE NORTE
 - 9.5. FASE IV. TRANSFORMACIÓN DE LA TF-13 EN CALLE DE COEXISTENCIA.

APÉNDICES:

- APÉNDICE 1: PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA ZONA 115
 APÉNDICE 2: PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA ZONA 116
 APÉNDICE 3: PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA ZONA 117
 APÉNDICE 4: PLANOS

1. INTRODUCCIÓN

En esta segunda fase se define, tras la realización de la caracterización y el diagnóstico, el Plan de Movilidad de Tegueste, en el cual se propondrán las soluciones a la problemática detectada.

La base del plan se fundamenta en el establecimiento de una ordenación viaria que responda a las necesidades de uso del espacio público pretendido dentro del PGO para cada zona en general y cada calle en particular, atendiendo a la calle desde dos puntos de vista:

- que responda a las funciones pretendidas dentro de la estructura general de movilidad
- que permita la recuperación del espacio público para otros usuarios además del vehículo privado acorde con el uso de sus márgenes

Se toma como referencia básica el establecimiento de una jerarquía del viario clara, utilizando para ello las 4 tipologías que se utilizaron en la caracterización realizada en la fase anterior.

La comprensión de la trama viaria para el usuario debe ser instantánea, no permitiendo la confusión habitual en las carreteras de la isla donde el viario tradicional de comunicación ha sido colonizado por la edificación de donde resultan problemas funcionales graves que van desde la seguridad hasta la disminución de la calidad ambiental (ruido, impacto paisajístico, etc.). Para ello se pretende que a través de las características del viario se perciba el comportamiento a adoptar en el mismo, redundando en una mejora para todos los usuarios: el que pasa en vehículo y el que pasea o vive en los márgenes.

Las propuestas se refieren al municipio en su conjunto y a cada una de las 3 zonas de movilidad en que se ha dividido el municipio de Tegueste.

La zona 115, El Portezuelo, y la 117, Pedro Álvarez, por tener una estructura parecida, se analizan de manera global, destacando posibles actuaciones que sobre el viario urbano básico

En la zona 116, Tegueste casco, se lleva a cabo un análisis más profundo, debido a la variedad de funciones que en él coexisten.

De manera especial se trata la problemática de la TF-13, una vía que soporta más de 20.000 vehículos diario y que actualmente divide el casco de Tegueste en 2.

En general, la inclusión de nuevas vías básicas y una variante al casco para el tráfico de paso permite plantear una propuesta en la que el peatón y el vecino recuperen el espacio público.

2. CARACTERISTICAS GENERALES DE LA MOVILIDAD

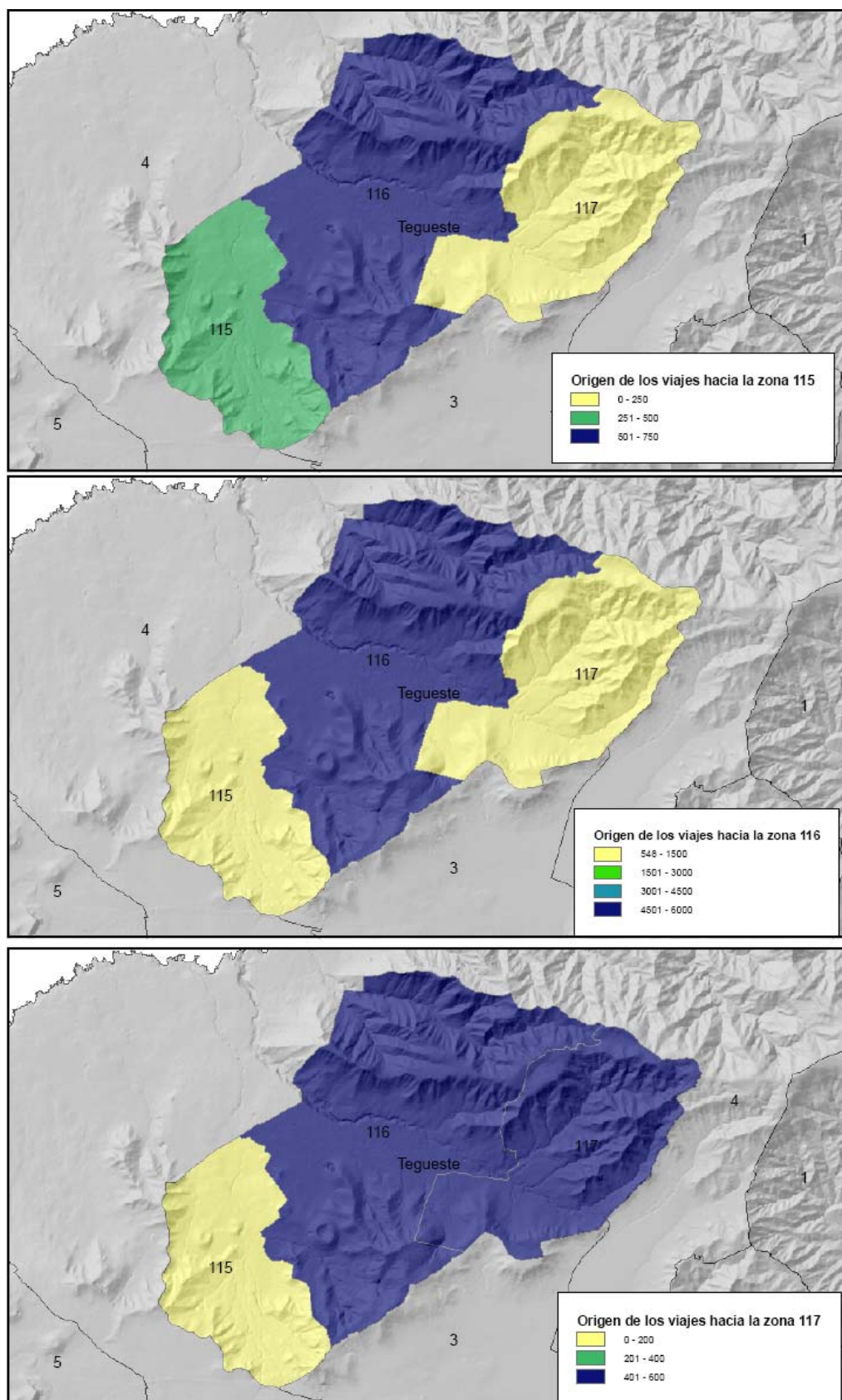
A nivel general se pueden extraer las siguientes ideas básicas sobre la movilidad de Tegueste, tal y como quedó de manifiesto en la Fase de caracterización y diagnóstico:

- Tegueste produce algo más de 23.000 viajes al día, teniendo mayor generación (unos 17.500 viajes, de los que un 30% son atraídos por La Laguna Centro) que de atracción (algo más de 10.000 viajes donde destacan unos 3.000 viajes que son generados en La Laguna Norte)
- La zona de movilidad 116 (Tegueste Casco) es la zona de Tegueste que mayor cantidad de viajes genera y atrae, ello debido básicamente a que se trata de la zona con mayor población de Tegueste y a la existencia de puntos de atracción (Ayuntamiento, centros escolares, centros sanitarios, etc.).
- Las zonas 115 y 117 no atraen viajes de otras zonas de Tegueste. Sólo atraen viajes intrazonales. La zona 115 atrae viajes de La Laguna Centro y Norte debido a su proximidad y la zona 117 no atrae viajes externos a la misma zona.
- Las zonas 115 y 117 son origen y/o destino en pocos viajes, no alcanzando los 3.000 de los que aproximadamente un 35% tienen uno de sus extremos en Tegueste y el resto están relacionados básicamente con el área metropolitana
- La zona 116 es la que mayor porcentaje de viajes internos a Tegueste presenta (un 50% tienen origen y/o destino en Tegueste).
- El 76% de los viajes son mecanizados y sólo se realizan a pie el 14% de los viajes. A nivel insular se realizan a pie el 25% de los viajes aproximadamente.
- De los viajes mecanizados el 84% se realiza en vehículo privado y sólo el 16% en transporte público, representando éste un 12% del total de viajes, valor similar a la media insular.
- Los estudios son el principal motivo de los que realizan el viaje a pie, un 30% aproximadamente.
- El 80% de los viajes que se realizan con motivo trabajo se realizan en coche y más del 50% de los viajes que se realizan en coche tienen como motivo el trabajo. En resumen, para ir a trabajar se utiliza el coche y si se dispone de coche se utiliza básicamente para ir a trabajar.
- Los residentes de Tegueste que estudian y trabajan en el mismo municipio son casi el 70% del total. El 30% restante lo hacen en otros municipios, sobre todo en la Laguna.

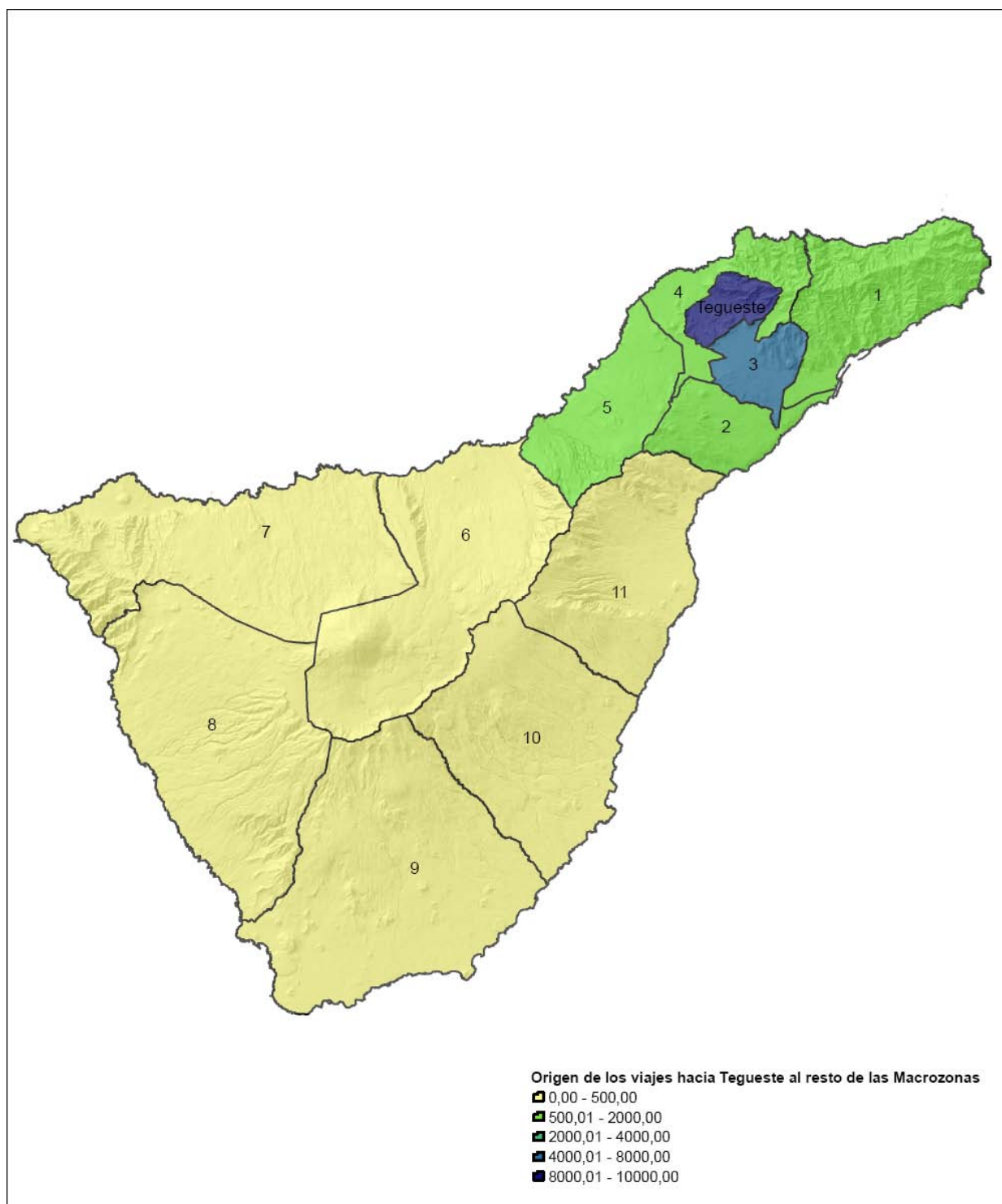
En las imágenes que se muestran a continuación, se puede observar la distribución de viajes, según las matrices origen – destino y generación – atracción. Se presentan primero los viajes dentro del municipio y posteriormente los viajes entre Tegueste y el resto de macrozonas.

2.1. ORIGEN – DESTINO DE LOS VIAJES

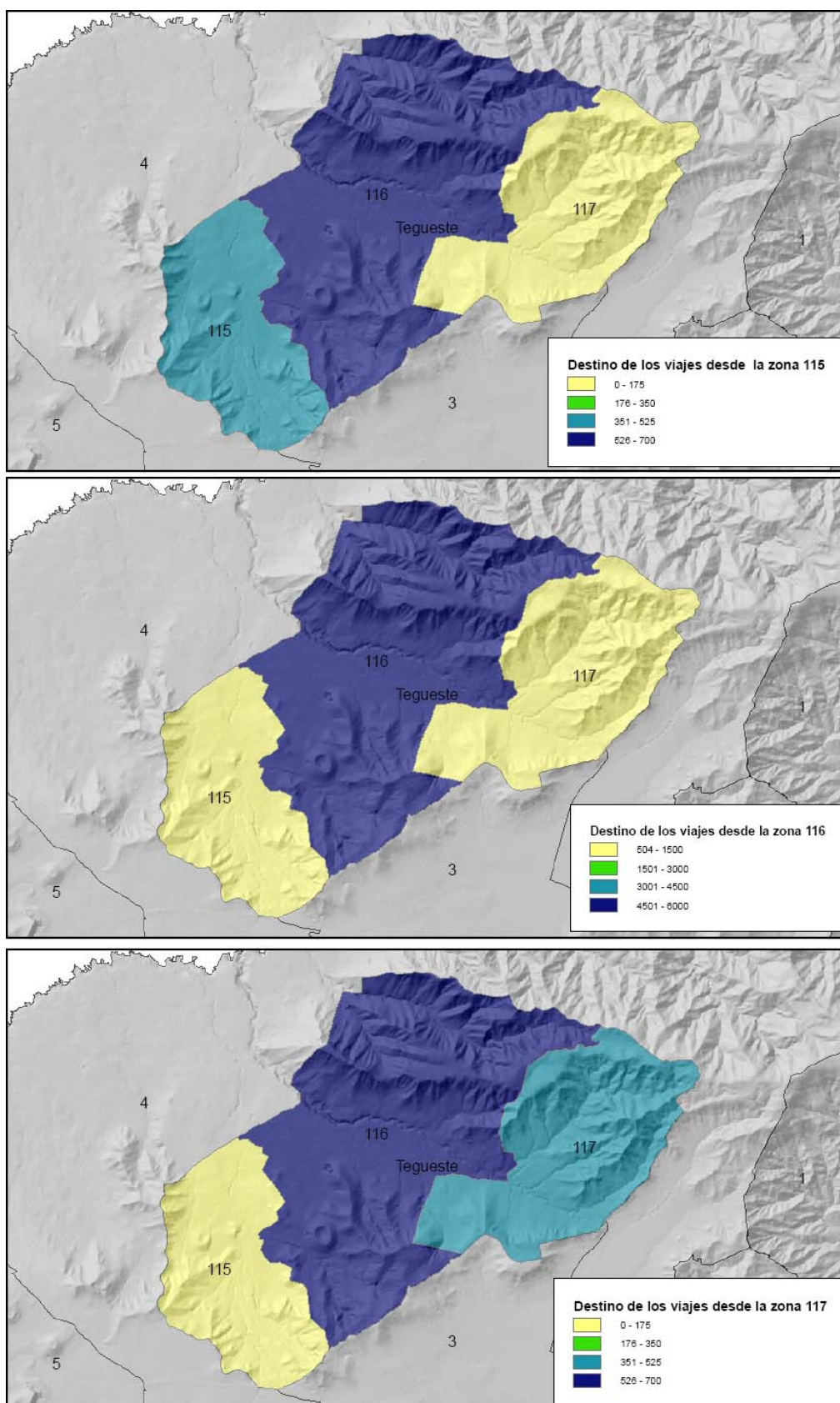
El **origen** de los viajes hacia cada una de las zonas de movilidad **dentro de Tegueste** es el que se muestra a continuación:



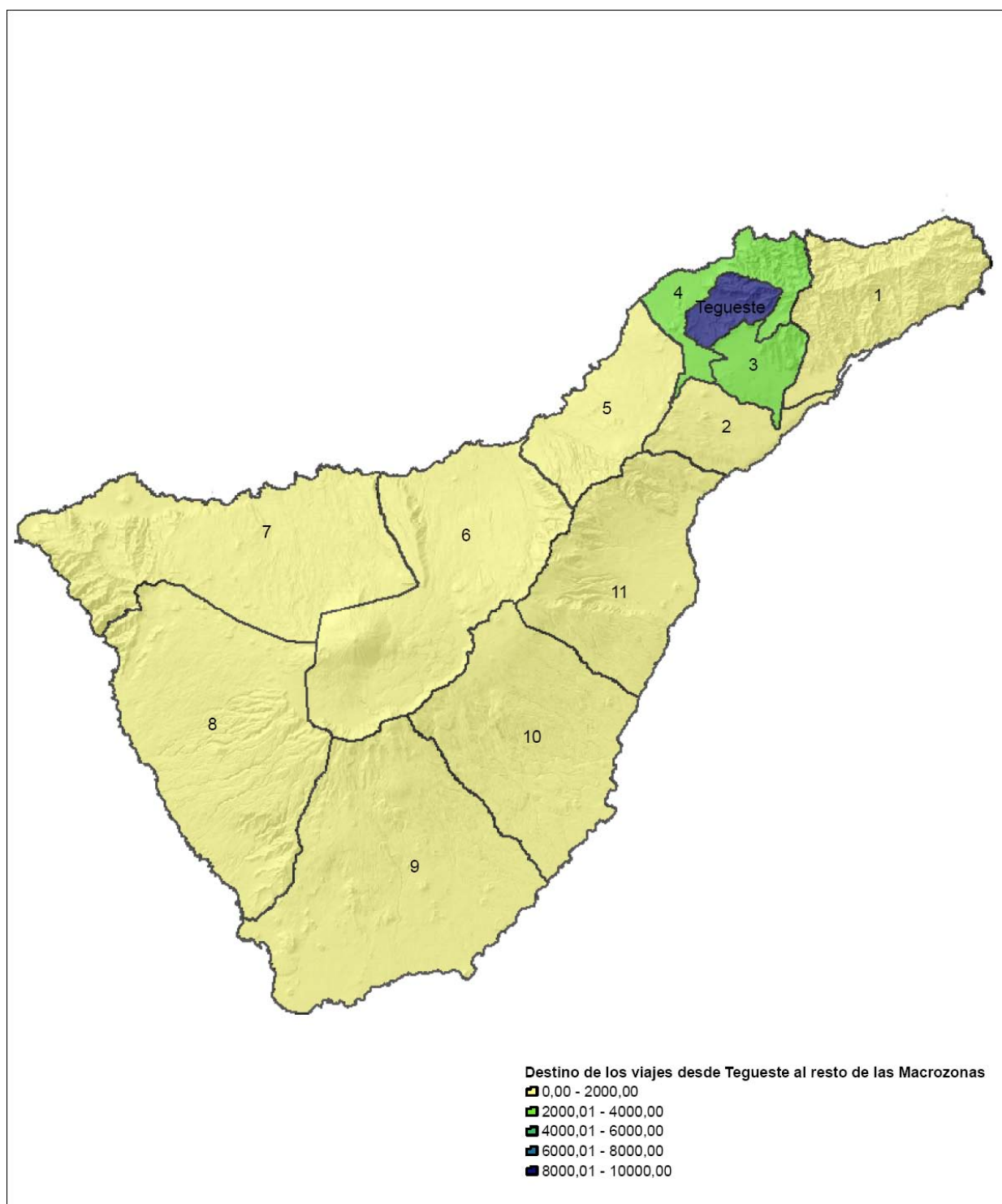
En la siguiente imagen se muestra el **origen de los viajes del resto de macrozonas de la isla hacia Tegueste**.



Los **destinos** de los viajes **dentro del municipio** de cada una de las zonas son:

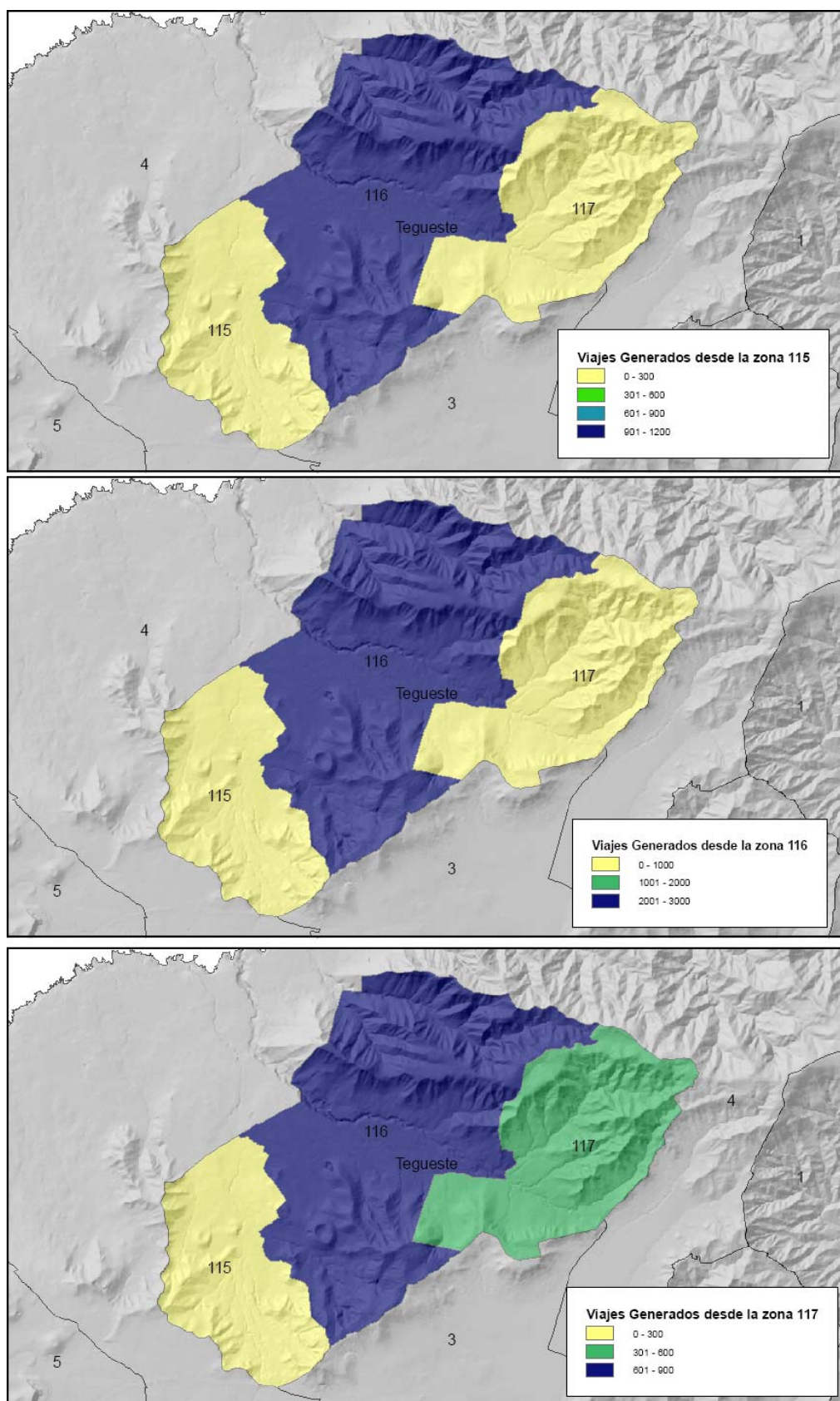


Los **destinos** de los viajes **desde Tegueste** hacia el resto de macrozonas son:

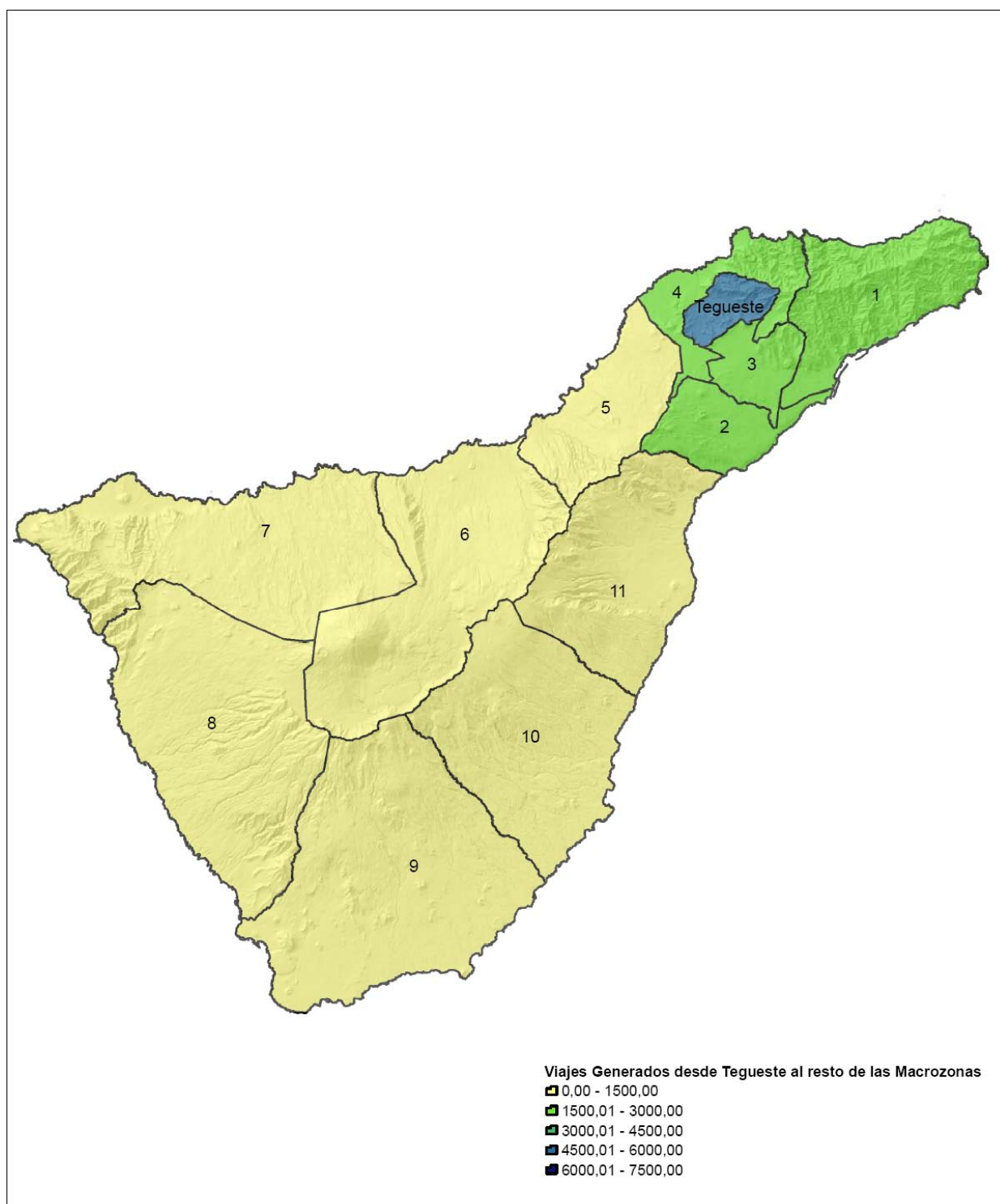


2.2. GENERACIÓN – ATRACCIÓN DE VIAJES

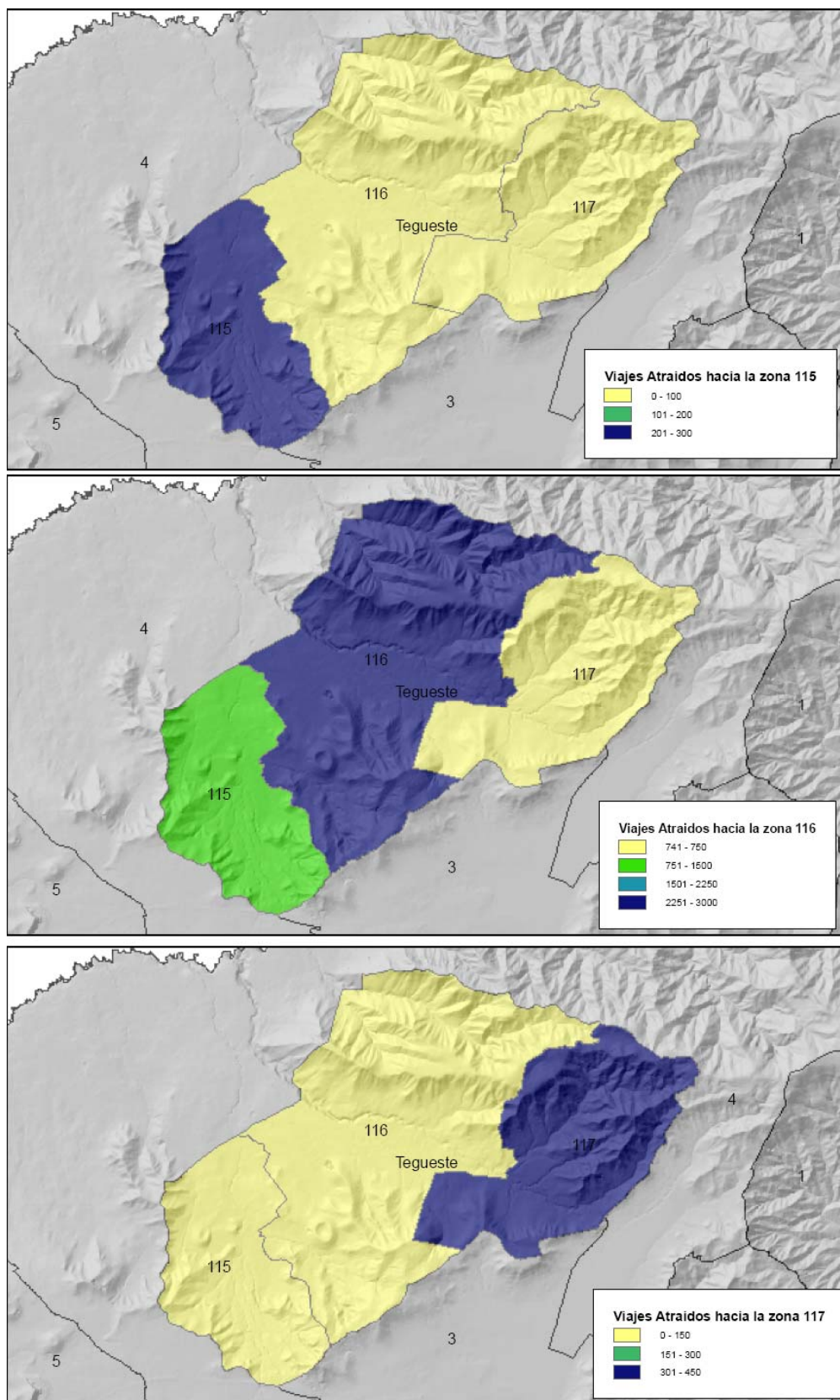
Los **viajes generados** desde cada una de las zonas de Tegueste **dentro del municipio** son los que se presentan a continuación:



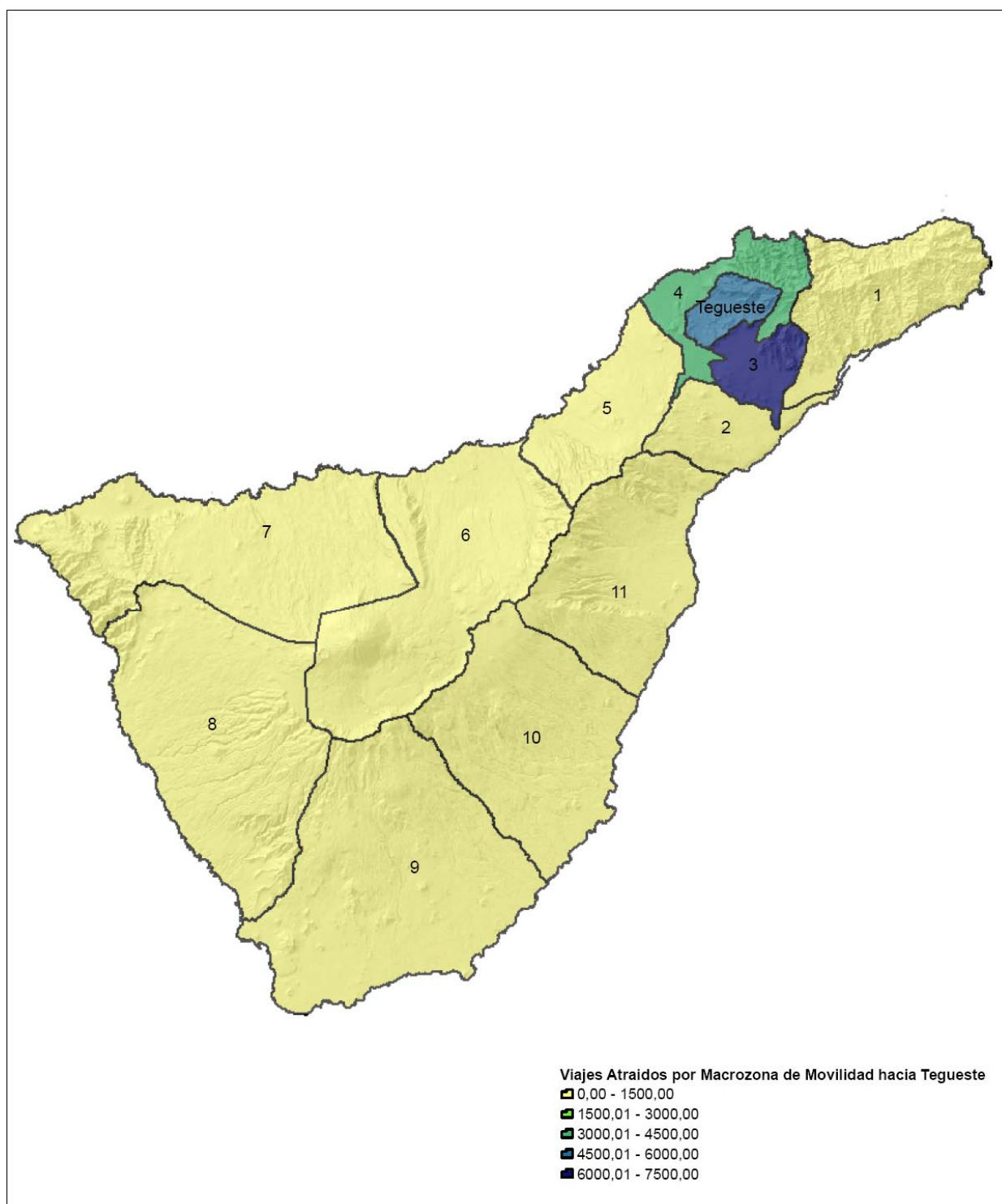
Los **viajes generados** desde Tegueste **hacia el resto de macrozonas** de la isla son:



Los **viajes atraídos** por cada una de las zonas de Tegueste del resto de zonas del municipio son:



Los **viajes atraídos** por Tegueste **desde el resto de macrozonas** de la isla son:



3. OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

Se plantea una reordenación del viario con el objeto de:

- Cualificar la trama y el espacio urbano
- Aumentar la seguridad en las zonas urbanas
- Estimular los recorridos a pie y en bicicleta especialmente en los núcleos menos dispersos
- Incentivar la concentración de la edificación
- No fomentar la accesibilidad a las edificaciones dispersas priorizando las actuaciones en las zonas más concentradas con el fin de no incrementar la movilidad motorizada, las ocupaciones de suelo destinado a otros usos y el coste que ello supone para la administración
- Fomentar el uso del transporte público
- Mejorar el medioambiente urbano: ruido, contaminantes, condiciones estéticas
- Ordenar el estacionamiento de vehículos

Los criterios de actuación para conseguir los objetivos propuestos son:

- Eliminar el tráfico de paso a través del casco
- Evitar el tráfico de paso en zonas residenciales y de denso tráfico peatonal
- Disminuir las velocidades dentro del casco y otras zonas urbanas
- Minimizar los recorridos vehiculares, analizando las direcciones de los movimientos principales
- Evitar un excesivo número de intersecciones o accesos al viario exterior y regular los accesos al urbano básico
- Diseño adecuado de la red urbana básica para evitar conflictos entre el tráfico rodado y el resto de funciones de la vía
- Diseño de un viario local amigable que garanticen el cumplimiento de las funciones de los distintos viarios con la máxima eficiencia
- Constituir una adecuada red de espacios peatonales que podrá localizarse en el viario urbano básico mediante un tratamiento específico o discurrir preferentemente por vías locales, con ampliaciones en puntos de especial concentración
- Constituir una red de itinerarios aptos para el uso de la bicicleta
- Proponer recorridos preferentes para la guagua, con espacio suficiente y garantizando una buena accesibilidad a los usuarios y velocidad comercial

4. PROPUESTA DE URBANIZACIÓN

4.1. CLASIFICACIÓN DEL VIARIO

Las propuestas de urbanización son complementarias a la ordenación viaria propuesta pero no por ello menos importante, por cuanto es la urbanización la que imprime el carácter de cada una de las vías. Así, se puede establecer la siguiente clasificación del viario:

4.1.1. VIARIO EXTERIOR O TERRITORIAL

Se agrupan dentro de este concepto las vías que conectan el municipio con el resto de la isla, con otras comarcas u otros municipios.

Son viarios caracterizados por tipologías carreteriles, con velocidades e intensidades de circulación medio-altas.

El trazado de este viario estructura y articula sectores de suelo de gran importancia en cuanto a la capacidad receptora de nuevos desarrollos urbanos, reajustándose esta red viaria a rangos secundarios.

Este viario va a soportar unas intensidades de tráfico rodado que obligan a separar físicamente los espacios destinados al peatón y al vehículo. Las intensidades circulantes obligan a que por seguridad vial no se pueda compartir el espacio público viario entre vehículos y peatones. En Tegueste el viario de este tipo se puede considerar como de capacidad media formado por carreteras convencionales (velocidad media) y travesías (velocidad baja).

En el municipio de Tegueste se incluyen dentro de este grupo la TF-13, TF-154.

Las intensidades medias diarias de tráfico motorizado son:

- TF-13: entre 20.000 – 25.000
- TF-154: entre 500 – 10.000

4.1.2. LA RED URBANA BÁSICA

Este grupo lo forma aquel viario con vocación de estructurar el tejido urbano, ofreciendo unos canales de tráfico de capacidad media que encaucen los grandes flujos desde o hacia la red de rango superior, es decir, vertebrar la distribución del tráfico.

Este viario permite el tránsito de vehículos y peatones, aunque no pueden coexistir en la misma plataforma.

Dentro de esta jerarquía se realizará la siguiente distinción:

- Viario preferente: Avenidas y otras vías colectoras
- Viario Industrial
- Viario Comercial

El viario urbano básico es el destinado a alojar los principales tráficos de entrada y salida así como los tráficos de paso que no se ha podido eliminar. Tiene mayor capacidad que el resto de las vías y también una mayor velocidad, eliminando el aparcamiento allí donde la sección impide el establecimiento de aceras mínimas de 1,5 m.

4.1.3. LA RED URBANA LOCAL

Este grupo está integrado por las calles, las de tráfico abierto, las de tráfico restringido o las peatonales. Este viario distribuye el tráfico rodado dentro de la zona urbana, es el destinado a alojar los tráficos “en el extremo” del recorrido, en el origen o en el fin, descartando los tráficos de paso debido a su diseño y capacidad, que no llega a constituirse como camino alternativo del viario preferente. Se caracteriza por una mayor relación entre el tráfico, el aparcamiento y el peatón.

Dentro de esta jerarquía se realizará la siguiente distinción:

- Vías con tráficos segregados
- Vías con coexistencia de tráfico
- Vías peatonales

El viario segregado tiene vocación de canalizar los tráficos, es una transición entre el viario de coexistencia y los aparcamientos hacia la red urbana básica

4.2. CRITERIOS GENERALES DE DISEÑO

La red viaria o cualquiera de sus partes no se diseña de forma aislada, sino integrada en una concepción de conjunto con el espacio urbano y resto de los elementos que lo componen (edificios, espacios libres, etc.), en función de las distintas actividades que en ellos se realizan.

En particular, se asegura la congruencia entre:

- La estructura y jerarquía de los elementos viarios y la localización de las actividades generadoras de tráfico rodado y peatonal (equipamientos, dotaciones, industria, etc.).
- La morfología de la red, con los espacios privados que define, y las tipologías edificatorias previstas.
- Los ambientes de las distintas áreas de actividad y el tipo y características de los elementos viarios que las atraviesan.
- El resultado formal del viario y su entorno.

El diseño de cada vía permitirá al usuario identificar el tipo de la misma. Los elementos diferenciadores de cada tipo de vía y de cada elemento de la misma serán la sección transversal, las cotas de trazado y los pavimentos a emplear.

El diseño del viario ha de cumplir la “Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación” de forma que se considere “adaptado”.

4.3. CRITERIOS PARTICULARES DE DISEÑO

Dentro de cada una de las categorías mencionadas se han adoptado ciertas reglas particulares de diseño:

- Viario urbano básico: Buena capacidad, entrada rápida al viario local, colector de tráfico de entrada y salida y los de paso inevitables. El peatón y el tráfico rodado se sitúan a distinto nivel. Puede o no tener aparcamientos y arbolado, dependiendo de la sección disponible.
- Viario local: Viario tranquilo, con preferencia peatonal menor o mayor según sea segregado o en coexistencia con el vehículo privado, con velocidad no superior a los 30 km/h. Complementariamente se diseñarán medidas de moderación del tráfico. Cuando la pavimentación es al mismo nivel, se establecen bandas mínimas de 0,5 m de anchura frente a las edificaciones como servicio de las mismas en el caso de no disponer aparcamiento y 1m libre mínimo, en la entrada a las viviendas con las necesarias aperturas para el acceso. Se dispone de arbolado cuya localización varía en función de los anchos disponibles.
- Viario peatonal: Viario diferenciado, sólo se permite el tránsito de vehículos en acceso a garajes y sin aparcamientos. La pavimentación será a nivel y cuenta con arbolado salvo justificación en contra.

5. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ACTUACIONES

5.1. DESCRIPCIÓN GENERAL

La red viaria desempeña dos funciones básicas:

- Una, como canal de transporte, sirve al tráfico rodado y juega un papel fundamental en la movilidad, y
- Otra, como soporte de actividades, facilita el acceso a los edificios tanto para peatones como para vehículos y posibilita el estacionamiento o la manipulación de mercancías.

Exteriormente, debido a su situación geográfica, el estar rodeado totalmente por el municipio de La Laguna, donde gran parte de la población de Tegueste está ocupada, demanda una **buena conexión con La Laguna Centro y Norte**, como así lo confirman el flujo de viajes diarios.

Tegueste destaca por su carácter predominantemente residencial, con poca capacidad de atracción de viajes desde el exterior en general. Sólo la zona 116 reúne usos atractores de viajes mayoritariamente generados en las otras dos zonas del municipio, 115 y 117. Por ello se considera importante la conexión en buenas condiciones entre el casco y estas zonas, **garantizando las prestaciones de las carreteras TF-13 y TF-154** (trazado y velocidad) defendiéndola de la consolidación edificatoria en sus márgenes

La población se encuentra principalmente en la zona 116, Tegueste casco, donde hay una clara disposición urbana con cierto grado de concentración. El que el 46% de los viajes internos de esta zona se realicen a pie justifican una **reordenación del viario interno del casco, donde el peatón gane protagonismo frente al vehículo privado**.

Para ello, se busca un viario con una jerarquía clara, unas pautas de diseño adecuado a los usos esperados y a su función dentro de un conjunto. El diseño coadyuva a la eliminación de tráficos de paso y el fomento en la realización de viajes no motorizados con la **definición de una red peatonal cómoda y que conecte los principales puntos de atracción dentro del casco**.

La **variante norte del Casco** y la **conexión con la vía de circunvalación de La Laguna** tienen papeles fundamentales en la **eliminación del tráfico de paso a través del casco**, para permitir la reconversión del viario local, incluyendo la TF-13 favoreciendo el uso de otros medios de transporte y como espacio de relación.

En las **zonas 115 y 117 se tratará de ordenar los accesos a la red urbana básica**, limitando los accesos desde nuevas vías a la TF-154 y reordenando los existentes, eliminando aquellos que puedan tener acceso por más de un lugar. Asimismo se propone la **ordenación de los sentidos** intentando que las vías sean generalmente de un único sentido cuando la sección disponible sea escasa con un diseño que obligue a la **disminución de la velocidad en las zonas residenciales** contribuyendo a mejorar la seguridad y las características ambientales.

Los detalles de la propuesta de ordenación viaria se realizan, como se apuntó en la introducción, diferenciando las zonas de movilidad, planteando actuaciones en diversas vías de cada una de las zonas objeto de estudio consistentes en la presentación de secciones para cada tipo de vía.

5.2. ORGANIZACIÓN Y JERARQUÍA DEL VIARIO

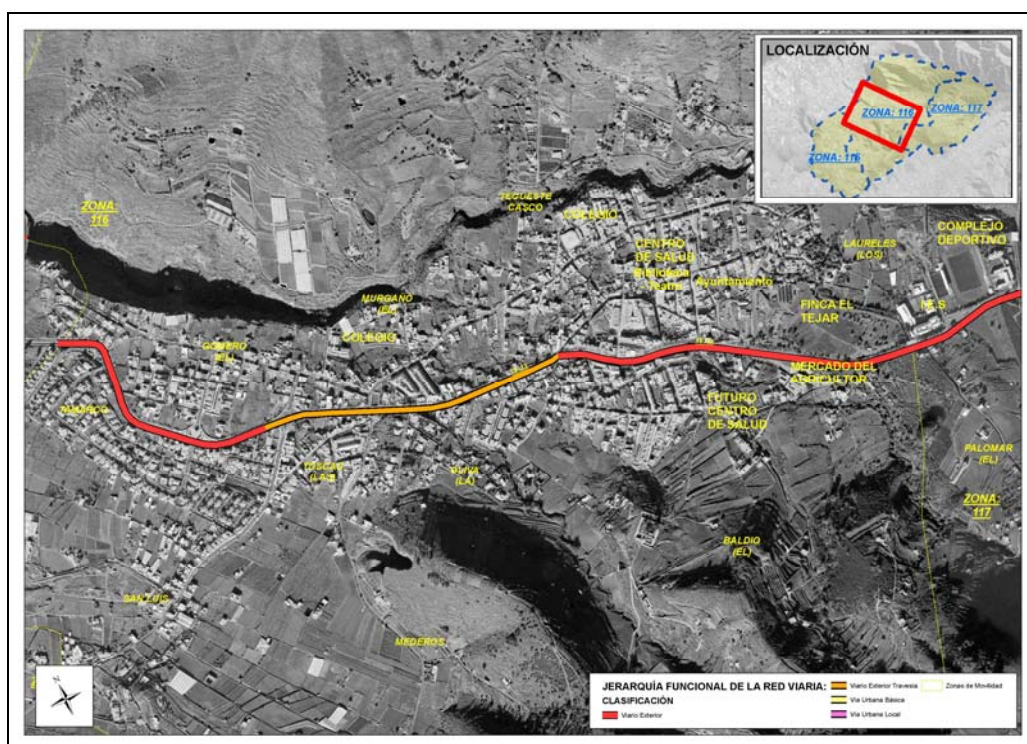
En este apartado se describe la organización y jerarquía actual del viario de Tegueste inventariado en la Fase de caracterización y diagnóstico, diferenciando, como se ha hecho en todo el documento, entre vías exteriores, vías urbanas básicas y vías urbanas locales.

5.2.1. VÍAS EXTERIORES O TERRITORIALES

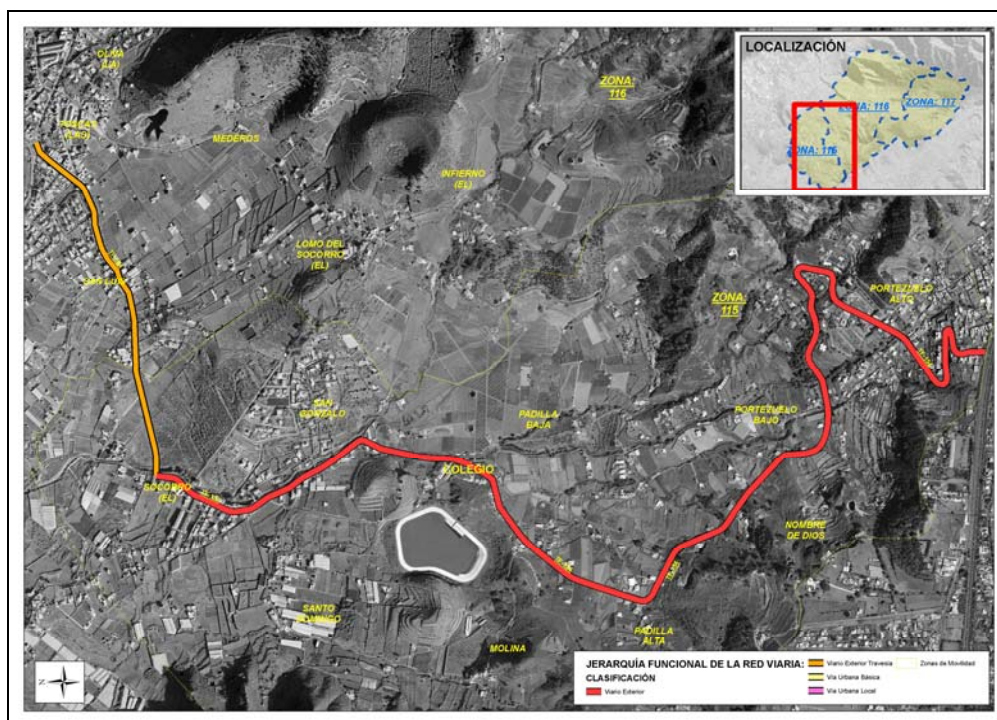
Tegueste cuenta con dos vías exteriores o territoriales.

La principal es la **TF-13**, que pasa por la zona 117, por los núcleos de Las Canteras y El Palomar, y atraviesa toda la zona 116 de este a oeste. Tanto en el tramo de Las Canteras como en gran parte del tramo de vía que atraviesa la zona 116, la vía tiene carácter de travesía.

Se caracteriza por el elevado tráfico que soporta, principalmente tráfico de paso con destino a Tejina, Valle Guerra, Bajamar y Punta del Hidalgo. El elevado tráfico supone un hándicap para las relaciones entre los núcleos de la zona 116 que se localizan al norte y al sur de la vía, sobre todo para los modos no motorizados, siendo poco atractivo incluso peligroso en ocasiones atravesar esta vía por los peatones.



La otra vía exterior del municipio es la **TF-154**, que parte de la TF-152 a la altura de El Portezuelo y conecta con la TF-13 a la altura de Tamarco. Atraviesa toda la zona 115, El Portezuelo – El Socorro. Tiene menor tráfico de circulación que la TF-13.

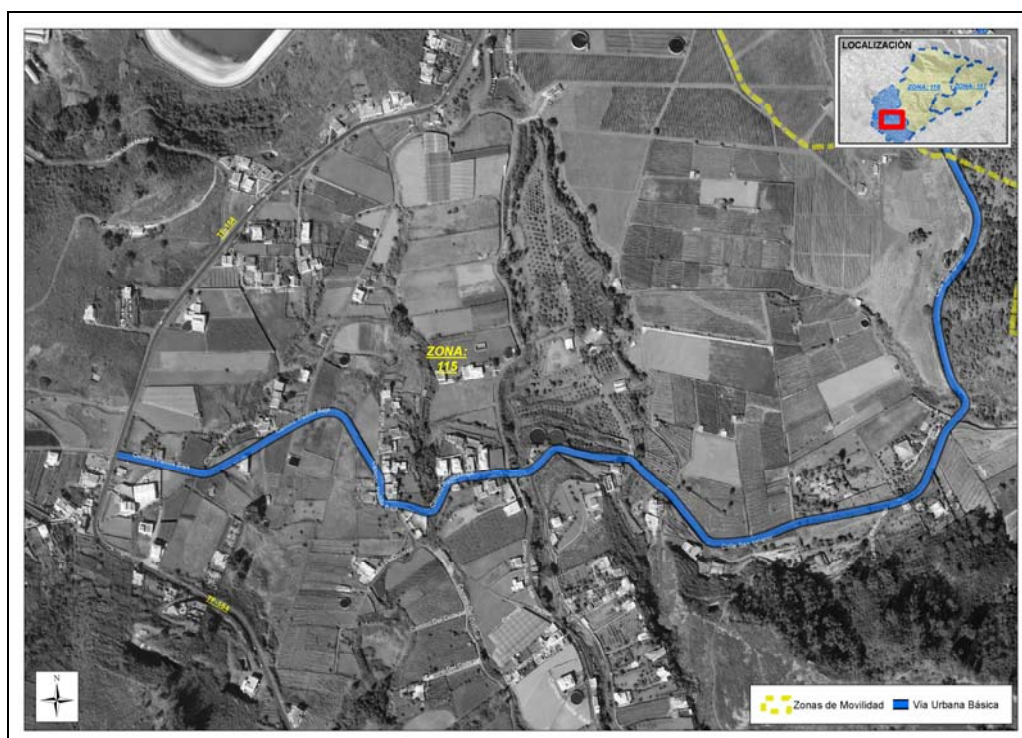


5.2.2. VÍAS URBANAS BÁSICAS

Se relacionan las principales vías urbanas básicas en cada una de las zonas:

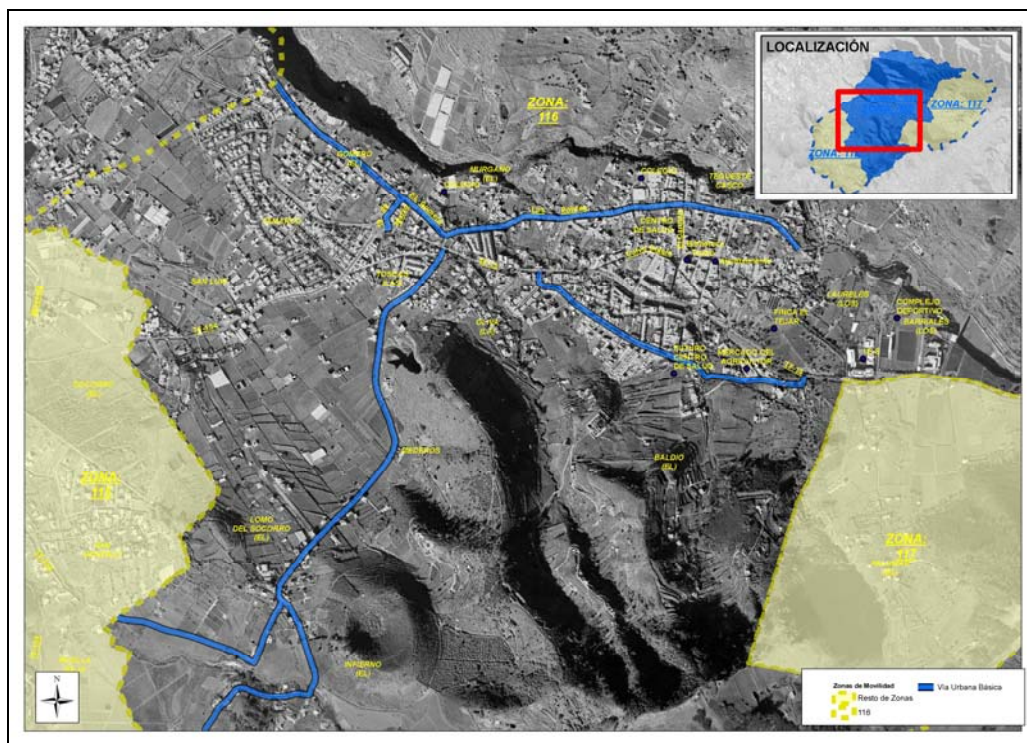
- Zona 115

Tan solo hay una vía urbana básica, el **Camino la Padilla Baja**, que después cambia su nombre para llamarse Calle San Ignacio y posteriormente Calle El Infierno. Parte desde la TF-154, a la altura del restaurante “El Parralito” y conecta esta zona con la zona 116, desembocando en la TF-13 a la altura de Las Toscas.

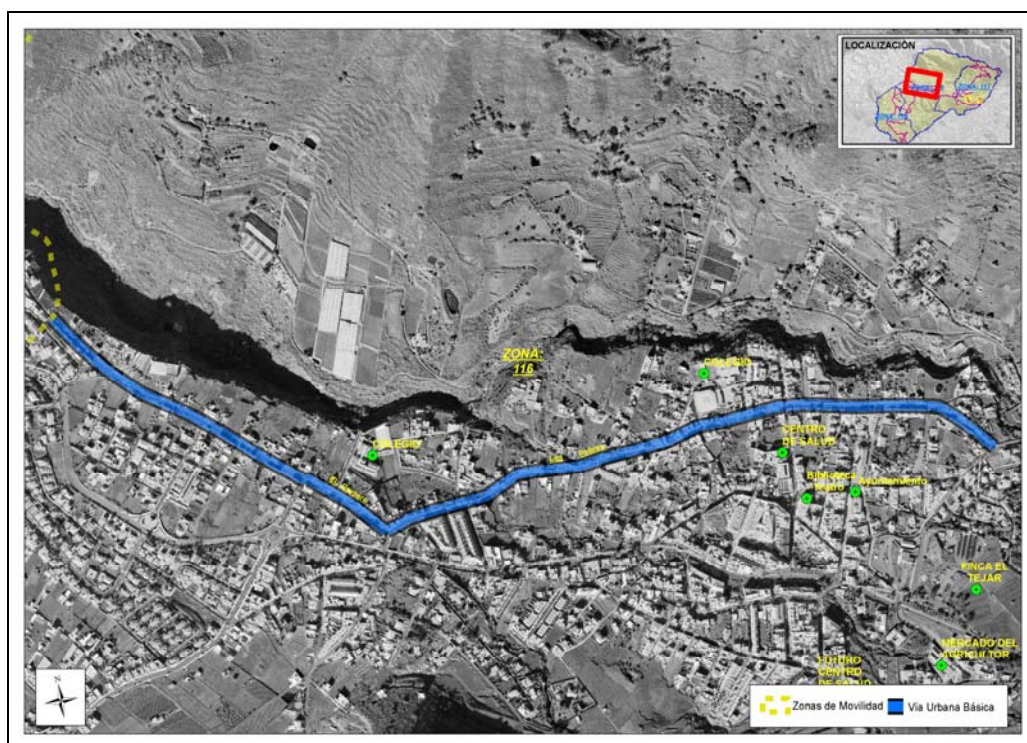


- Zona 116

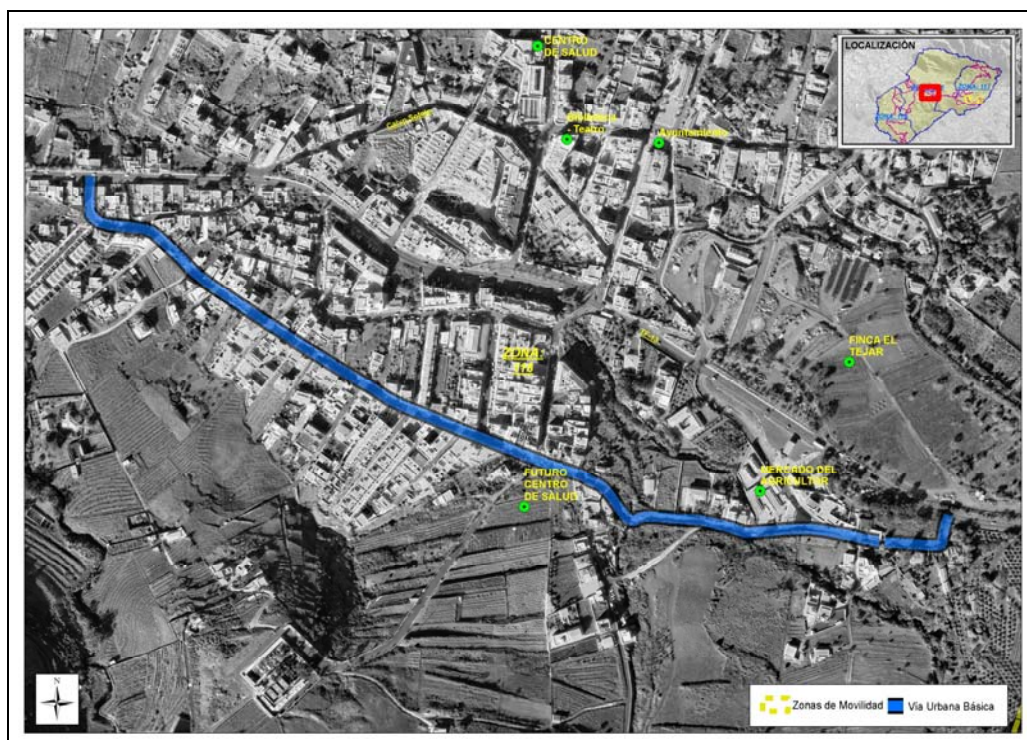
En esta zona hay 4 vías urbanas básicas.



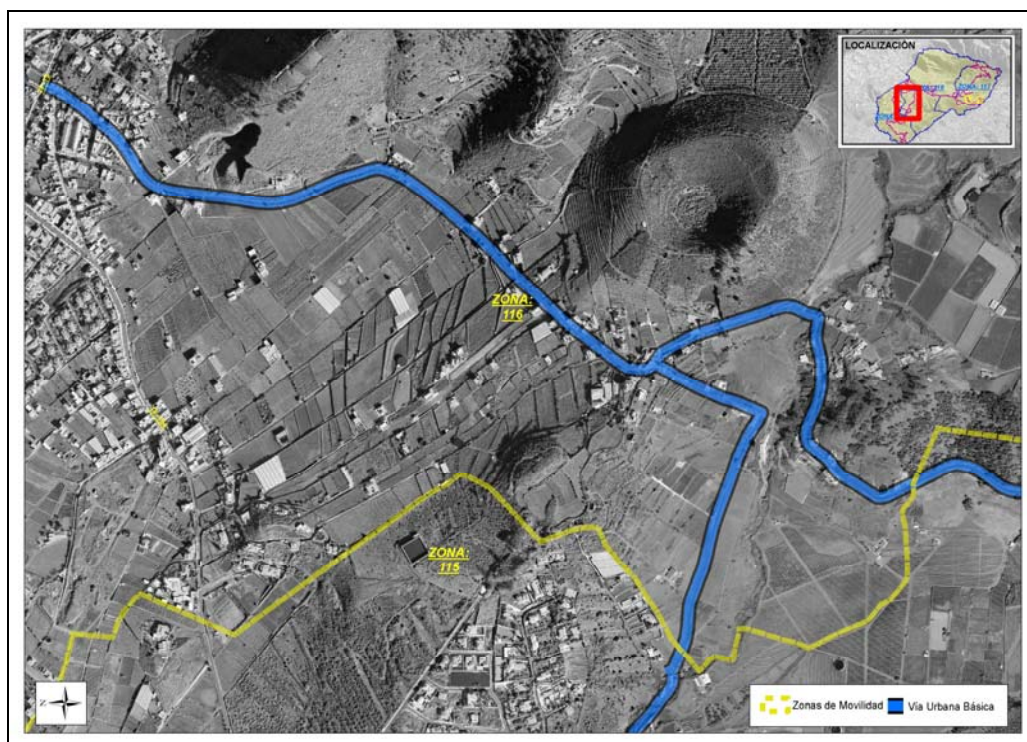
El **eje Audiencia – Los Pobres – El Gomero**, que da cobertura a todas las vías urbanas locales del área urbana norte del núcleo Tegueste casco y el núcleo El Gomero.



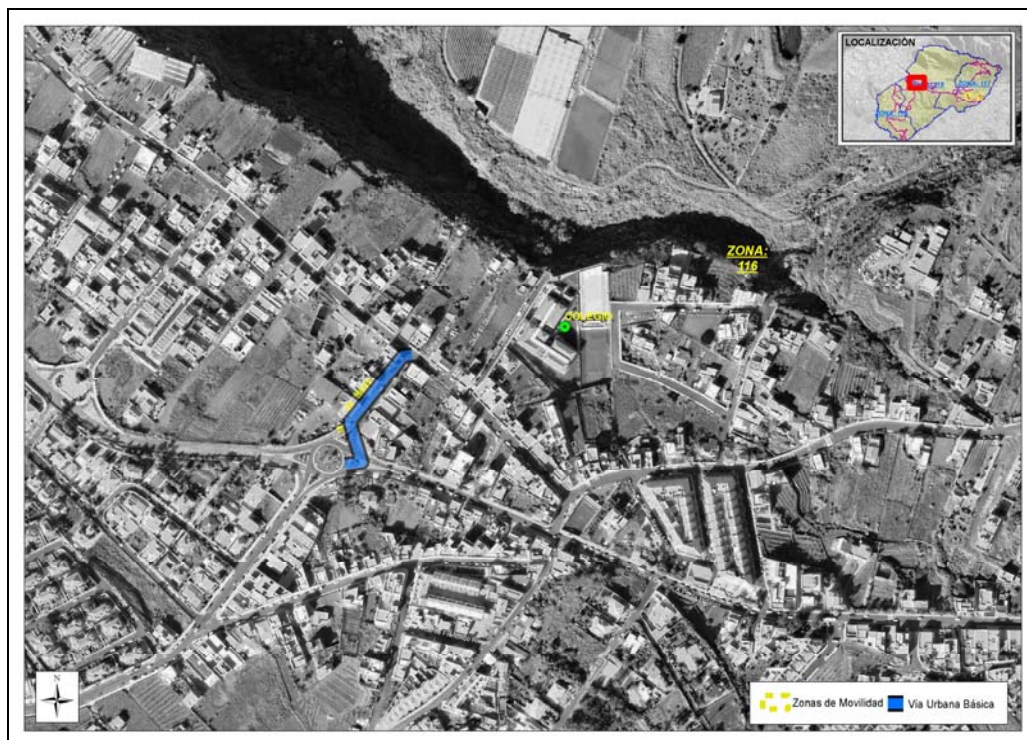
El **Camino Viejo**, que atraviesa el suroeste del núcleo Tegueste Casco en la zona 116 y el norte del núcleo El Baldío dentro de la misma zona. Es la principal vía de conexión con la TF-13 de las áreas comentadas además de dar cobertura a todas las vías urbanas locales de las mismas.



La **Calle Mederos** y su continuación por El Lomo hasta conectar con la vía urbana básica de la zona 115, Calle El Infierno, etc. Conecta la zona 116 con la zona 115, Las Toscas y La Padilla Baja respectivamente.

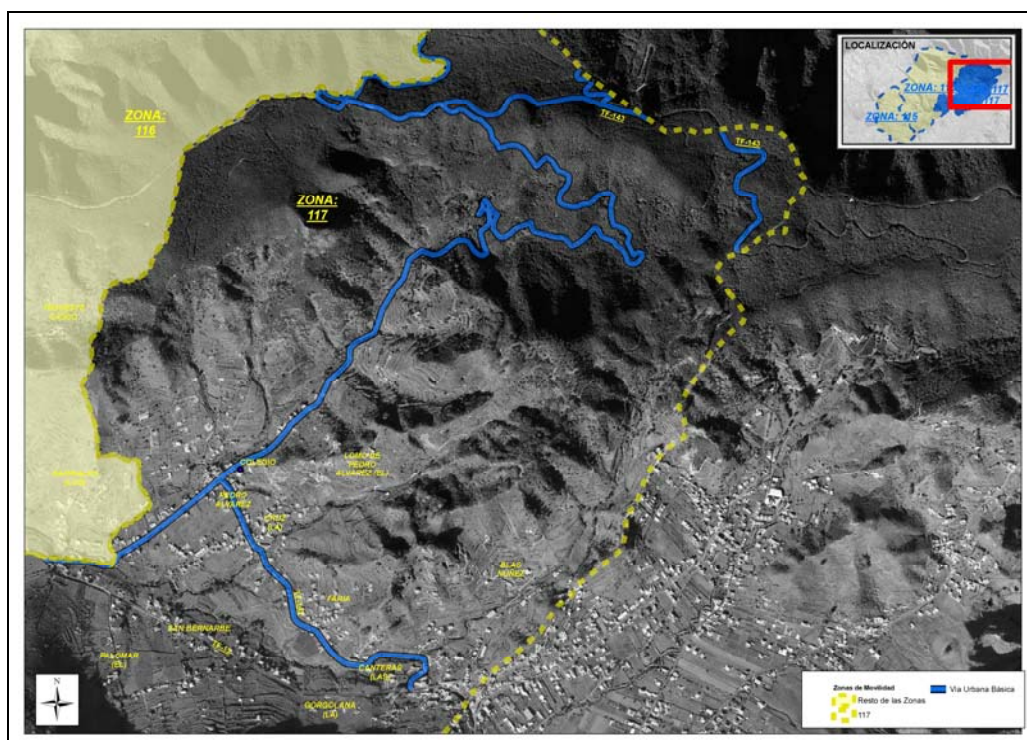


La **Calle 19 de marzo**, que conecta la TF-13 con el eje Audiencia – Los Pobres – El Gomero en el núcleo de El Gomero.

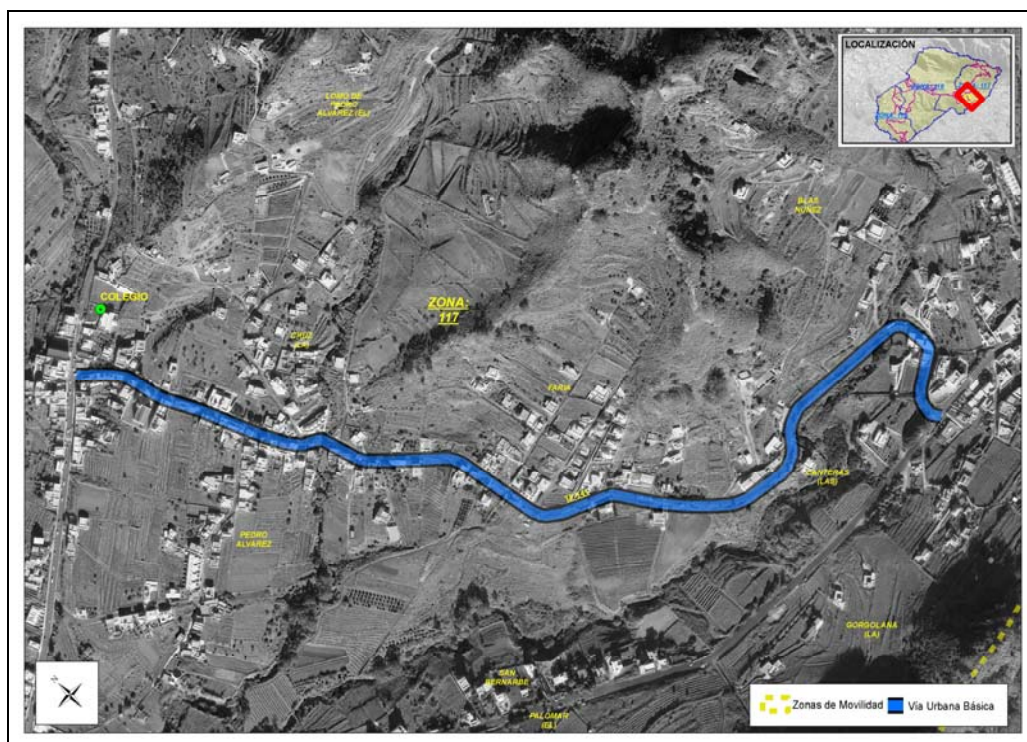


- Zona 117

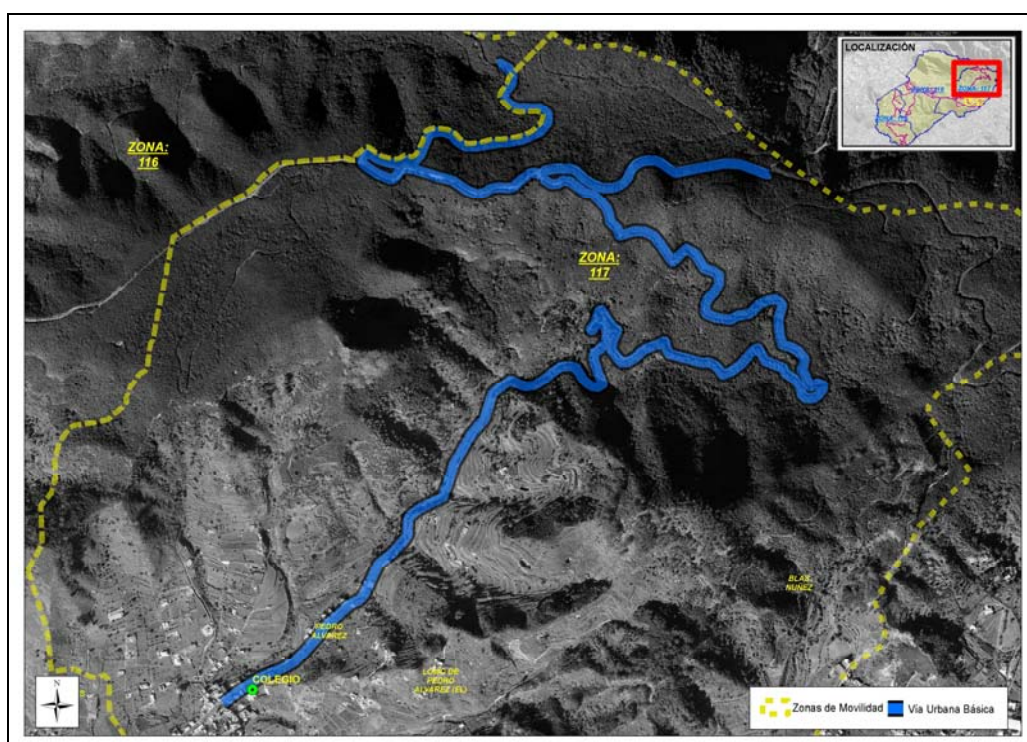
Esta zona cuenta con 3 vías urbanas básicas:



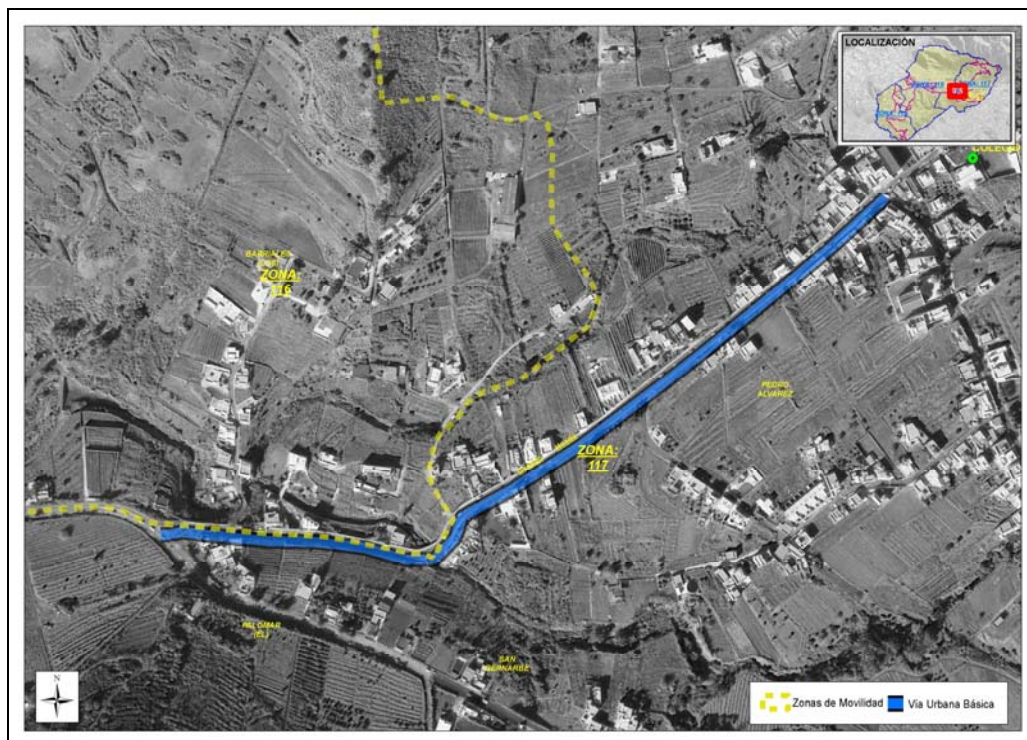
La **TF-141** y su continuación por la **Calle El Medio**, que atraviesa el área urbana de Pedro Álvarez.



El **Camino del Monte**, que desde la ermita de Pedro Álvarez parte hacia el Parque Rural de Teno, dentro del cual tiene un carácter sinuoso y continúa su trazado hasta los límites municipales dentro del Espacio Natural Protegido.



El **Camino Hondo**, que conecta la Calle El Medio, desde la ermita de Pedro Álvarez, con la TF-13, a la altura de rotonda de Pedro Álvarez recientemente construida.



5.2.3. VÍAS URBANAS LOCALES

De la misma forma que para las vías urbanas básicas, se diferencian las vías urbanas locales por zonas de movilidad.

- Zona 115

En **El Portezuelo**, las vías urbanas locales de esta zona, tanto segregadas como de coexistencia, se caracterizan por su elevada pendiente, escasa sección y pocos tramos acerados. Esto condiciona que sean poco atractivas para los modos no motorizados.

En **El Socorro**, las vías urbanas locales, además de tener menor pendiente, suelen tener mayor sección. Dentro de esta subzona, se encuentra la urbanización El Espinal, una zona residencial donde las calles son de amplia sección y escaso tráfico, pues sólo dan acceso a las viviendas de la mencionada urbanización.

La menor pendiente, mayor sección y la presencia de acerado en muchas de las calles hacen que sea más atractivo para el peatón.

En el **Apéndice 1: Propuestas de actuación en la Zona 115** se incluyen las propuestas de actuación de esta zona, siendo extensibles estas propuestas concretas a vías del mismo tipo en otras zonas, según la clasificación adoptada y señalada en los planos de ordenación en cada una de las zonas.

- Zona 116

La zona 116 es la que mayor número de vías urbanas locales presenta. Al ser la zona más urbanizada, donde se localiza el grueso de la población, el entramado de vías urbanas locales que parten desde las vías urbanas básicas o incluso exteriores o travesías es mayor.

Se caracterizan por contar con acerado, aunque en general las aceras son de escasa sección, lo cual no es atractivo para los desplazamientos en modos no motorizados. Sin embargo, la centralización en esta zona de la mayor parte de los usos atractores y la mayor suavidad de las pendientes determinan que las actuaciones tiendan a mejorar los desplazamientos en modos no motorizados, principalmente a pie.

La mayor parte de las calles tienen aparcamiento en línea en uno de sus laterales y el tráfico que soportan es escaso, al ser vías que en general sólo son de acceso a viviendas.

En el **Apéndice 2: Propuestas de actuación en la Zona 116** se incluyen las propuestas de actuación de esta zona, siendo extensibles estas propuestas concretas a vías del mismo tipo en otras zonas, según la clasificación adoptada y señalada en los planos de ordenación en cada una de las zonas.

- Zona 117

Las vías urbanas locales de la zona 117 parten de vías de categoría superior, de la vía exterior TF-13 o de la vía urbana básica TF-141 y su continuación por la Calle El Medio y el Camino Hondo. En general son vías de elevada pendiente, sin acerado y sin salida.



Vía urbana local “tipo” en la zona 117. Pedro Álvarez

En el **Apéndice 3: Propuestas de actuación en la Zona 117** se incluyen las propuestas de actuación de esta zona, siendo extensibles estas propuestas concretas a vías del mismo tipo en otras zonas, según la clasificación adoptada y señalada en los planos de ordenación en cada una de las zonas.

6. PROPUESTAS PARA LA ZONA 115. EL PORTEZUELO – EL SOCORRO

Esta zona de movilidad puede dividirse en dos subzonas, por un lado la subzona El Portezuelo y por otro la subzona El Socorro, analizándose cada una por separado, presentándose las propuestas de ordenación, con las secciones en el **Apéndice 1: Propuesta de actuaciones en la zona 115.**

6.1. EL PORTEZUELO

El Portezuelo se ubica en un extremo del municipio, tiene tanta relación con La Laguna Centro como con Tegueste Casco y la zona norte de La Laguna juntas. No hay prácticamente relación con la zona de Pedro Álvarez.

Tiene una estructura viaria desordenada que se articula en torno a la TF-154, viario exterior con una intensidad de vehículos superior a los 12.500 vehículos día de los que un 85% son tráficos de fuera de la zona 115, tráficos de paso.

Los núcleos principales se encuentran recogidos dentro de la propia carretera, entre sus curvas y se articula en torno a ese eje viario.

Desde el PGO no se pretende la incorporación de nuevas vías locales a la carretera TF-154 regulando la conexión de las existentes.

Las elevadas pendientes de la zona de El Portezuelo y los escasos usos atractores justifican la escasa movilidad no motorizada.

Para la **TF-154** se pretende la disminución de la velocidad en la misma mediante la señalización con hitos de entrada y salida y el tratamiento de sus márgenes e intersecciones. Tramo que se analizará posteriormente en el **apéndice 1.**



Tramo de Travesía en la TF-154. El Portezuelo

Para el **viario interior** se pretende:

- la ordenación de los frentes de edificación y la inclusión de acerado como servidumbre y protección de acceso a viviendas actualmente prácticamente inexistentes y junto a los escasos usos atractores.



Ausencia de banda de servidumbre y protección de fachadas. El Portezuelo

- la ordenación y/o limitación de los sentidos de circulación en aquellas vías donde la sección sea insuficiente y la trama viaria disponible permitan la reordenación.
- garantizar los accesos peatonales en condiciones seguras a los diferentes equipamientos y dotaciones.

6.2. EL SOCORRO

La subzona de El Socorro también se articula en torno a la TF-154.

A diferencia de El Portezuelo, las pendientes son más favorables para los modos no motorizados, haciendo hincapié la ordenación propuesta en la mejora de los accesos a los centros atractores de la zona (colegio, restaurantes, etc.).

En la **TF-154** a su paso por la zona urbana de El Socorro se pretende un cambio de categoría de la vía, pasando de vía exterior a vía urbana básica, una vez se haya ejecutado el nuevo tramo de vía exterior que pasa por el límite de la urbanización de El Espinal. El tramo de vía urbana básica tendrá menor velocidad de circulación y evitará los tráficos de paso.



Tramo de Vía exterior, futuro tramo de vía urbana básica, en El Socorro

Las pretensiones formuladas en El Portezuelo para el **viario interior**, si bien la presencia de acerado de servidumbre y protección de fachadas es más frecuente, son extensibles al viario interior de esta subzona.

En el **Apéndice 1** se incluye una serie de fichas con las propuestas de actuación.

7. PROPUESTAS PARA LA ZONA 116. TEGUESTE CASCO

La zona 116, Tegueste casco, es la zona de mayor producción de viajes y la que atrae los viajes del resto del municipio al constituir la cabecera municipal y alojar la mayor parte de los usos atractores como comercios, centro de salud, ayuntamiento, biblioteca, teatro, instituto, etc.

La estructura viaria se compone de varios elementos formando el conjunto urbano más extenso del municipio y capaz de alojar unas 6.000 personas:

- Casco histórico
- Zona residencial al norte del casco histórico y contigua
- TF-13 como eje vertebrador y seccionador
- Nueva zona urbana al sur de la zona, en el núcleo de El Baldío
- Zona residencial de baja densidad en la zona de Tamarco

El 40% de los viajes realizados en el casco de Tegueste tienen origen y destino el propio casco y de ellos casi la mitad se hacen a pie. Los realizados con el área metropolitana suponen casi el 30% y con la zona costera de La Laguna el 10% aproximadamente. Ello supone que de los vehículos que usan la TF-13, una vía exterior que atraviesa en municipio como travesía con una IMD de más de 20.000 vehículos, sólo una cuarta parte son viajes realizados por residentes en Tegueste hacia el exterior pero sin embargo es una vía que por su elevado tráfico de paso condiciona la vida de Tegueste y la relación entre los diferentes barrios del casco, especialmente entre la zona situada al sur de la TF-13 y la situada al norte de esta vía, configurándose como una vía peligrosa sobre todo para los peatones.

Actualmente, la TF-13, vía exterior, con tramos de travesía, es la vía obligatoria de conexión de la zona 116 con el exterior. Asimismo, es la principal vía de acceso a los diferentes barrios del casco. Desde ella se articula todo un entramado de vías urbanas locales. La ausencia de otras entradas al casco obliga que esta vía sea sobreutilizada, no sólo por el tráfico de paso sino para acceder a la zona norte y sur del casco.

El eje calle Audiencia, Los Pobres y El Gomero, vía urbana básica, es accesible a través del casco para la Calle Audiencia y en el resto a través de la TF-13.

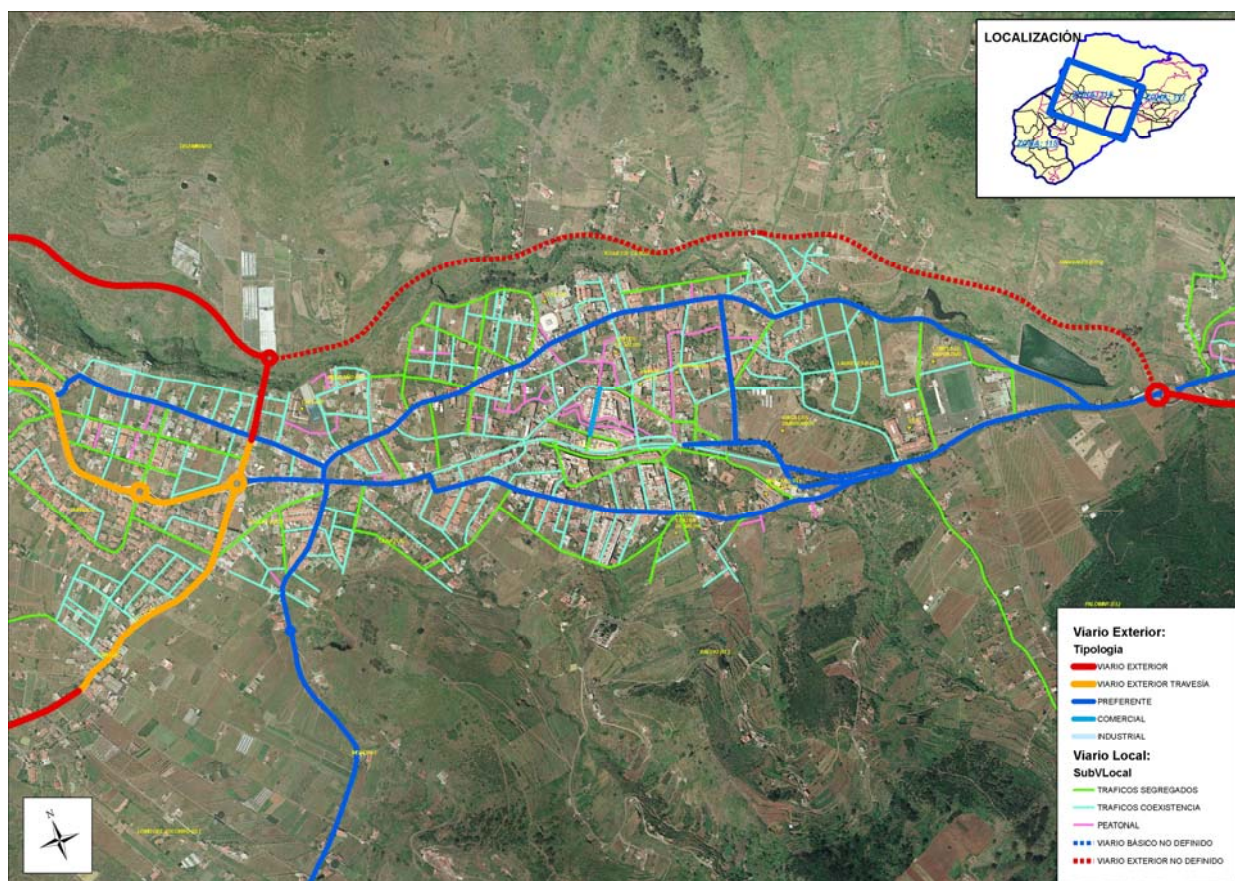
La otra vía urbana básica en el casco, el Camino Viejo, es de un solo sentido, hacia La Laguna, y tan solo es accesible desde la TF-13.

7.1. PRINCIPALES EJES DE LA NUEVA TRAMA VIARIA

La nueva trama viaria se articula en base a los siguientes ejes:

- la **Nueva vía exterior**, variante de la actual TF-13 para los tráficos de paso hacia Tejina, Valle Guerra, Bajamar y la Punta del Hidalgo, **al norte del Barranco Aguas de Dios**, con conexiones en la rotonda de Pedro Álvarez (Los Laureles) y **conexión con la TF-154 a la altura de El Gomero**
- **Recuperación de la TF-13** como eje urbano sin tráficos de paso y espacio de relación, favoreciendo la movilidad no motorizada, y como eje del transporte público por su carácter central.
- **TF-154** en su salida hacia la zona de El Socorro, adaptando su sección a los usos urbanos.

- El **Eje Calle Audiencia** (conexión con la TF-13 a la altura del complejo deportivo Los Laureles), **Calle Los Pobres y Calle El Gomero** como vía estructurante urbana básica de conexión al viario urbano local de la zona norte del casco y como eje de paso del transporte público.
- **Calle Mederos**, que pasa a ser estructural, como vía urbana básica, ya que conecta las zonas 115 y 116 a la altura de la Padilla y Las Toscas.



En el **Apéndice 2: Propuesta de actuaciones en la Zona 116** se presentan las propuestas de cada una de las vías comentadas anteriormente, incluyendo su sección.

7.2. VÍAS URBANAS BÁSICAS Y LOCALES EN LA ZONA 116

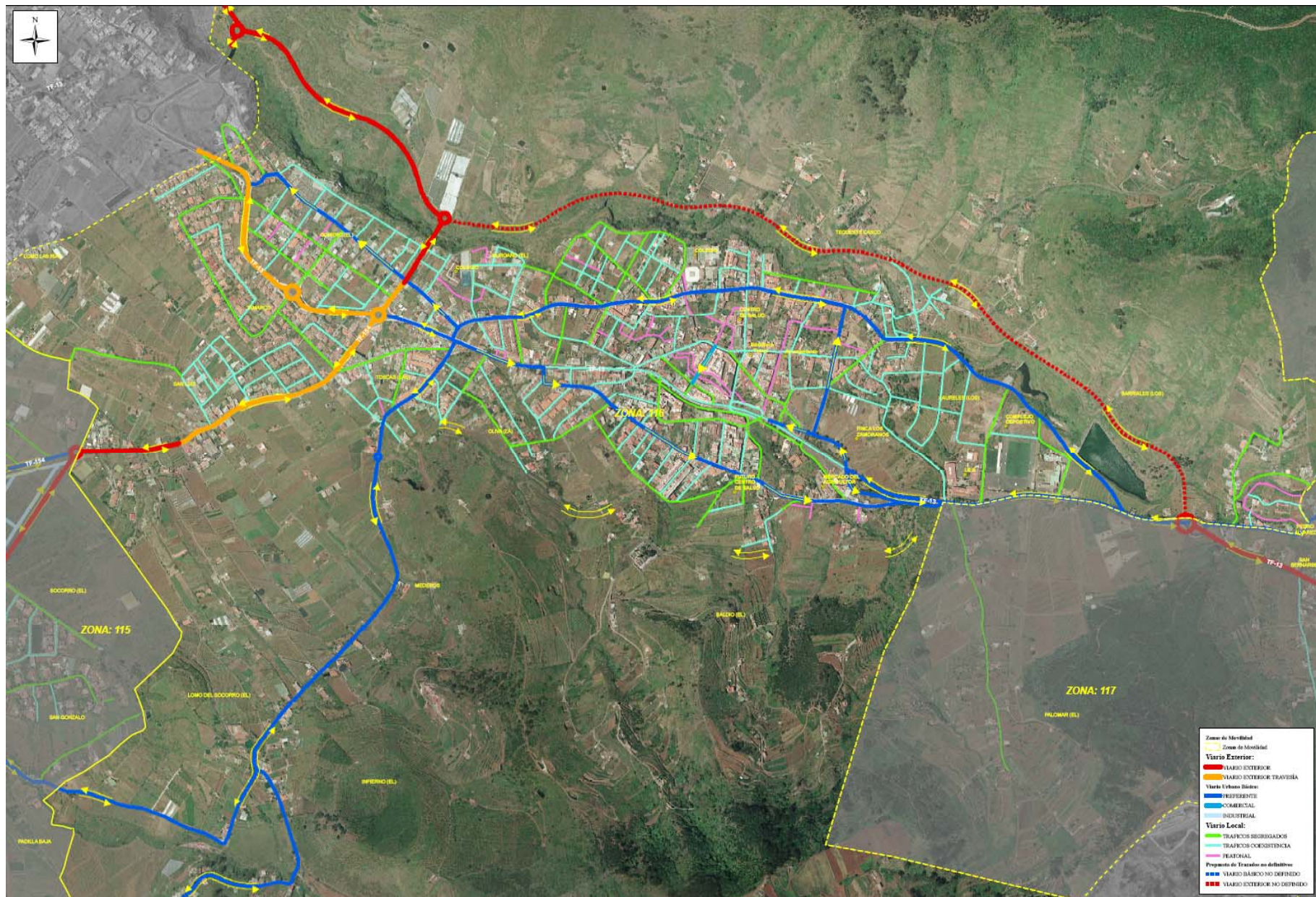
La zona 116 cuenta con una serie de vías urbanas básicas, vías que canalizan el tráfico en el interior de Tegueste, entre las que destacan el ya comentado **Eje Audiencia – Pobres – El Gomero** en el norte del área urbana de la zona, y el **Camino Viejo** que discurre por el núcleo de El Baldío. Por otro lado, la **futura vía sur**, con la misma categoría, de cierre de borde de edificaciones en el núcleo de El Baldío, ayudará a reducir el tráfico por las vías interiores.

Desde ellas se articulan vías urbanas locales segregadas, cumpliendo la función de ser vías colectoras, y a partir de éstas o incluso desde las propias vías urbanas básicas o travesías parten vías urbanas locales de coexistencia, donde se pretende un tráfico más calmado en el que los modos no motorizados sean los verdaderos protagonistas.

Por último, hay una serie de vías peatonales, estrictamente para uso de modos no motorizados, con excepciones para labores de carga y descarga, acceso a garajes, etc.

La creación de la vía exterior norte y de la vía al sur de Tegueste son imprescindibles para poder desviar los tráficos de paso de la TF-13, reduciendo la circulación dentro del casco y resto de núcleos que conforman esta zona de movilidad ganando importancia los modos no motorizados, como se ha comentado anteriormente.

En el **Apéndice 2: Propuesta de actuaciones en la Zona 116** se presentan las fichas con las propuestas de actuación en las vías urbanas básicas y locales de esta zona de movilidad.



FASE II: PLAN DE MOVILIDAD

7.3. EJES DE PREFERENCIA PEATONAL

Dentro de la red de vías urbanas locales de coexistencia y peatonales, hay dos ejes con dirección este oeste de preferencia peatonal claramente delimitados por los puntos de atracción que conectan, que son:

- **Eje Los Laureles – General Franco – Calvo Sotelo – Futura vía de continuación de Calvo Sotelo hasta Los Pobres y el último tramo de esta calle hasta conectar con la TF-13.**

En su extremo este se localiza el IES de Tegueste y el Complejo Deportivo de Los Laureles. A su paso por la Calle Calvo Sotelo atraviesa el Ayuntamiento, el Teatro Príncipe Felipe, la Biblioteca y escuela de música. En la misma calle se hallan diversos comercios.

En el último tramo de la calle Los Pobres da cobertura a varios comercios.

- **Eje TF-13**

A través de este eje se puede acceder al IES de Tegueste y el Complejo Deportivo de Los Laureles y a toda la zona comercial de esta travesía a su paso por la zona urbana de Tegueste.

Además de estos ejes este – oeste, hay una serie de calles sentido norte - sur que conectan los ejes y otros puntos de interés, y son:

- Prebendado Pacheco – primer tramo Paseo Eugenio López – Calle El Baldío

Se propone la ampliación de la peatonalización de la Calle Prebendado Pacheco hasta la TF-13 y la continuidad de la peatonalización con dos nuevas calles, los márgenes norte y oeste de la plaza de San Marcos.

A través de la Calle El Baldío se accede al futuro Centro de Salud de Tegueste, dando una buena cobertura peatonal.

- Calle El Carmen

Esta calle tiene una gran importancia comercial en su extremo más cercano a la TF-13. Por el otro extremo se encuentra el Colegio Público Teófilo Pérez, al que se pretende dar un buen acceso peatonal.

- Calle José el Tamborero – Manuel González

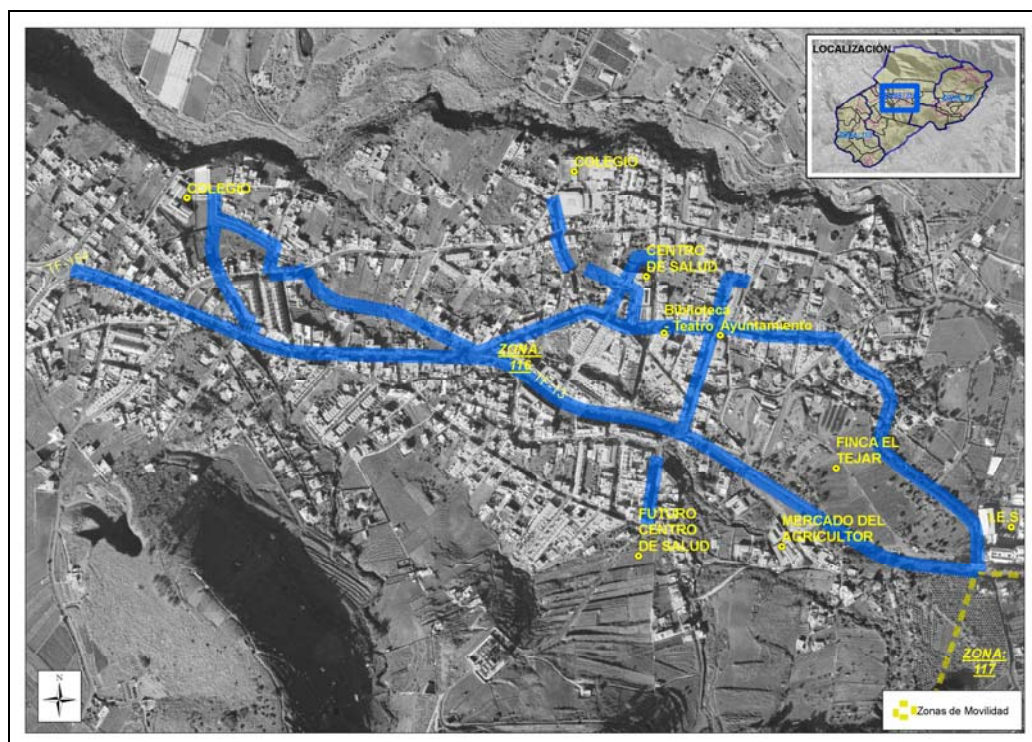
Conecta la TF-13 con la calle El Carmen.

- Callejón Gertrudis

Existente actualmente, posibilita la conexión desde la calle Calvo Sotelo al terrero de lucha canaria y al CEIP Teófilo Pérez.

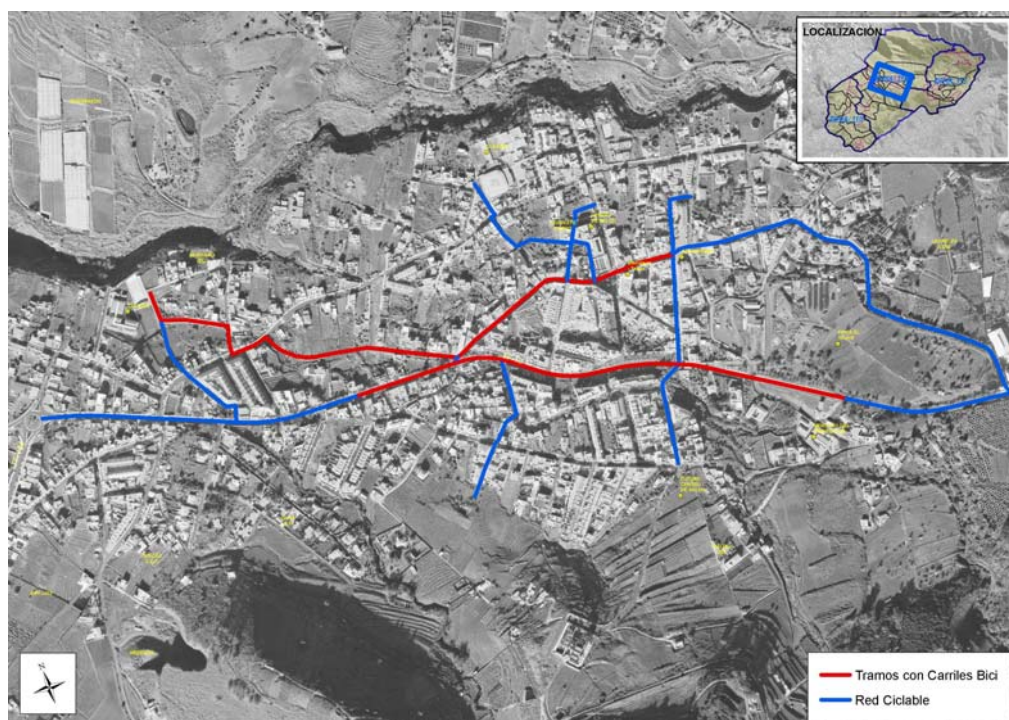
- Calle Reyes Amador y su continuación por futura calle que llega hasta el CEIP M^a del Carmen Fernández Melián.

Se configura como un acceso seguro desde la TF-13 hasta el CEIP M^a del Carmen Fernández Melián.



7.4. EJES CICLABLES

Coinciden con los ejes en sentido este – oeste (Calle Calvo Sotelo – TF-13). En el resto de casos, cuando así lo permita la sección se incluirá un carril bici, en caso contrario se compartirá, en las vías urbanas locales de coexistencia el espacio con el peatón.



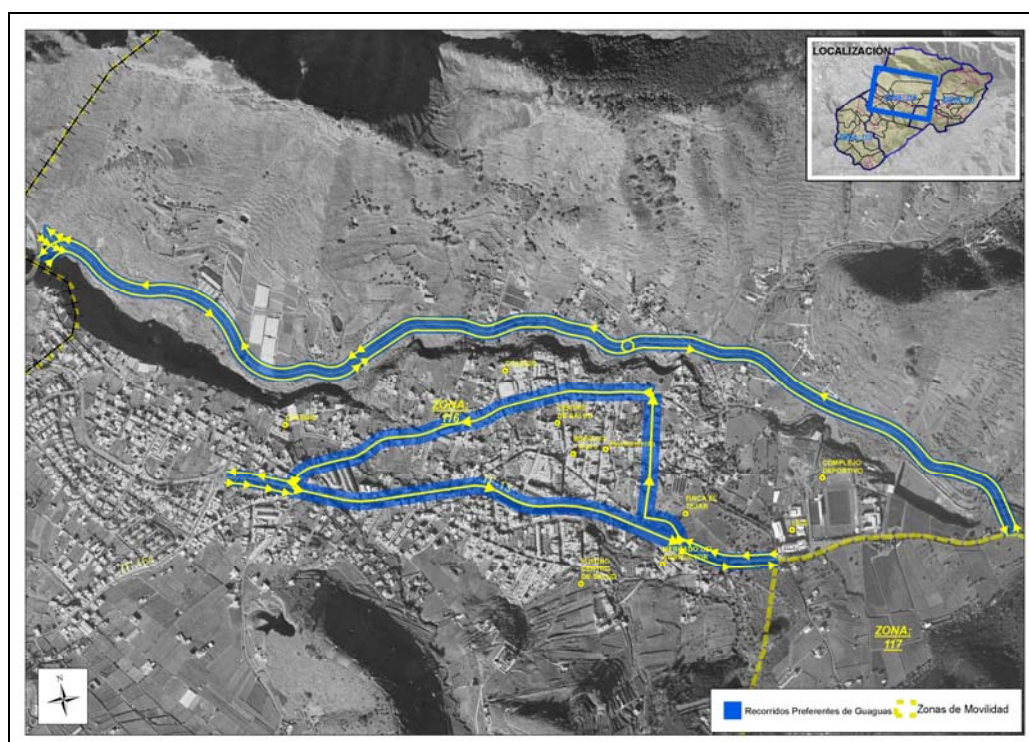
7.5. RED DE GUAGUAS

Como se ha comentado en puntos anteriores, la creación de la vía exterior norte y la vía de cierre al sur propiciarán las modificaciones en el viario que atraviesa el casco, especialmente la recuperación de la TF-13, con incidencia en la red viaria de guaguas.

Se propone la conversión de la mayor parte de la TF-13 como vía urbana local de coexistencia, con un solo carril de circulación en sentido La Laguna, carril que será utilizado por la guagua en el sentido ascendente, como hace actualmente.

Sin embargo, en sentido Bajamar se propone una nueva ruta diferente de la TF-13 al quedar esta vía con un solo carril sentido La Laguna. La propuesta es que circule por la TF-13 hasta la altura de la estación de servicio de Tegueste, desviándose a la derecha y bordeando el parque infantil, para continuar por la Calle El Tejar, al norte de la Finca Los Zamorano y seguir en dirección recta por la nueva vía que se plantea en el PGO hasta conectar con la Calle Audiencia, discurriendo por el eje Audiencia – Pobres hasta Las Toscas, volviéndose a incorporar a la TF-13.

Por otro lado, se propone el uso de la vía exterior norte (sin trazado definido en el PGO) para guaguas directas que tengan como destino La Punta y Bajamar, con doble sentido de circulación.



8. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA ZONA 117. PEDRO ÁLVAREZ – LAS CANTERAS

Esta zona tiene escasa o nula relación con la zona 115. Sí tiene relación con la zona 116, pero sobre todo con La Laguna centro y en menor medida con La Laguna norte. El grueso de la población se concentra en Pedro Álvarez, en los márgenes de la TF-141 y la Calle El Medio.

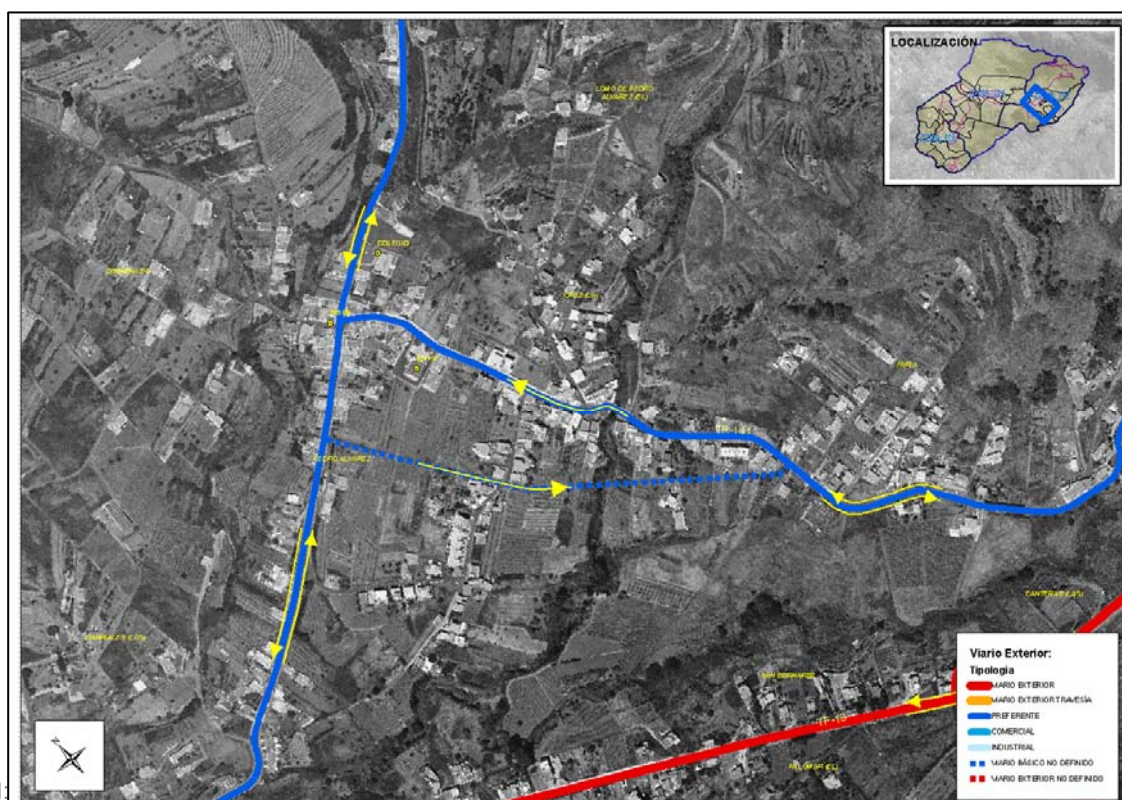
Se propone que la TF-13, exceptuando el tramo que atraviesa Las Canteras, que es travesía, se considere como vía exterior.

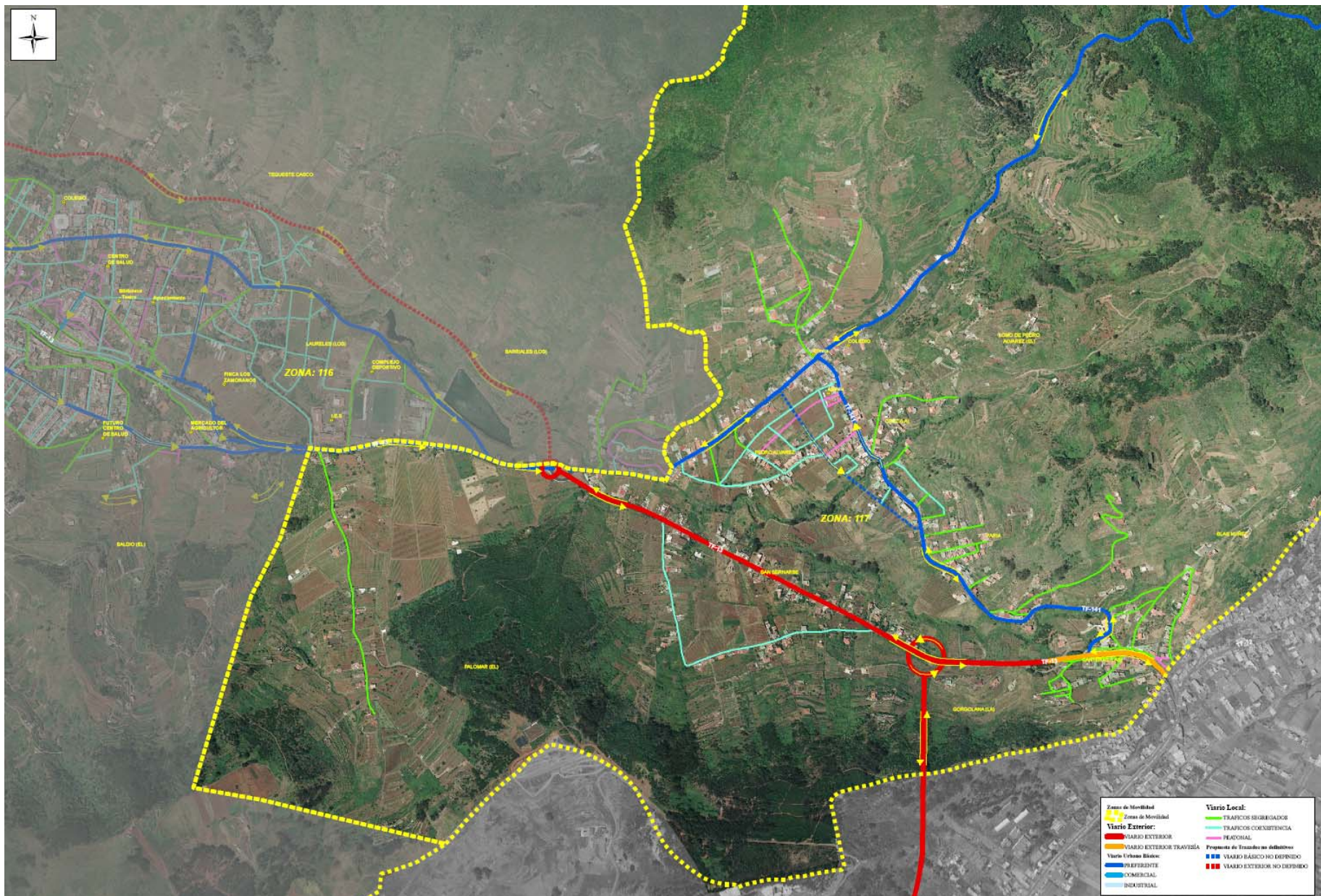
Con respecto a la TF-141 y la Calle El Medio, al ser la vía donde se concentra la población y, aunque escasos, se localizan los usos atractores de la zona, se pretende que los modos no motorizados ganen protagonismo. Para ello, en un tramo de esta vía y la Calle El Medio se eliminará un carril, dejando un solo sentido de circulación y creando aceras de dimensiones atractoras para los peatones, aceras que actualmente son inexistentes o de muy escasa anchura. También se pretende siempre que sea posible, la inclusión de arbolado y mobiliario urbano.

La eliminación de un carril obliga a la creación de una nueva vía donde los vehículos circulen en sentido contrario. La propuesta de ordenación viaria propone la creación de esta nueva vía prácticamente paralela a la TF-141 y la Calle El Medio, conectando el Camino Hondo con la TF-141. De esta manera se crea un circuito corto que además cuenta con una vía transversal en la Calle El Medio que posibilita realizar un cambio de sentido. Esta vía se representa con tramo discontinuo, sin que suponga vinculación de trazado para el PGO.

En las vías locales, la mayoría sin salida y sin acerado, se prevé mejorar el firme y en función de la sección de la vía, incluir acerado de servidumbre y protección de fachadas, excluyendo los aparcamientos en línea pues al ser vías sin salida se necesita el ancho de la vía para que puedan cruzarse dos vehículos.

En el **Apéndice 3: Propuesta de actuaciones en la Zona 117**, se presentan las fichas de propuestas de actuación de esta zona.





9. FASES DE ACTUACIÓN

El Plan de Movilidad propuesto, para que llegue a ser una realidad, requiere de una serie de fases de ejecución que a continuación se especifican.

9.1. FASE I. TRANSFORMACIÓN DE LA TF-13 EN TRAVESÍA

Su transformación en travesía conlleva por un lado la introducción de elementos identificatorios en los extremos del tramo de travesía así como de elementos que ayuden a reducir la velocidad de los vehículos. Con ellos se prevé un incremento de la seguridad tanto de los vehículos como de los peatones, considerándose que actualmente la TF-13 a su paso por el casco es una vía especialmente peligrosa para el peatón.

Además, esta actuación favorecerá la relación de los barrios que se disponen al sur y al norte de la TF-13.

9.2. FASE II. REORDENACIÓN DE SENTIDOS Y POTENCIACIÓN DE VÍAS DE TRANSPORTE COLECTIVO. REORDENACIÓN DE VÍAS URBANAS PRINCIPALES (BÁSICAS) EN ZONAS 30 EN TODAS LAS ZONAS DE MOVILIDAD

Se reordenarán los sentidos y se potenciarán las vías de transporte colectivo. Asimismo, se tiende a reducir las velocidades en las vías urbanas básicas que discurren dentro de las zonas urbanas, como el Eje Audiencia – Los Pobres – El Gomero, con el objeto de que el peatón se vea más seguro y se potencien los desplazamientos a pie.

9.3. FASE III. CREACIÓN DE ÁREAS DE COEXISTENCIA EN EL CASCO. MEJORA DE ITINERARIOS PEATONALES Y EJES DE PREFERENCIA BUS – VECINOS.

Se crearán áreas de coexistencia en el casco según planos. Se regulará el aparcamiento en función de la sección de la vía.

9.4. FASE IV. CREACIÓN DE LA VARIANTE NORTE

La creación de la variante norte es imprescindible para el desvío de los tráficos de paso con destino a Tejina, Valle Guerra, Bajamar y La Punta del casco de Tegueste, pudiendo calmar el tráfico en el casco de Tegueste, pues como se ha comentado en apartados anteriores, gran parte del tráfico que actualmente soporta la TF-13 es tráfico de paso. Asimismo, posibilitará que la TF-13 se convierta en una fase posterior en una vía de coexistencia.

La variante norte se representa en los planos con trazo discontinuo pues la propuesta de ordenación viaria de este estudio de movilidad propone un trazado, sin que suponga vinculación para el PGO ni para el suelo por donde se plantea su trazado hasta en tanto en cuanto se estudie con mayor detalle.

9.5. FASE IV. TRANSFORMACIÓN DE LA TF-13 EN CALLE DE COEXISTENCIA.

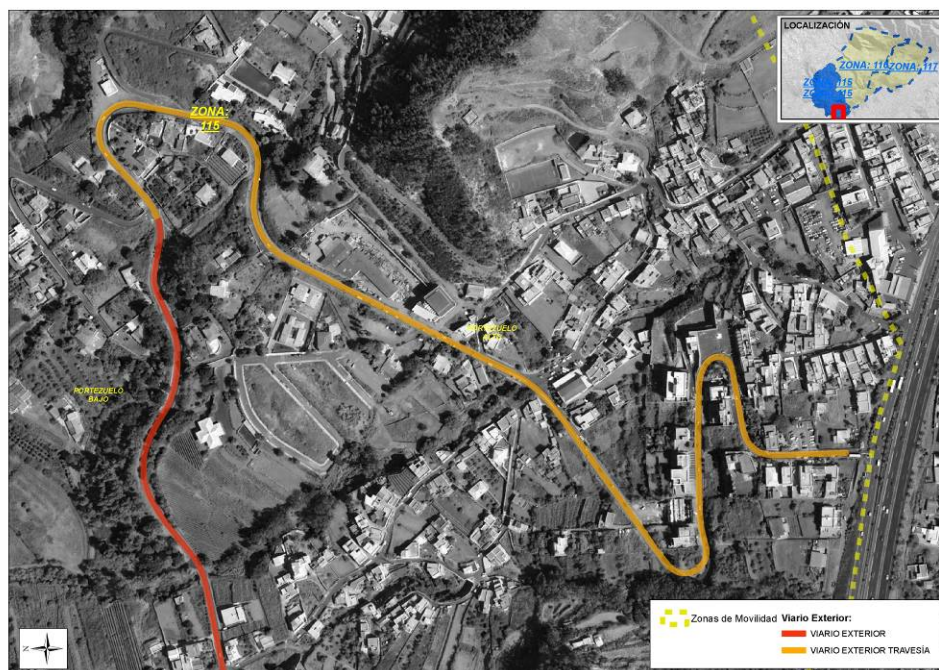
La reducción del tráfico en la TF-13 favorecerá que el tramo desde el antiguo surtidor del casco de Tegueste hasta donde se localiza la actual estación de servicio se convierta en vía urbana local de coexistencia.

Esta actuación se entiende fundamental para que la mejora de las relaciones entre la zona sur de la TF-13 (El Baldío) y la zona norte (Casco) sea una realidad. Se dispondrá de un espacio específico por donde el peatón pueda desplazarse sin peligro, incluyendo zonas estanciales. Asimismo, contará con un carril bici, pese a tener en ciertos tramos pendientes poco propicias para este modo de transporte.

APÉNDICE 1: PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA ZONA 115

TF-154, EN LA ZONA DE “EL PORTEZUELO”

Plano de situación:



Sección actual de la vía:

- Acerado en un lateral en escasos tramos de la vía
- Doble sentido de circulación
- Plazas de aparcamiento en ciertos tramos de la vía
- Ausencia de vegetación en los márgenes de la vía

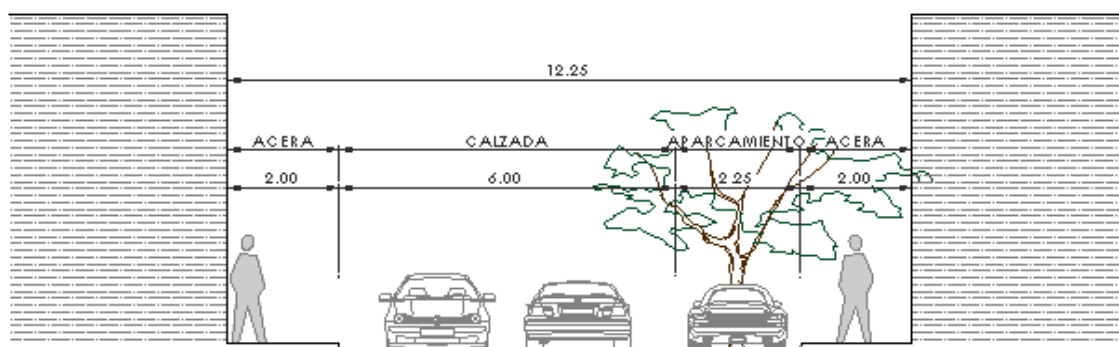


Objetivos de la intervención:

- Creación de un eje urbano central en el núcleo de El Portezuelo con tráfico moderado
- Incremento de los modos no motorizados: tráficos no motorizados y espacios de relación, constituyéndose en el eje central del núcleo de El Portezuelo.
- Identificación del tramo de travesía urbana.
- Reducción de la velocidad

Actuaciones previstas:

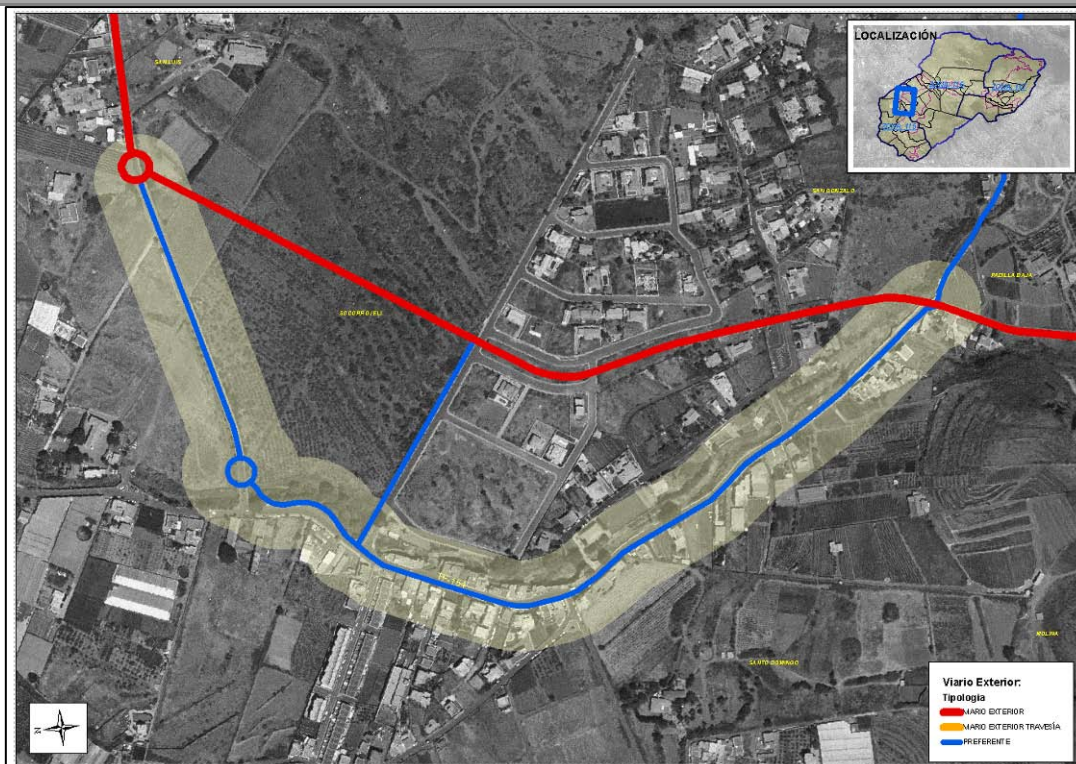
- Delimitar la travesía
- Inclusión de acerado en ambos laterales
- Reducción de la velocidad de paso en el tramo de travesía
- Regulación de las intersecciones
- Ordenación del aparcamiento
- Inserción de elementos vegetales: árboles

Sección propuesta para la TF-154, zona de travesía El Portezuelo:

Vía colectora de sección estricta con doble sentido de circulación con aparcamiento. TF-154 a su paso por El Socorro.

TF-154, EN LA ZONA CENTRAL DE “EL SOCORRO”

Plano de situación:



Sección actual de la vía:

- Acerado en un lateral
- Doble sentido de circulación
- Plazas de aparcamiento en un lateral intercaladas con alcorques para vegetación

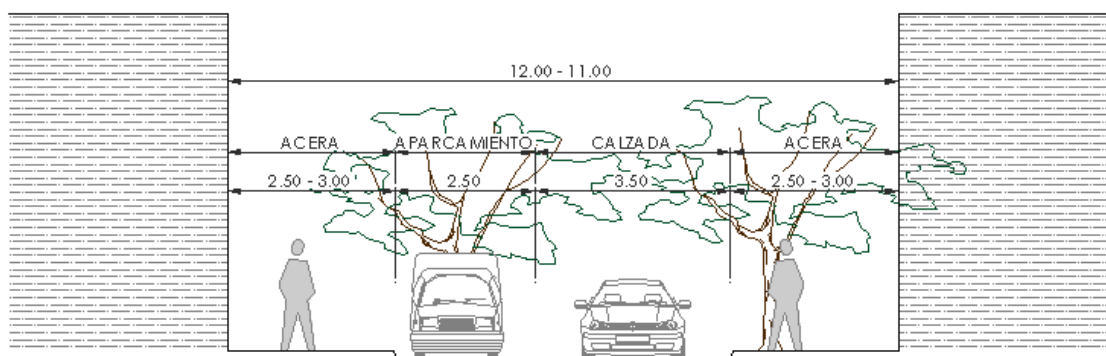


Objetivos de la intervención:

- Creación de un eje urbano central del núcleo de El Socorro con tráfico moderado
- Eliminación de los tráficos de paso
- Incremento de usos no motorizados: tráficos no motorizados y espacio de relación, constituyéndose en eje central de relación del núcleo de El Socorro
- Fomento de actividades comerciales mediante unas características de diseño adecuado

Actuaciones previstas:

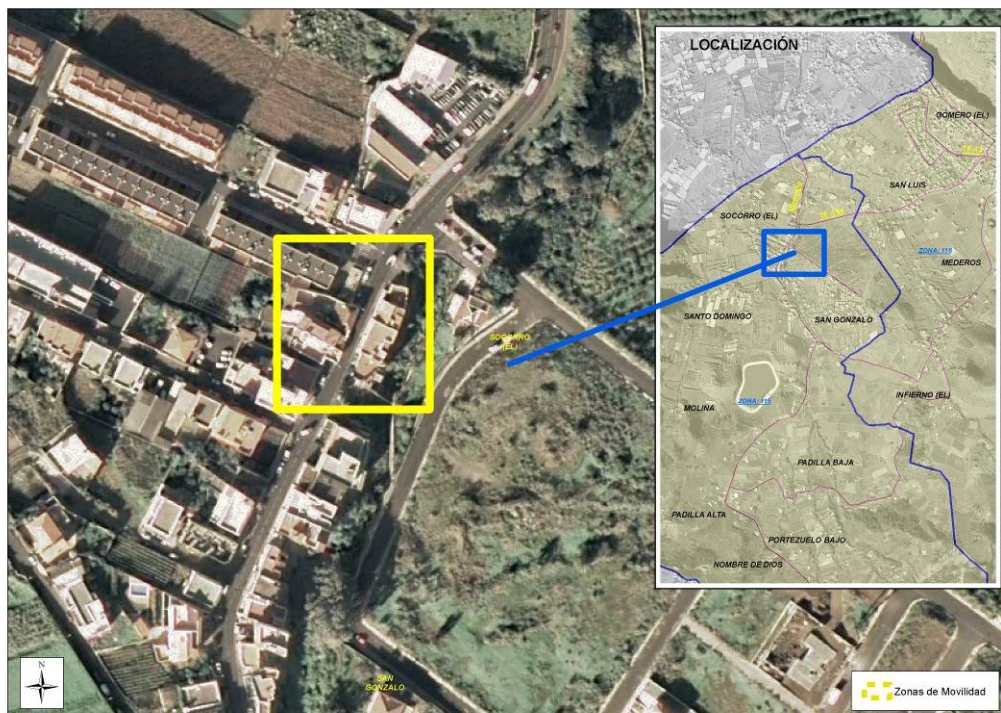
- Disminución de la capacidad de tráfico, eliminando un sentido y evitando la continuidad
- Aumento de la superficie de aceras
- Regulación de las intersecciones
- Ordenación del aparcamiento
- Inserción de elementos vegetales: árboles

Sección propuesta para la TF-154, vía urbana básica en El Socorro:

Vía colectora de sección estricta con un solo sentido de circulación y aparcamiento en un lateral.

TF-154, A LA ALTURA DEL P. K. 5

Plano de situación:



Sección actual de la vía:

- Ausencia de acerado
- Doble sentido de circulación
- Sección limitada para el cruce de dos vehículos

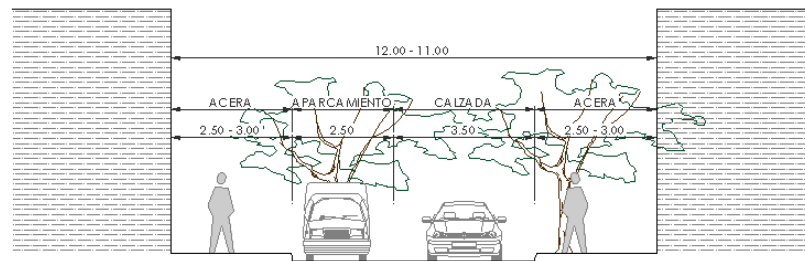


Objetivos de la intervención:

- Incrementar la seguridad de paso de los vehículos
- Posibilitar el tránsito de los modos no motorizados
- Dar continuidad al acerado del tramo de vía urbana básica

Actuaciones previstas:

- Disminución de la capacidad de tráfico, eliminando un sentido y evitando la continuidad
- Inclusión de acerado en ambos márgenes
- Ordenación del aparcamiento
- Inserción de elementos vegetales: árboles
- Ampliación de la sección

Sección propuesta para la TF-154, P. K. 5:

Vía colectora de sección estricta con un solo sentido de circulación y aparcamiento en un lateral.

CALLE ALCALDE JUAN FERNÁNDEZ

Plano de situación:



Sección actual de la vía:

- Ausencia de acerado
- Doble sentido de circulación
- Ausencia de plazas de aparcamiento delimitadas
- Sección limitada para el cruce de dos vehículos

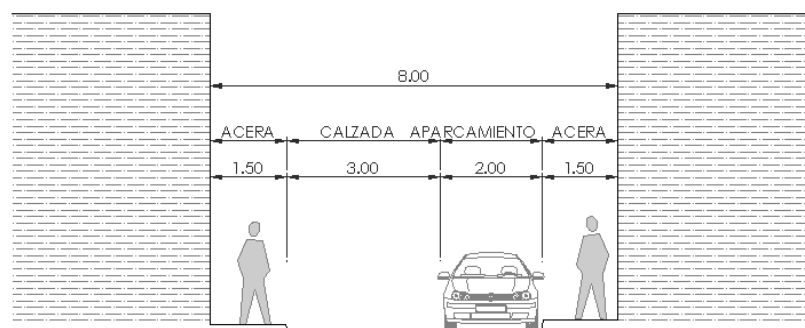


Objetivos de la intervención:

- Mejorar la seguridad del tránsito de los modos no motorizados, especialmente peatones
- Incrementar la seguridad del tráfico

Actuaciones previstas:

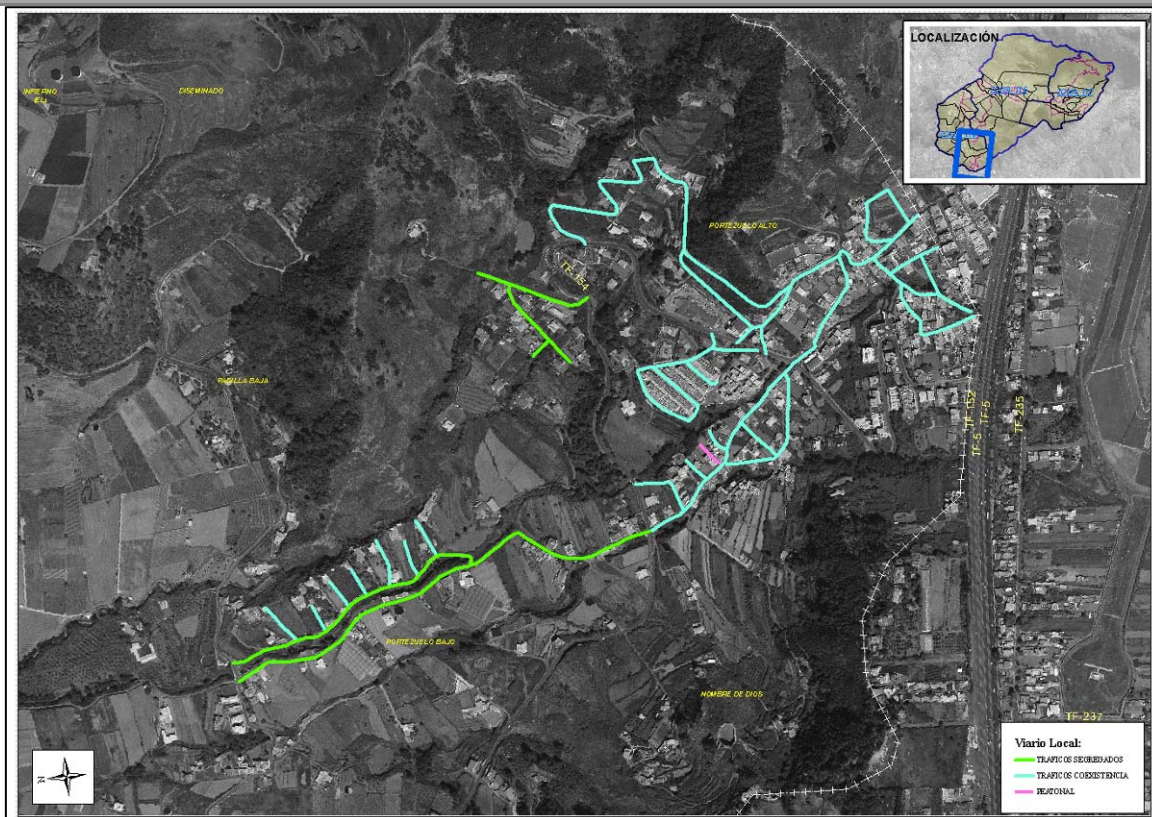
- Disminución de la capacidad de tráfico, eliminando un sentido
- Inclusión de acerado en ambos márgenes
- Ordenación del aparcamiento

Sección propuesta en la Calle Alcalde Juan Fernández:

Vía urbana local segregada con sección mínima y aparcamiento. Calle Alcalde Juan Fernández.

VÍAS URBANAS LOCALES DE “EL PORTEZUELO”

Plano de situación:



Sección actual de la vía:

- Ausencia de acerado
- Un solo sentido de circulación en la mayoría de las vías
- Ausencia de plazas de aparcamiento delimitadas
- Sección limitada para el paso de vehículos y peatones

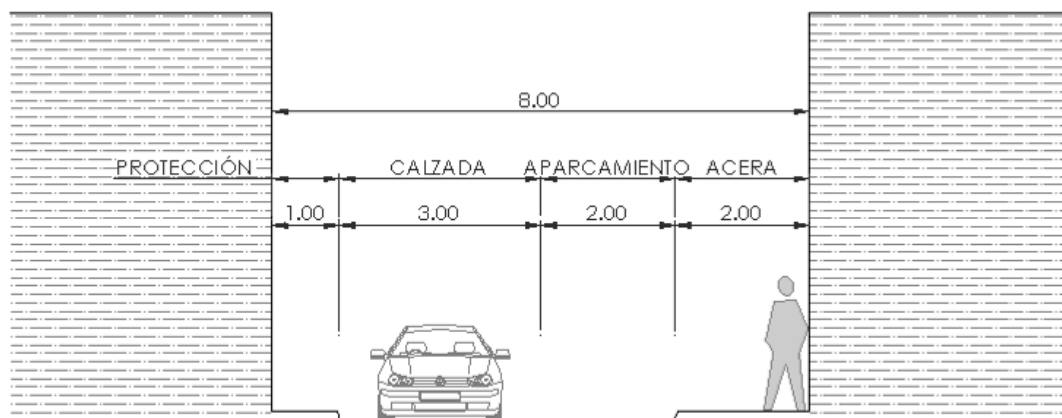


Objetivos de la intervención:

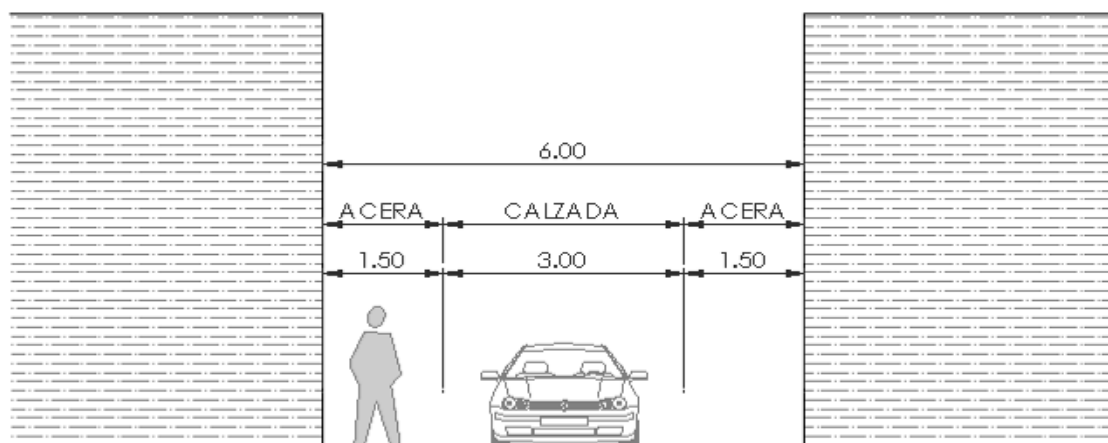
- Mejorar la seguridad del tránsito de los modos no motorizados, especialmente peatones
- Incrementar la seguridad del tráfico
- Ordenar la vía

Actuaciones previstas:

- Inclusión de acerado en ambos márgenes, para el tránsito de peatones, a pesar de la pendiente de las vías y como protección de fachadas
- Ordenación del aparcamiento cuando sea posible su inclusión

Sección propuesta en las calles Padilla Baja y Corazón de Jesús:

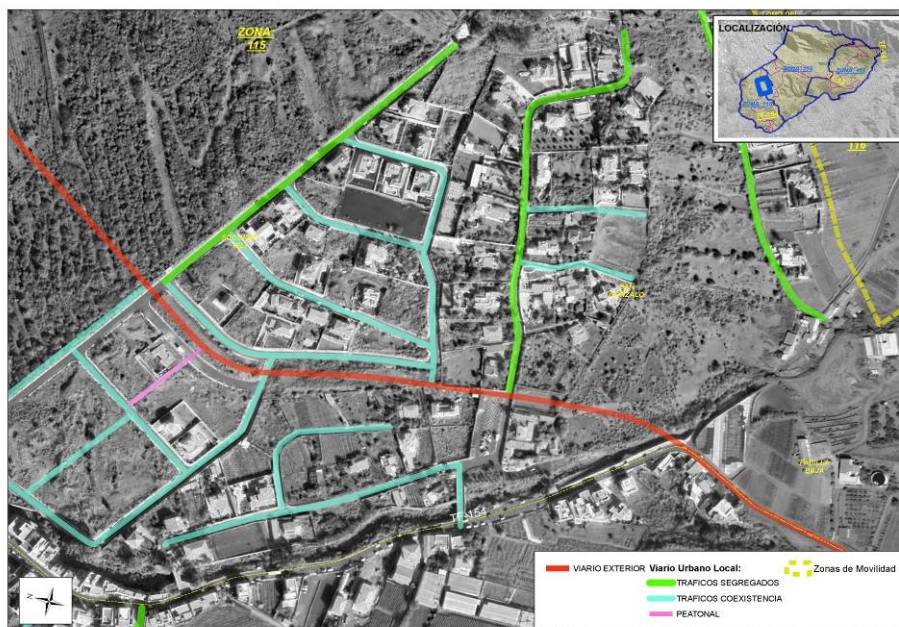
Local de coexistencia de ancho estricto y con aparcamiento.



Local de coexistencia con ancho mínimo.

VÍA URBANAS LOCALES DE LA URBANIZACIÓN DE “EL ESPINAL”

Plano de situación:



Sección actual de la vía:

- Acerado en ambos márgenes
- Vías de uno o dos sentidos
- Plazas de aparcamiento en ambos márgenes

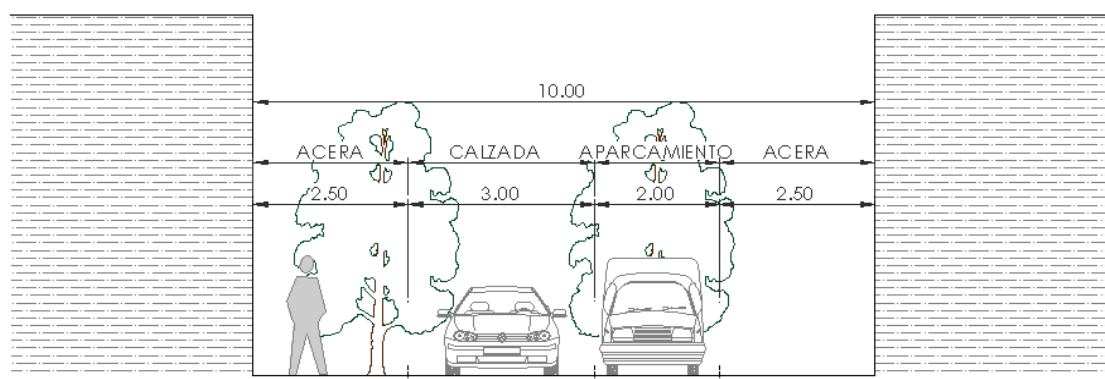


Objetivos de la intervención:

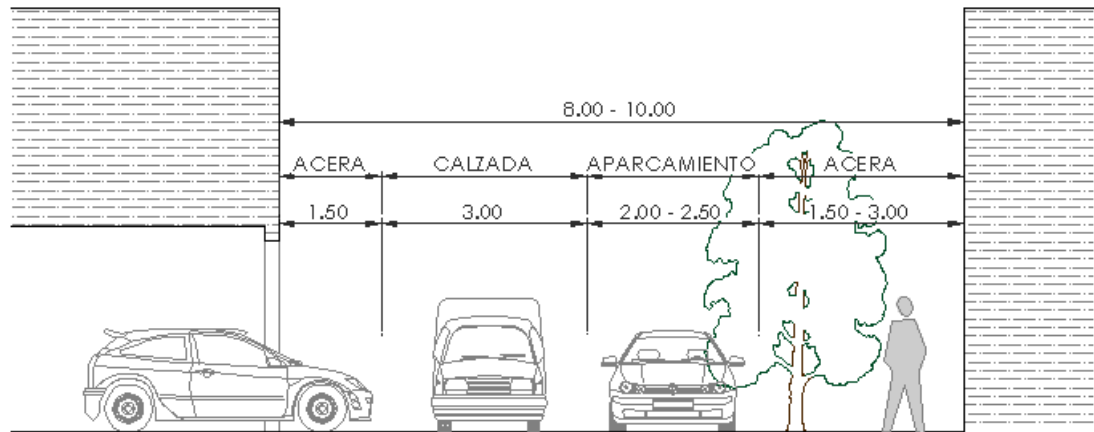
- Aumentar el espacio del peatón
- Ordenar la vía
- Moderar la velocidad de los vehículos

Actuaciones previstas:

- Inclusión de acerado en ambos márgenes
- Ordenación del aparcamiento cuando sea posible su inclusión

Sección propuesta en las calles residenciales de la urbanización El Espinal:

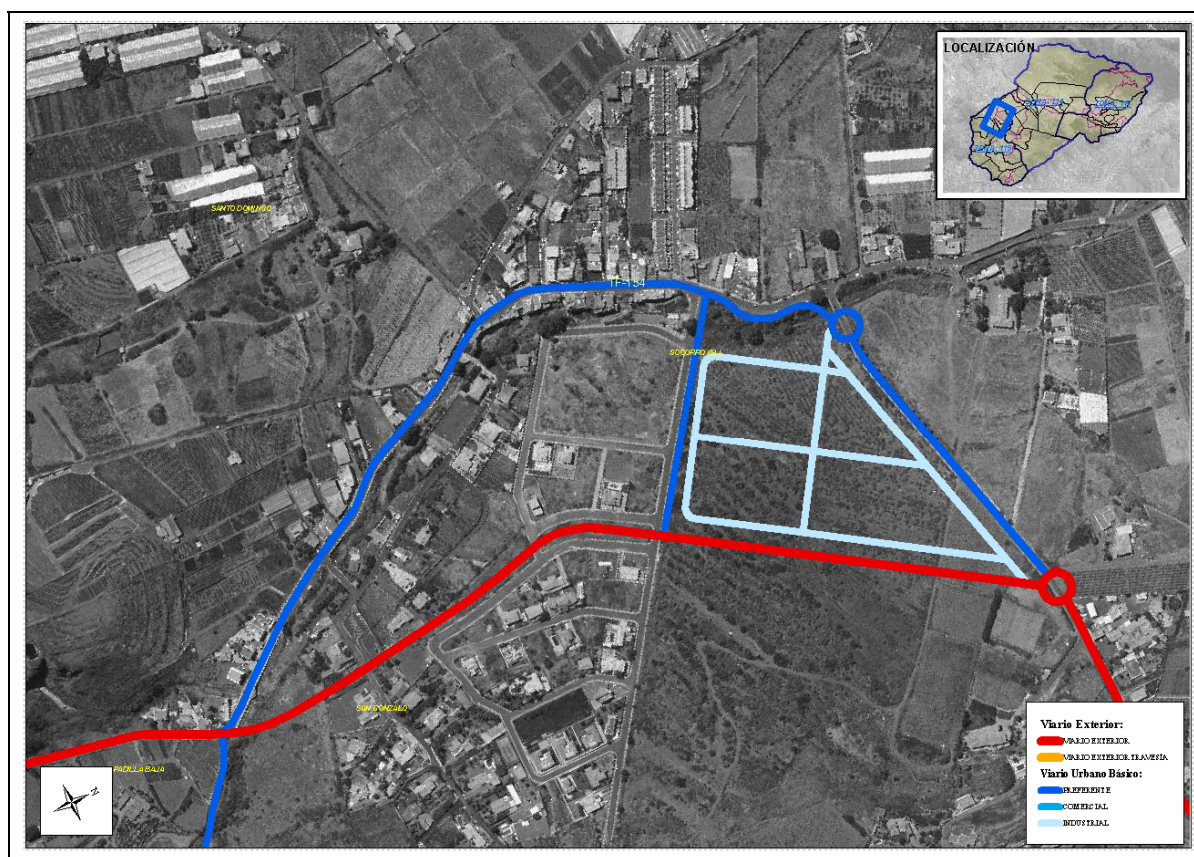
Vía urbana local de coexistencia con aparcamiento a nivel y acera en ambos laterales

Sección propuesta de la vía urbana local de coexistencia, Calle Ruda:

Vía urbana local de coexistencia con aparcamiento, Calle Ruda.

VÍA URBANA BÁSICA INDUSTRIAL EN EL SOCORRO

Plano de situación:



Sección actual de la vía:

- Propuesta de nuevo viario

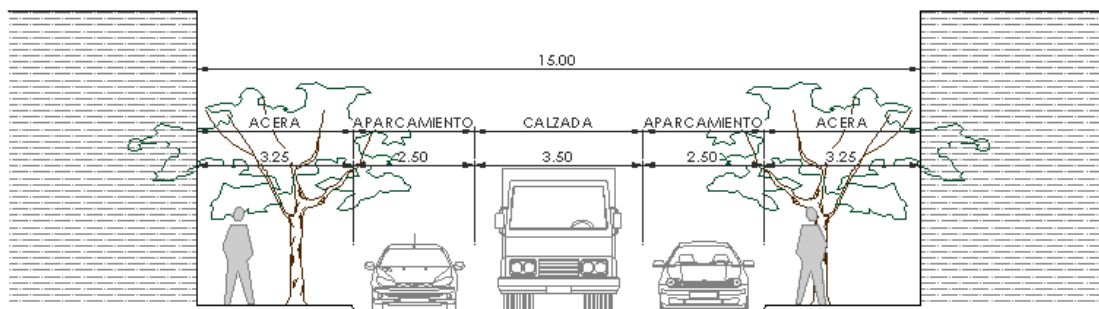
Objetivos de la intervención:

- Creación de un viario de sección suficiente para el paso de vehículos pesados relacionado con las actividades económicas del área
- Favorecer los desplazamientos no motorizados

Actuaciones previstas:

- Un solo sentido de circulación
- Aparcamiento en ambos márgenes
- Anchura de aceras suficiente para en desplazamiento seguro del peatón
- Regulación de las intersecciones
- Inserción de elementos vegetales: árboles

Sección propuesta para la vía urbana básica industrial, El Socorro:

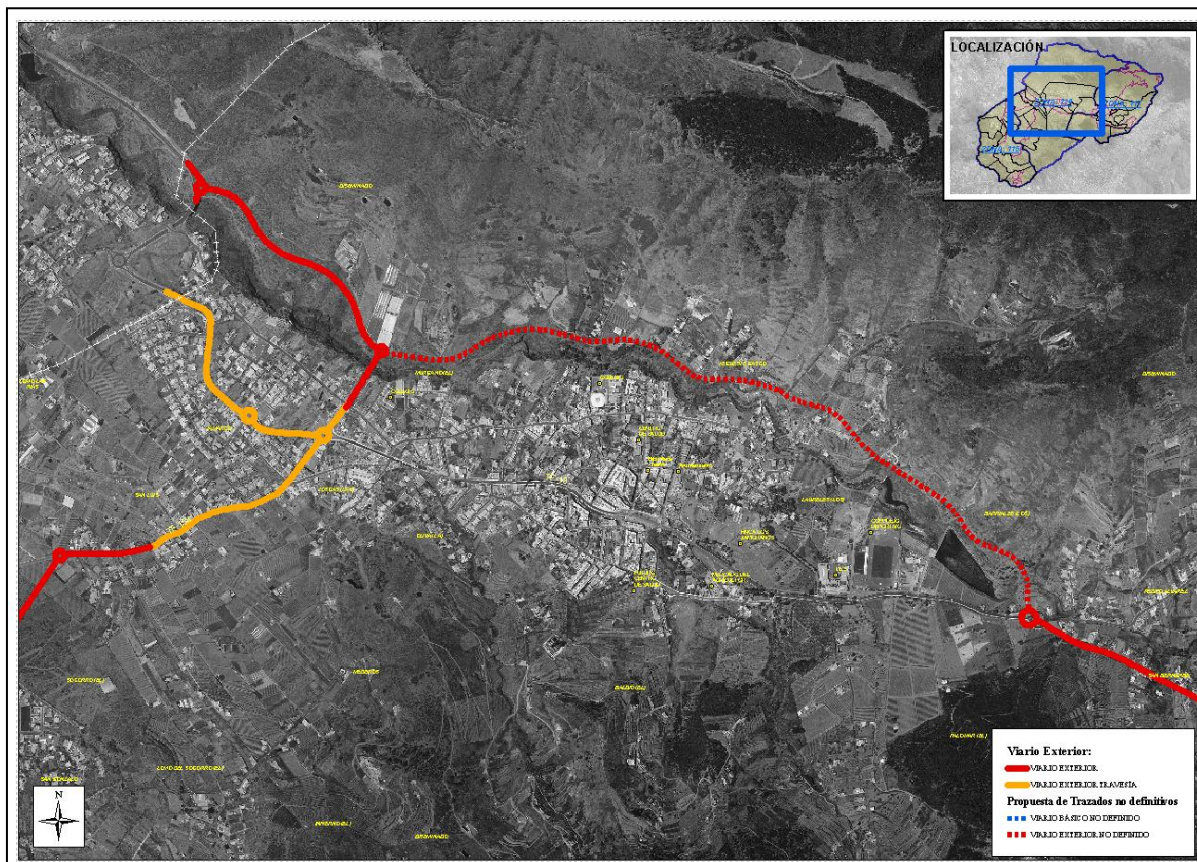


B2d. Vía urbana básica industrial con sección estricta y un sentido de circulación. Zona industrial de El Socorro.

APÉNDICE 2: PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA ZONA 116

VÍA EXTERIOR AL NORTE DEL BARRANCO AGUA DE DIOS

Plano de situación:



*El trazado planteado es orientativo, no vinculante para el Plan General de Ordenación

Sección actual de la vía:

- Propuesta de nueva vía

Objetivos de la intervención:

- Vía para el tráfico de paso hacia Tejina, Bajamar y La Punta del Hidalgo
- Calmar el tráfico en el casco, especialmente en la TF-13

Actuaciones previstas:

- Doble sentido de circulación
- Inserción de elementos vegetales en ambos laterales
- Regulación de intersecciones

- Dos carriles con doble sentido de circulación
- Aceras en ambos márgenes prácticamente en todo el trazado



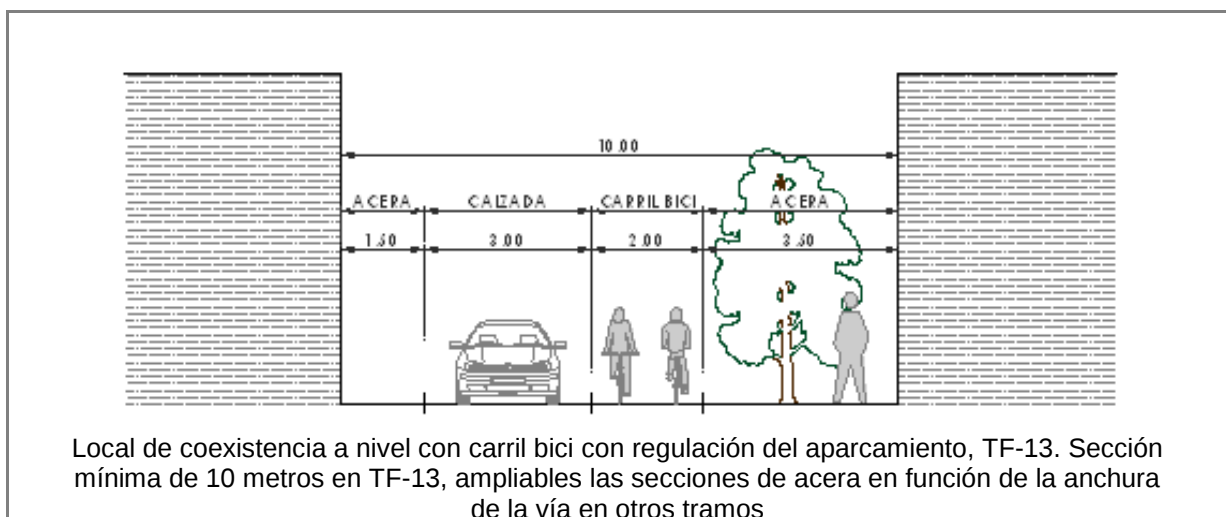
Objetivos de la intervención:

- Calmar el tráfico en el casco
- Crear un eje de peatonalización y/o ciclista. Eje peatonal central urbano
- Potenciar las relaciones entre los barrios situados al sur y al norte de la TF-13

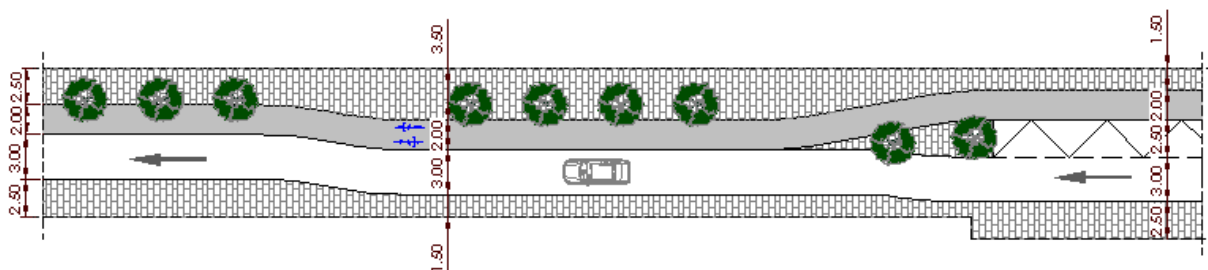
Actuaciones previstas:

- Un solo carril, con sentido de circulación La Laguna
- Sólo permitido para guaguas y vecinos y carga y descarga
- Pavimentación a nivel
- Acera de 1,5 m en un lateral y acera de grandes dimensiones en el otro margen, 4,0 m
- Carril bici de 2 m
- Regulación del aparcamiento
- Inserción de elementos vegetales en el lateral con mayor dimensión de acera
- Inclusión de mobiliario urbano en el latera con mayor dimensión de acera
- Regulación de intersecciones

Sección propuesta para la reconversión de la TF-13:

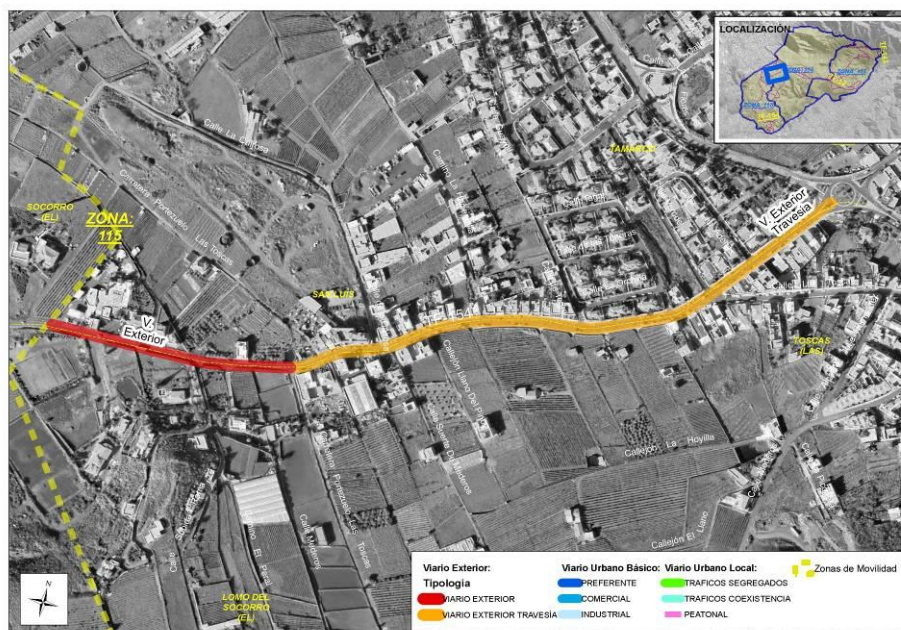


Se muestra diferentes tramos en planta de la TF-13 en función de la anchura de la vía.



TF-154

Plano de situación:



Sección actual de la vía:

- Dos carriles y dos sentidos de circulación
- Acerado en casi todo el tramo de travesía, aunque en algunos casos de escasa sección
- Aparcamientos en el tramo de travesía



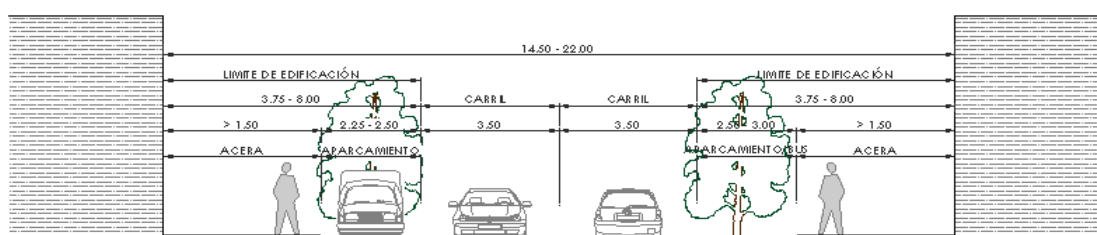
Objetivos de la intervención:

- Potenciar los desplazamientos a pie
- Reducir la velocidad en el tramo de vía exterior travesía
- Identificación del tramo de travesía urbana

Actuaciones previstas:

- Dos carriles de circulación
- Aparcamiento en línea en ambos laterales
- Acerado en ambos laterales en todo el tramo de travesía
- Inserción de elementos vegetales entre las plazas de aparcamiento en línea
- Regulación de intersecciones
- Inclusión de elementos identificativos en el tramo de travesía
- Reducción de la velocidad a su paso de la trama urbana

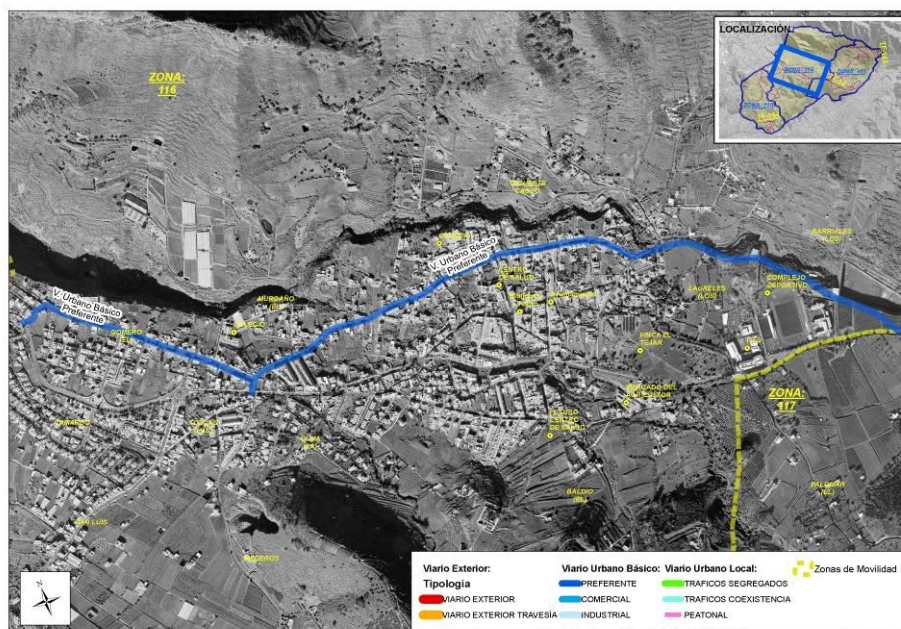
Sección propuesta para la TF-154, zona de travesía El Portezuelo:



Vía exterior travesía. TF-154, San Luis.

EJE CALLE AUDIENCIA (CONEXIÓN CON LA TF-13 A LA ALTURA DEL COMPLEJO DEPORTIVO LOS LAURELES), CALLE LOS POBRES, CALLE EL GOMERO

Plano de situación:



Sección actual de la vía:

- Dos carriles, doble sentido de circulación
- Acerado en ambos márgenes de la vía, aunque en algunos casos de escasa sección
- Aparcamientos en ambos márgenes en casi toda la vía
- Presencia de edificaciones que invaden la vía y reducen la sección en puntos específicos

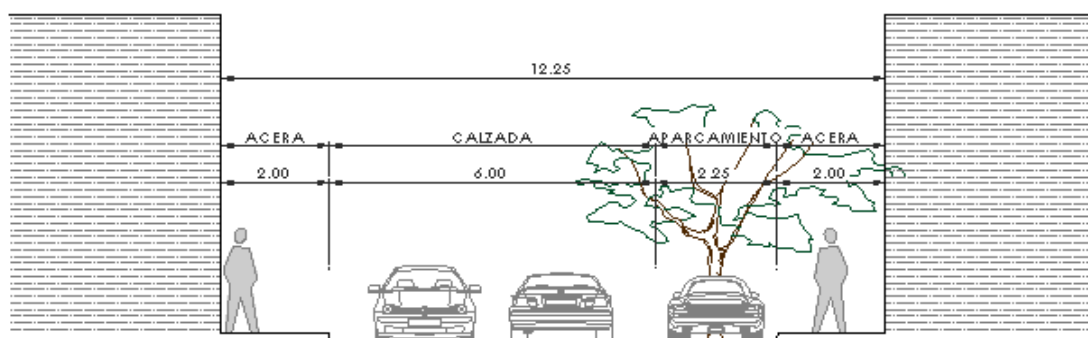


Objetivos de la intervención:

- Eje estructural de acceso para vecinos
- Paso de guaguas con sentido Bajamar

Actuaciones previstas:

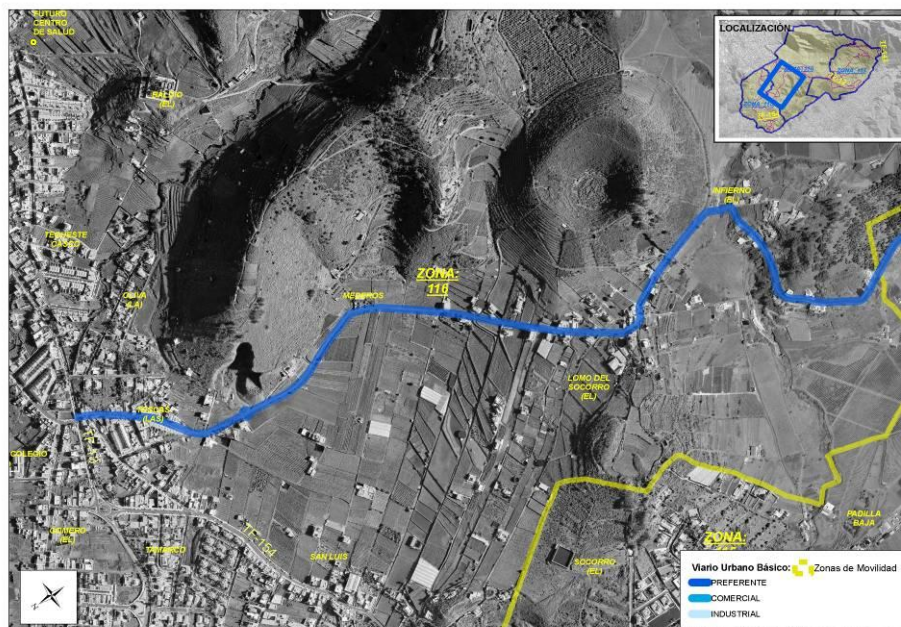
- Dos carriles con doble sentido de circulación
- Aparcamiento en línea en un lateral, margen derecho sentido La Laguna
- Acerado en ambos laterales en todo el tramo de travesía
- Inserción de elementos vegetales entre las plazas de aparcamiento en línea
- Ampliación de sección de acerado
- Expropiación de varias viviendas para contar con la misma sección toda la vía
- Vía de paso para las guaguas sentido Bajamar

Sección propuesta para eje Calle Audiencia – Los Pobres – El Gomero:

Vía urbana básica colectora de sección estricta con doble sentido de circulación con aparcamiento. Los Pobres.

CALLE MEDEROS – EL LOMO

Plano de situación:



Sección actual de la vía:

- Un carril con doble sentido de circulación
- Ausencia de acerado en los laterales

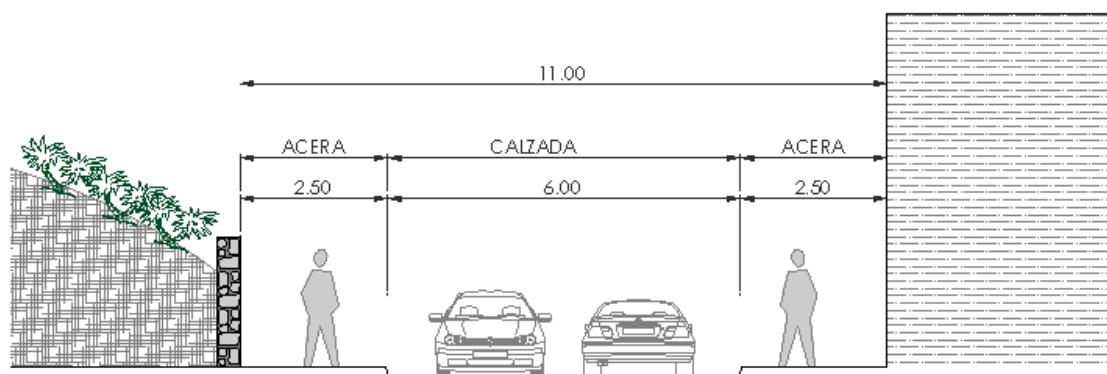


Objetivos de la intervención:

- Eje estructural de conexión de las zonas 115 y 116
- Potenciar los desplazamientos no motorizados

Actuaciones previstas:

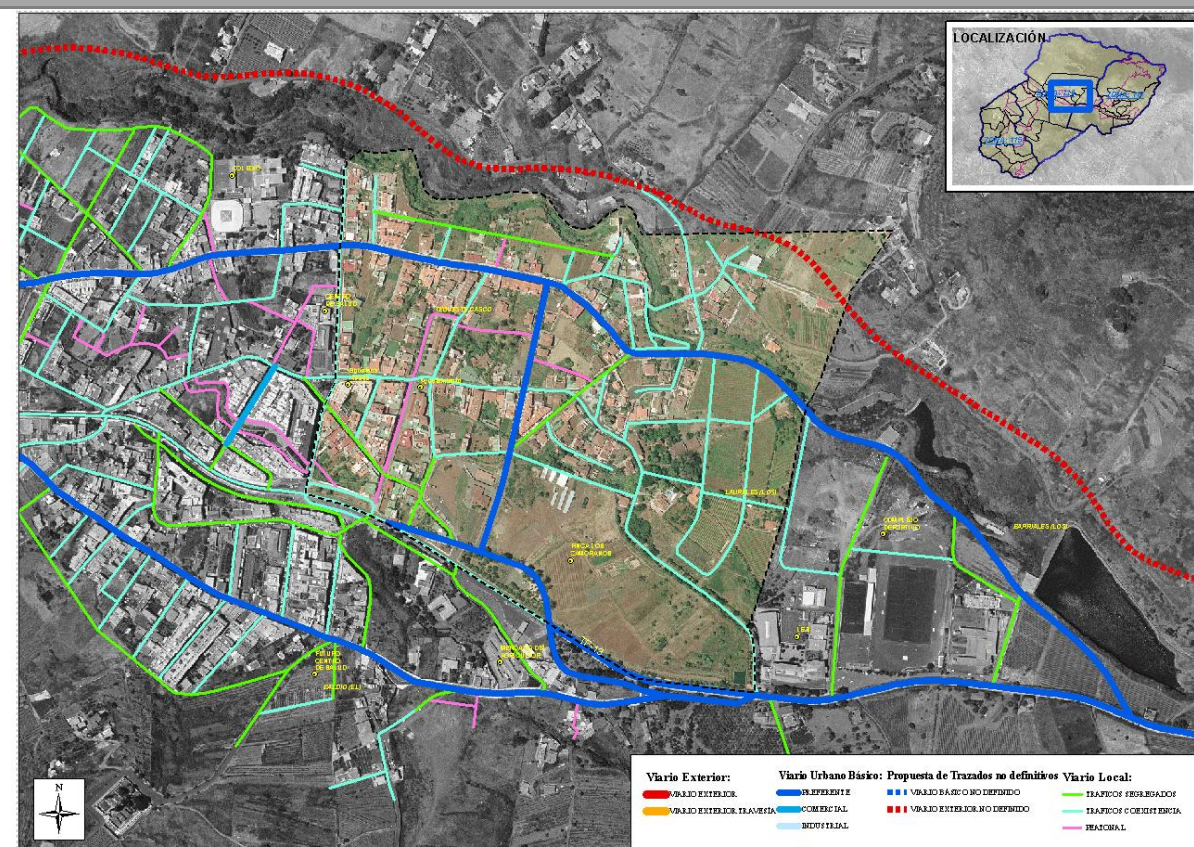
- Dos carriles con doble sentido de circulación
- Acerado en ambos laterales

Sección propuesta para la Calle Mederos – El Lomo:

Vía colectora de sección estricta con doble sentido de circulación sin aparcamiento.
Calle Mederos – El Lomo.

CASCO HISTÓRICO

Plano de situación:



Descripción del núcleo:

A pesar de tener un Plan Especial, desde el punto de vista de la movilidad no es posible el abstraerse de una zona en particular pues la ordenación de la movilidad responde a un planteamiento general. Por ello se hacen recomendaciones para esta zona pese a que el presente P.G.O remita la ordenación al Plan Especial del Casco Histórico.

Se pretende un viario calmado, donde los modos no motorizados sean los principales actores. Se propone la peatonalización del margen oeste y norte de la Plaza de San Marcos, dando continuidad a la calle peatonalizada Prebendado Pacheco, la cual se peatonalizará hasta la TF-13.

El resto del viario es preferentemente un viario urbano local de coexistencia, entre el cual se insertan vías urbanas locales segregadas y urbanas básicas (eje Audiencia - Los Pobres; futura vía que conecta la calle General Mola con el eje mencionado anteriormente).

Se presentan a continuación diferentes ejemplos de secciones de vías.

Sección actual de la vía:



Calle Nueva



Calle Calvo Sotelo

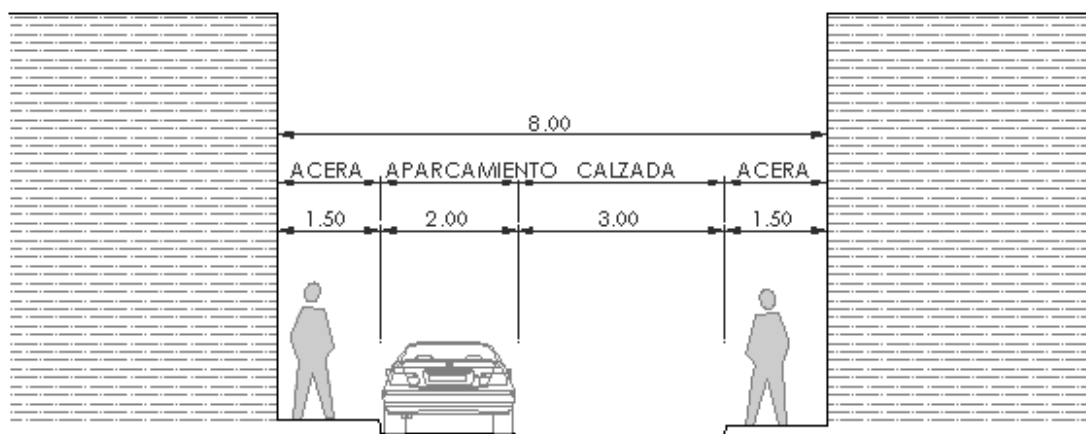


Calle El Carmen

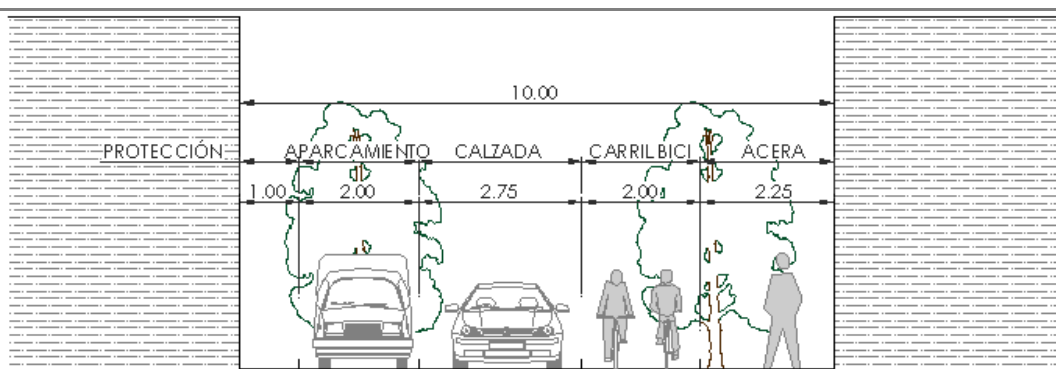


Calle El Carmen

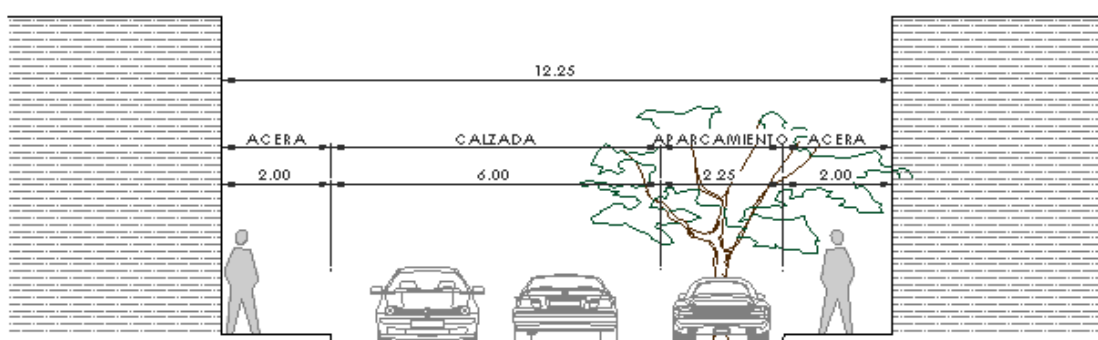
Sección propuesta:



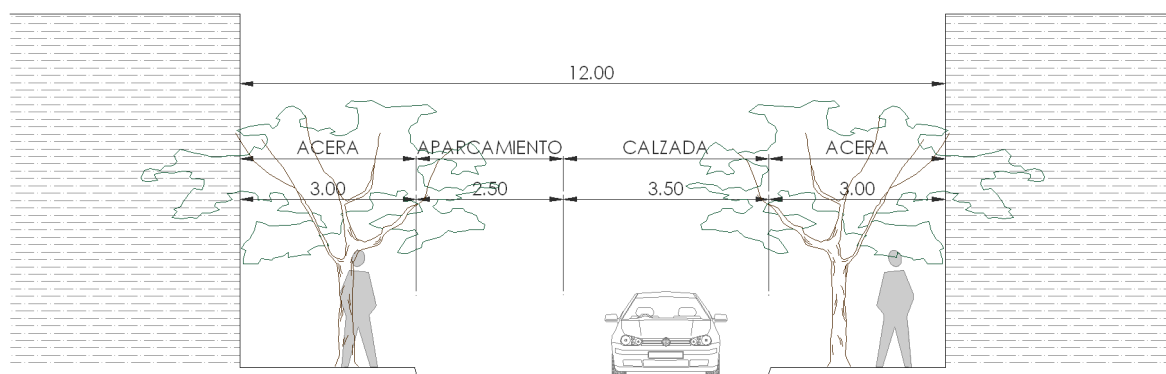
Local segregada con sección mínima y aparcamiento. Calle Nueva.



Ejemplo de vía urbana local de coexistencia a nivel con acera, carril bici y aparcamiento.
Calle Calvo Sotelo.



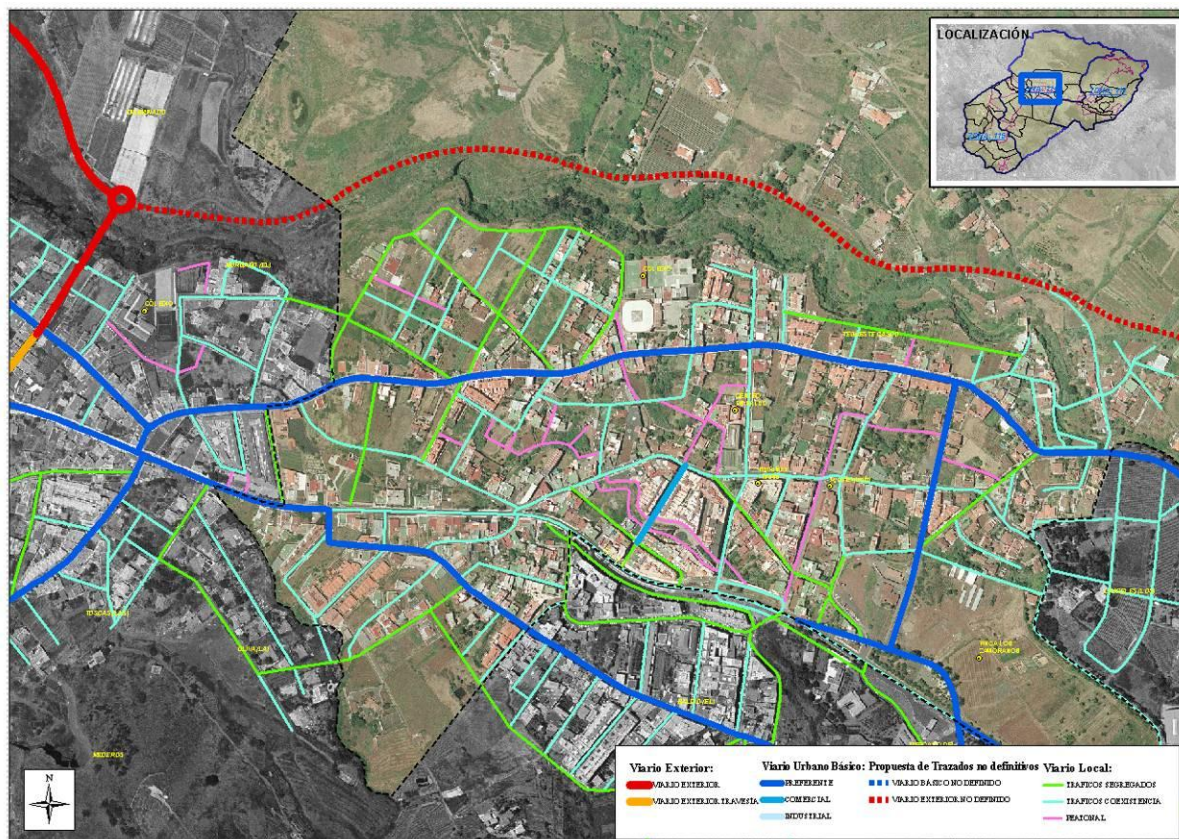
Vía urbana básica, vía colectora de sección estricta con doble sentido de circulación con aparcamiento. Calle El Carmen.



Vía urbana básica, calle comercial con un solo sentido y sección mínima.
Calle El Carmen.

CASCO TEGUESTE

Plano de situación:



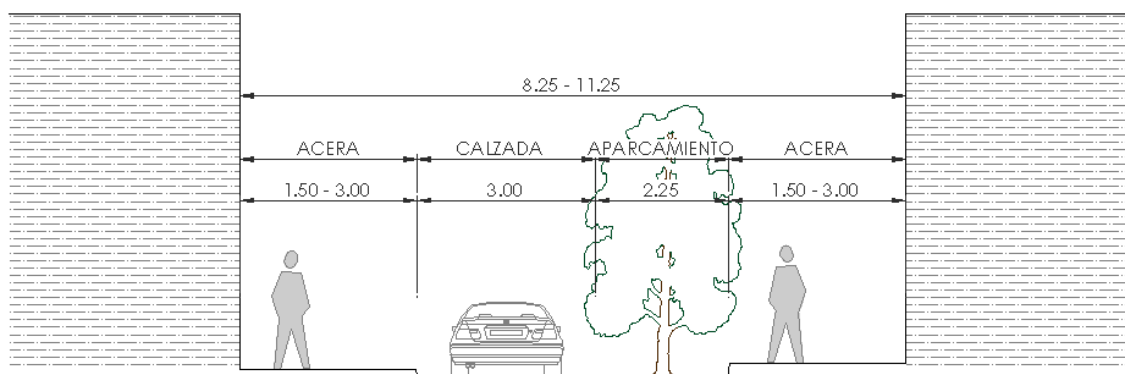
Descripción del núcleo:

En el resto de Tegueste casco que queda fuera del casco histórico, también se tiende a calmar el tráfico y a integrar al peatón y posible ciclista dentro del mismo. La mayoría del viario es de coexistencia, articulado a partir de vías segregadas y del eje de viario urbano básico Los Pobres.

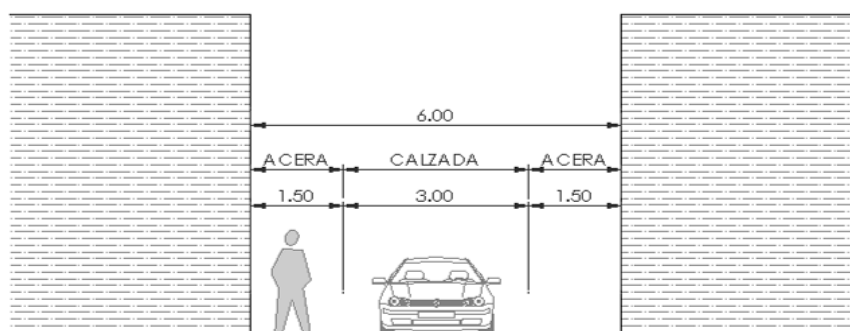
Asimismo, se incluye un buen número de caminos y vías interiores peatonales.

En las vías urbanas locales segregadas y de coexistencia, además de las secciones presentadas en el Casco Histórico, se proponen otras secciones, como las futuras vías que se crearán en la zona oeste del casco.

Sección propuesta para la futura vía urbana:



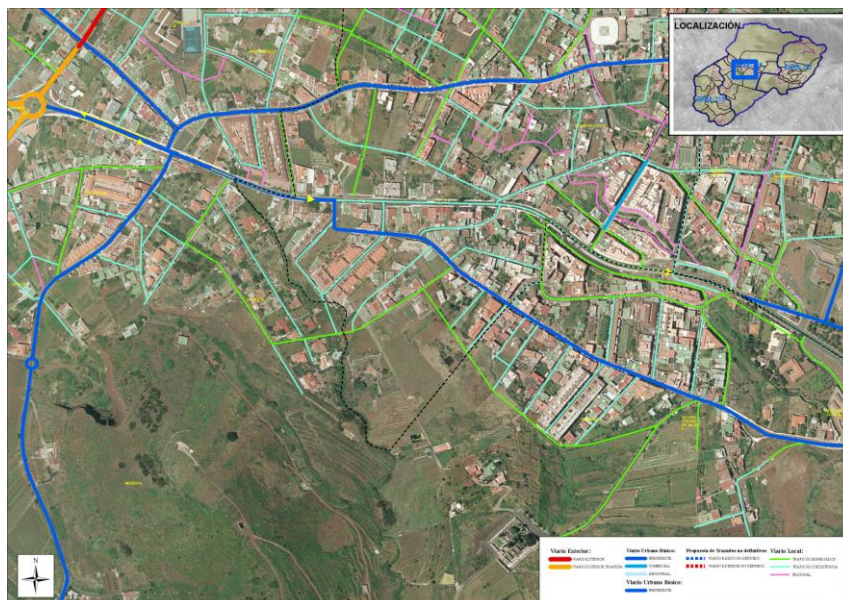
Vía urbana local segregada con sección estricta y aparcamiento.



Vía urbana local de coexistencia de ancho mínimo.

EL BALDÍO.

Plano de situación:



Descripción del núcleo:

Al norte de este núcleo, en toda la zona marcada en la imagen superior, se prevé un importante crecimiento urbanístico.

La urbanización del Camino Viejo, vía urbanas básica, condicionan el resto del viario interno, formado por vías urbanas segregadas y un buen número de vías urbanas locales de coexistencia. Se pretende que el tráfico sea calmado en todas las vías interiores.

Se incluyen a continuación ejemplos de secciones de vía dentro de este núcleo.

Sección actual de la vía:



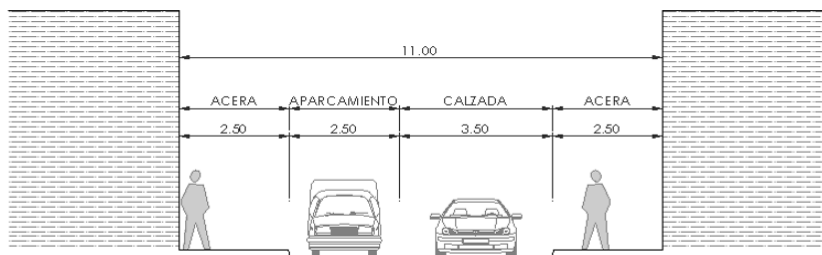
Camino Viejo

Paseo Eugenio López

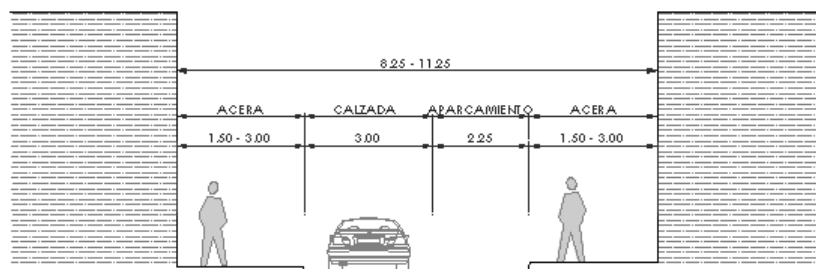


Calle Campamento

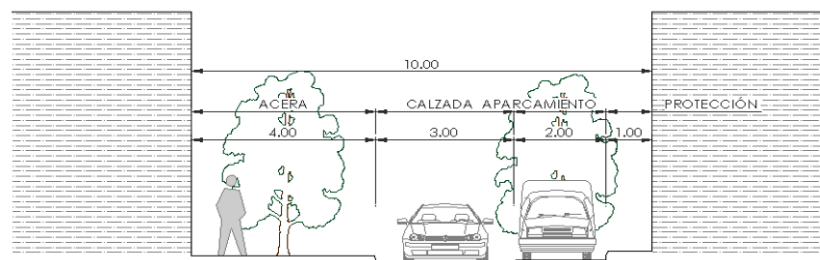
Sección propuesta:



Ejemplo de sección de vía urbana básica preferente. Camino Viejo.



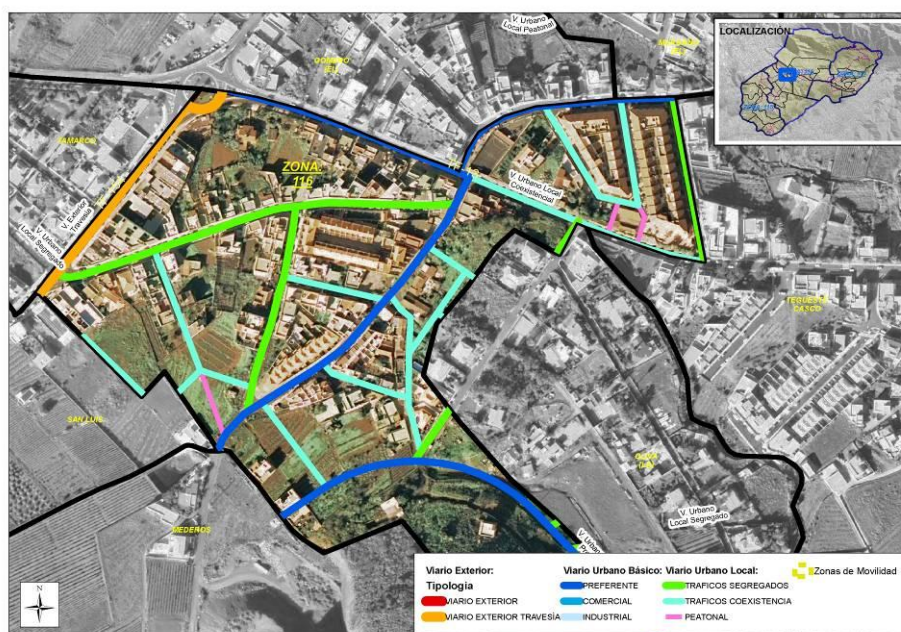
Vía urbana local segregada con sección estricta y aparcamiento. Paseo Eugenio López.



Vía urbana local de coexistencia con aparcamiento. Calle Campamento.

LAS TOSCAS

Plano de situación:



Descripción del núcleo:

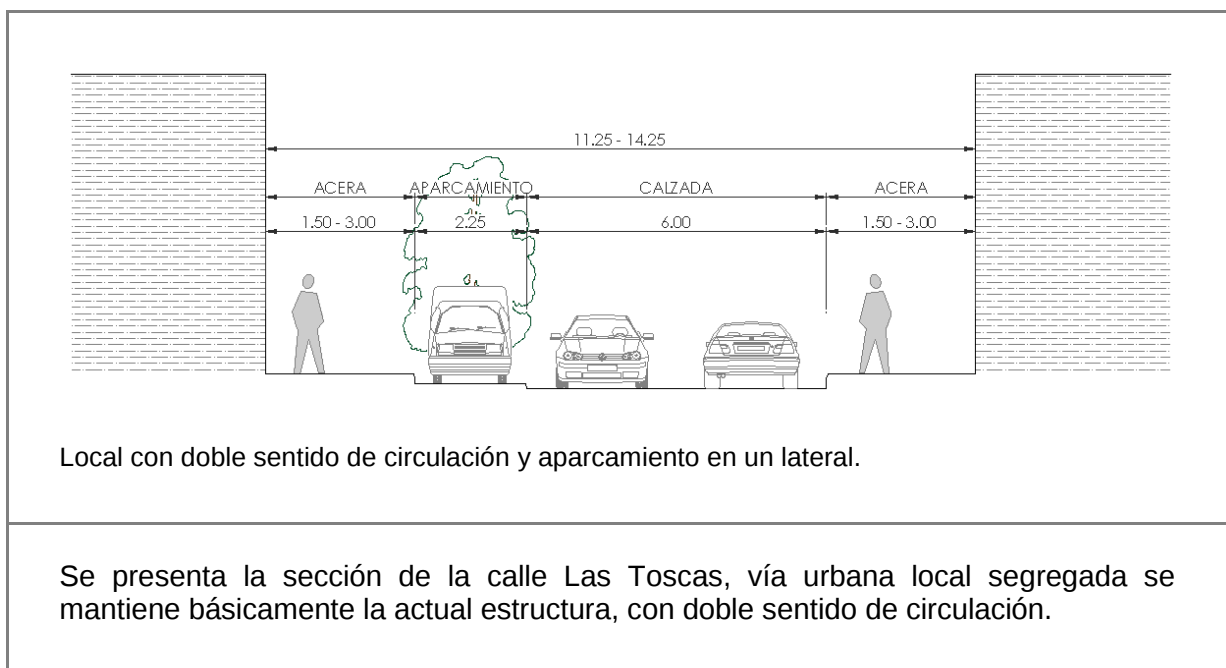
La calle Mederos pasa a convertirse en vía urbana básica, con una propuesta de sección que ya se presentó anteriormente, destacando su carácter estructural. La calle Las Toscas y Alcalde José Hernández son vías urbanas locales segregadas y el resto de vías son de coexistencia.

Se presenta la sección de la calle Las Toscas, vía urbana local segregada se mantiene básicamente la actual estructura, con doble sentido de circulación.

Sección actual de la vía:



Sección propuesta en las calles Padilla Baja y Corazón de Jesús:

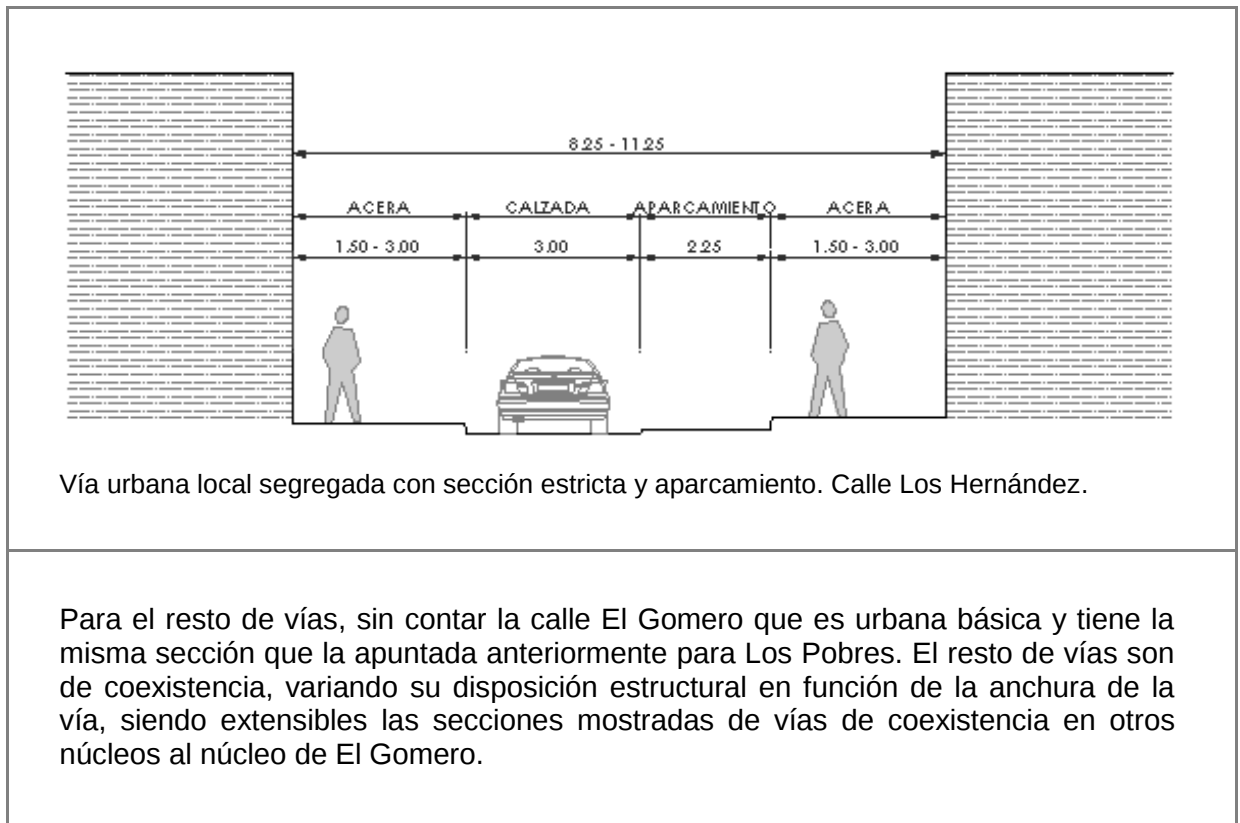


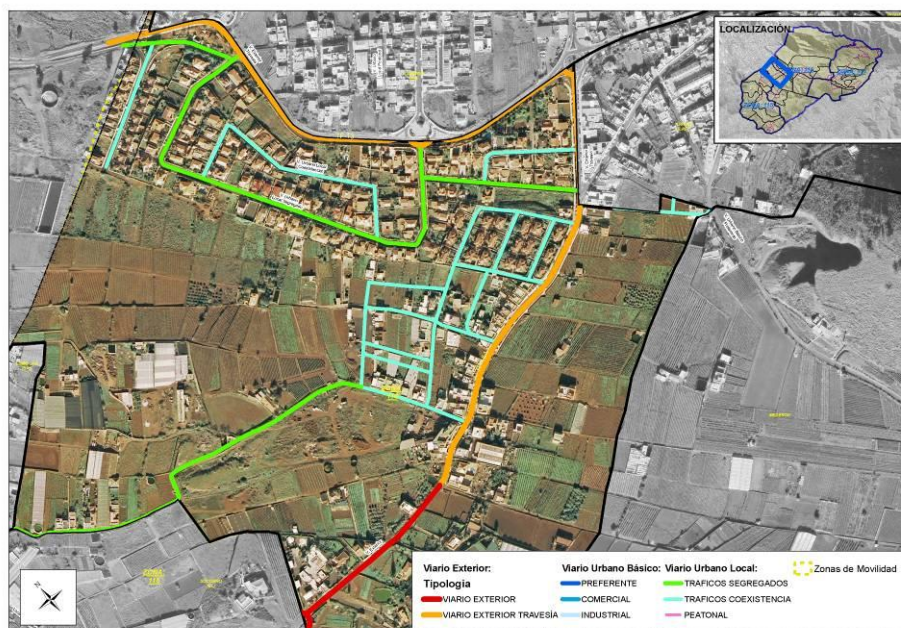
EL GOMERO

Plano de situación:Descripción del núcleo:

El eje Audiencia - Los Pobres – El Gomero a su paso por el barrio de El Gomero es la principal vía del núcleo. A partir de ella parten vías urbana locales, sobre todo de coexistencia aunque hay varias segregadas (Los Hernández, Maestro José Espinosa y Las Flores).

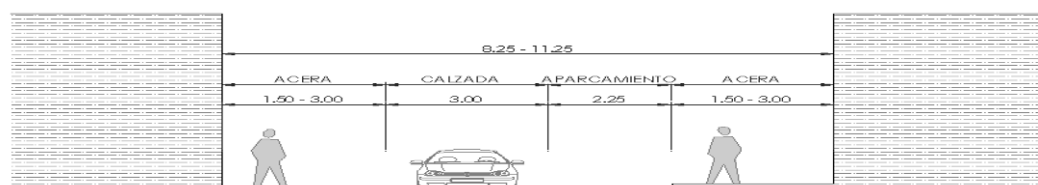
Sección actual de la vía:Sección propuesta para la vía exterior norte:



Plano de situación:Descripción del núcleo:

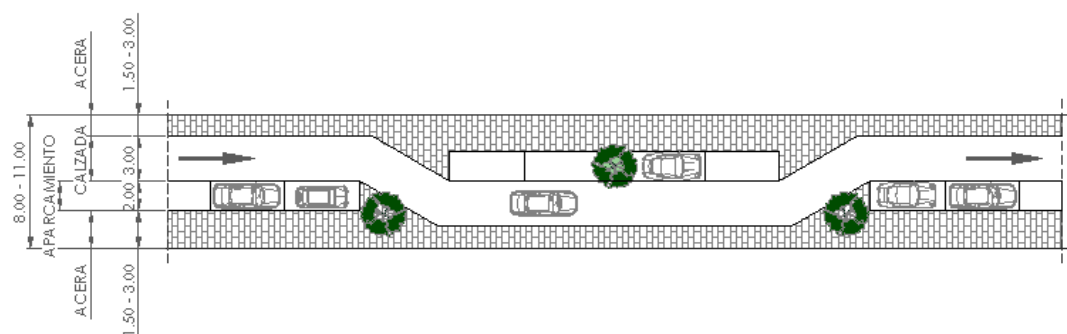
El viario en estos núcleos es el típico de una zona residencial de viviendas unifamiliares. Ello favorece que la mayoría del viario sea de coexistencia, articulado a partir de vías urbanas locales segregadas.

Sección actual de la vía:Sección propuesta para vías de coexistencia en Tamarco – San Luis:



Vía urbana local de coexistencia en San Luis. Calle Las Tuneras.

Se presenta un ejemplo de planta de una calle de coexistencia como la calle Las Tuneras, planta extensible al resto de vías urbanas locales de coexistencia, siendo ésta la línea a seguir para estas vías.

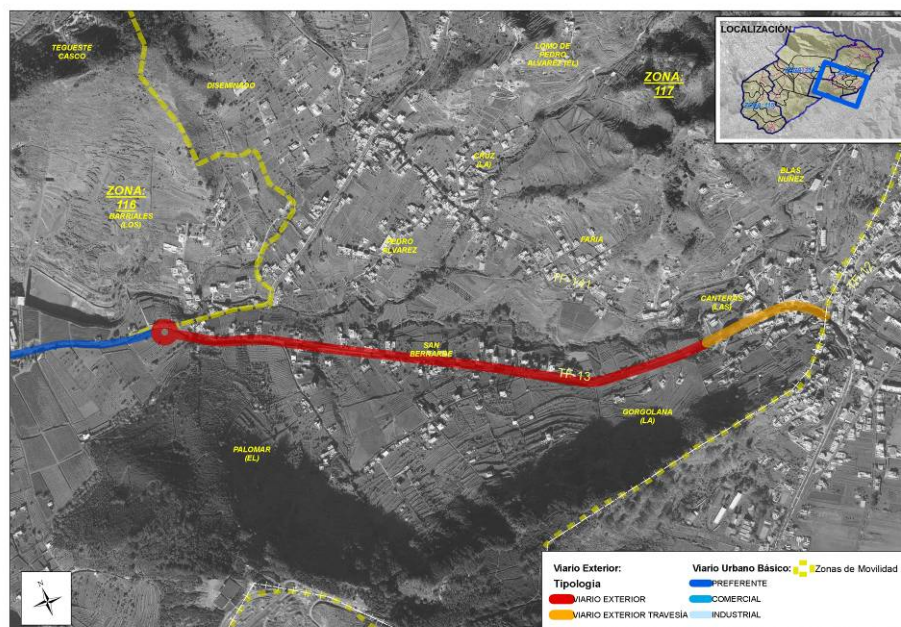


Además, este núcleo cuenta con la vía exterior de travesía TF-154, cuya sección ya se presentó anteriormente.

APENDICE 3: PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA ZONA 117

TF-13

Plano de situación:



Sección actual de la vía:

- Dos carriles con doble sentido de circulación
- Acerado en el lateral derecho sentido Bajamar a partir de la cuesta de San Bernabé
- Ausencia de acerado en los laterales en la zona de Las Canteras



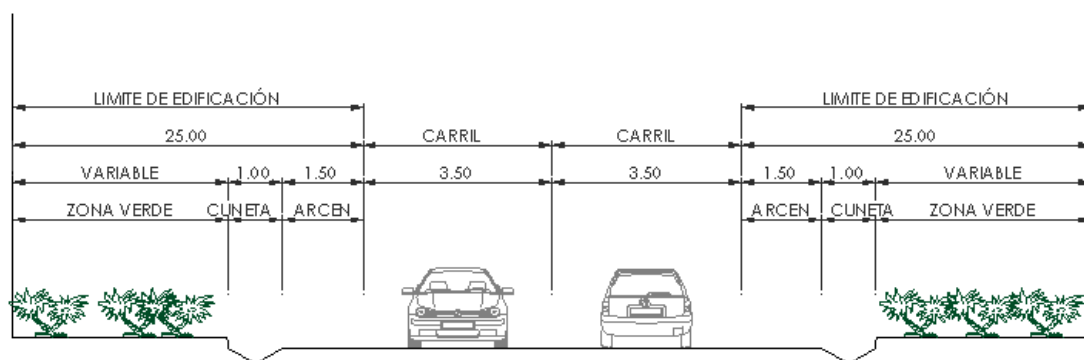
Objetivos de la intervención:

- Potenciar los desplazamientos no motorizados especialmente en la zona de Las Canteras

Actuaciones previstas:

- Acerado, al menos en uno de los laterales en la zona de Las Canteras para dar continuidad de acerado al tramo de la TF-13 que actualmente cuenta con acera.

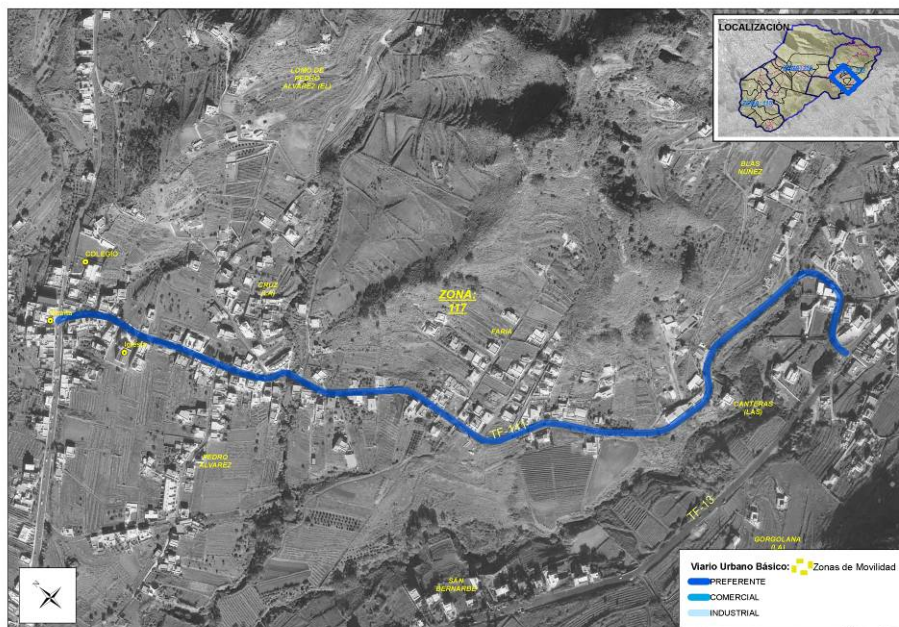
Sección propuesta para la TF-154, zona de travesía El Portezuelo:



Vía exterior de capacidad media

TF-141 Y SU CONTINUACIÓN POR LA CALLE EL MEDIO

Plano de situación:



Sección actual de la vía:

- Dos carriles con doble sentido de circulación
- Ausencia de aceras en la mayor parte de la vía, y cuando está presente es de escasas dimensiones

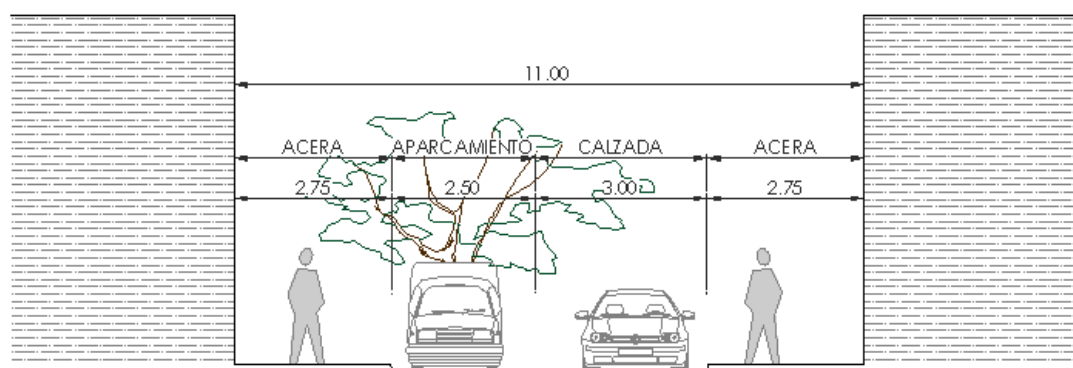


Objetivos de la intervención:

- Potenciar los desplazamientos no motorizados especialmente en Pedro Álvarez en condiciones de seguridad
- Crear un eje central de tráfico calmado

Actuaciones previstas:

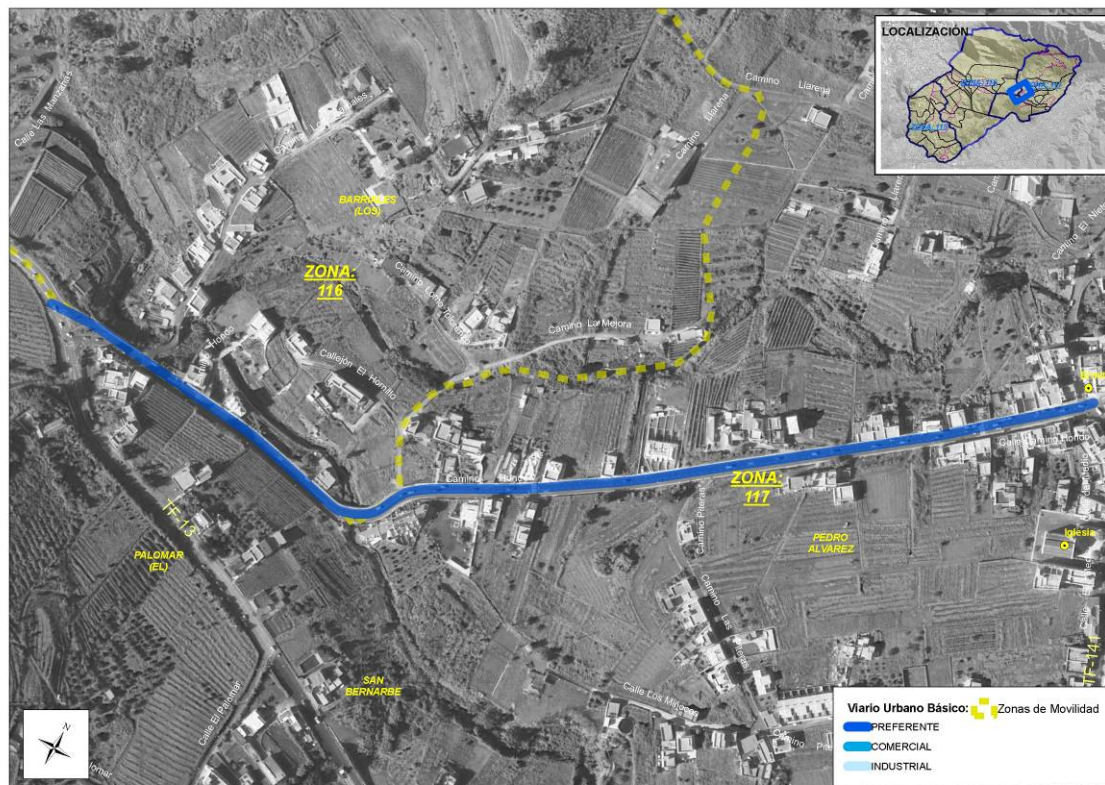
- Inclusión de acerado en toda la vía, al menos en uno de los laterales.
- Supresión de uno de los carriles, dejando un solo sentido de circulación, sentido ermita de Pedro Álvarez, en el tramo de TF141 que atraviesa la zona más urbana.
- La vía continúa siendo Vía Urbana Básica preferente pero al eliminar un carril el peatón gana protagonismo.

Sección propuesta para la TF-154, zona de travesía El Portezuelo:

Vía Urbana Básica colectoras de sección estricta con un solo sentido de circulación y aparcamiento en un lateral

CAMINO HONDO

Plano de situación:

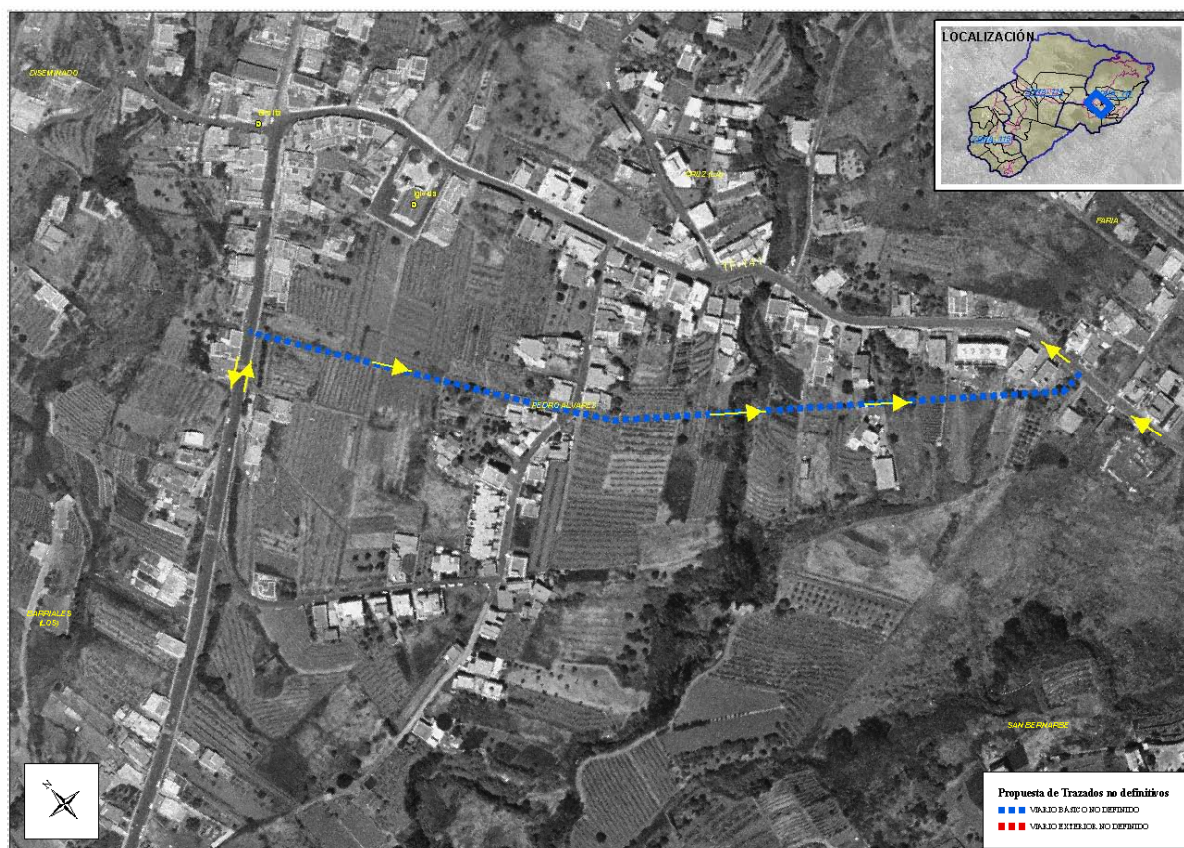


Descripción del núcleo:

En esta vía no se prevén nuevas intervenciones, conservándose la actual tipología y estructura, es decir, doble sentido de circulación, aparcamiento y acerado en ambos laterales.

FUTURA VÍA URBANA BÁSICA QUE ATRAVIESA LAS PITERITAS

Plano de situación:



*El trazado propuesto es orientativo, no vinculante para el P.G.O.

Descripción del núcleo:

Esta vía será similar a la TF-141 y su continuación por el Camino de El Medio que se presentó anteriormente, contando con un solo carril y con un sentido de circulación contrario al propuesto para la TF-141 – Camino El Medio. La sección, por tanto, es similar.

VÍAS URBANAS LOCALES SEGREGADAS EN PEDRO ÁLVAREZ – LAS CANTERAS

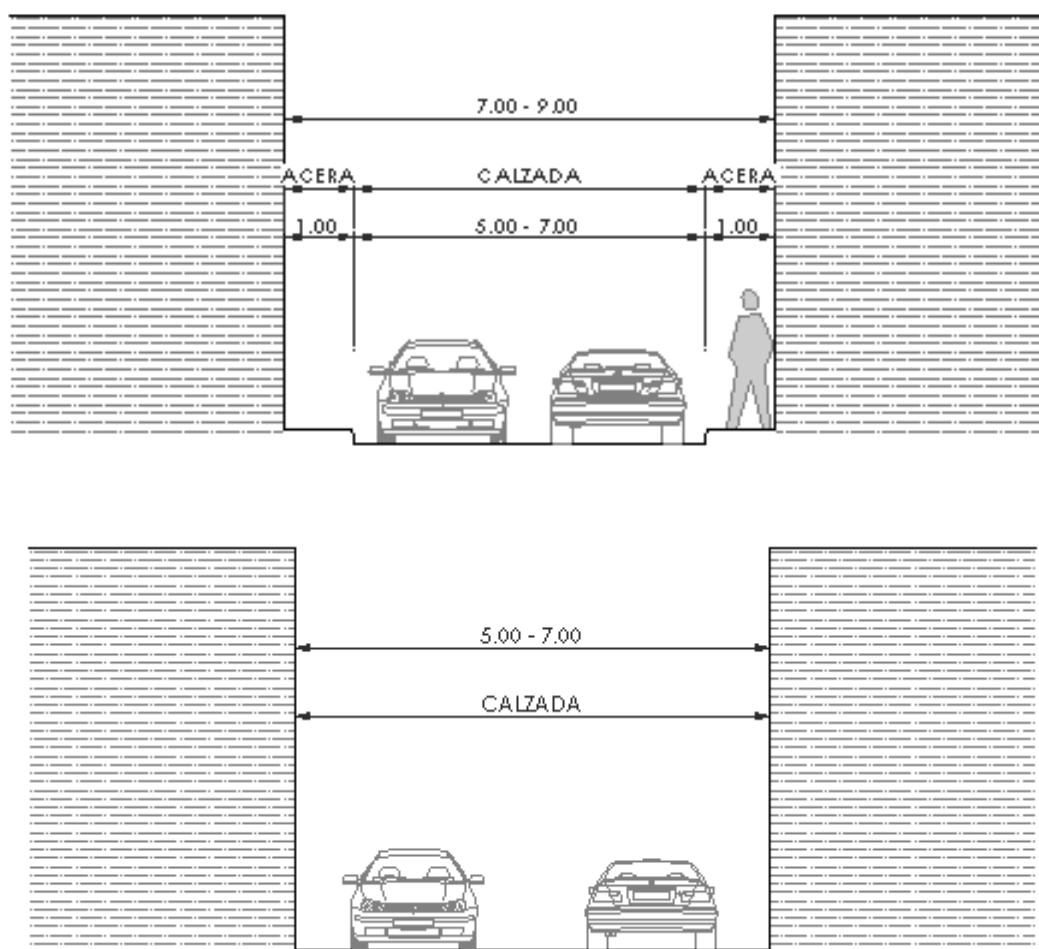
Problemática general:

- Vías de elevada pendiente
- Ausencia de acerado
- Calles sin salida
- Pavimento en mal estado

Actuaciones previstas:

- Vías de tráfico segregado
- Doble sentido de circulación
- Aceras de protección de frente de fachadas cuando sea posible

Sección propuesta para las vías urbanas locales segregadas en Pedro Álvarez – Las Canteras:



VÍAS URBANAS LOCALES DE COEXISTENCIA EN PEDRO ÁLVAREZ – LAS CANTERAS

Para la futura urbanización de la zona de Las Piteras se prevén una serie de calles de coexistencia, potenciadas por la presencia de zonas verdes. Las secciones de vías urbanas locales de coexistencia presentadas tanto en la zona 115 como en los diversos núcleos de la zona 116 son extensibles para esta zona, siempre tendiendo en consideración la sección de la vía.

APENDICE N° 4: PLANOS

FASE II PLAN DE MOVILIDAD

ÍNDICE DE PLANOS

- 1. JERARQUÍA VIARIA Y ESQUEMA FUNCIONAL**
 - 1.1 MUNICIPAL**
 - 1.2 ZONA 115**
 - 1.3 ZONA 116**
 - 1.4 ZONA 117**
- 2. RECORRIDOS PREFERENTES DE GUAGUA**
- 3. RECORRIDOS PREFERENTES PEATONALES**
- 4. RECORRIDOS PREFERENTES CICLABLES**
- 5. SECCIONES TIPO**