

**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN SUPLETORIO
DE SANTA BRÍGIDA. ADAPTACIÓN PLENA Y
ADAPTACIÓN A LAS DIRECTRICES DE
ORDENACIÓN Y DEL TURISMO.
APROBACIÓN DEFINITIVA.**



DOCUMENTO Nº9. ESTUDIO DE MOVILIDAD

EM03. PROPUESTAS


A.A.N.
arquitectos, S.L.



OCTUBRE 2015

DOCUMENTO Nº9. ESTUDIO DE MOVILIDAD

EM03. PROPUESTAS

ÍNDICE

1.- PROPUESTAS	3
2.- VÍAS RODADAS.....	3
2.1.- CIRCUNVALACIÓN SUR. TÚNEL DE SANTA BRÍGIDA.	3
2.2.- MEJORA Y ADECUACIÓN DE LA CARRETERA DE LOS OLIVOS	4
2.3.- CONEXIÓN ENTRE LA GC-15 Y LA CARRETERA DE LOS OLIVOS	6
2.4.- MEJORA DE LA CARRETERA DE LA ANGOSTURA (GC-320).....	6
2.5.- CARRETERA DE LA CONCEPCIÓN.....	7
2.6.- MEJORA DE LAS INTERSECCIONES.....	8
2.7.- MICROACTUACIONES EN VÍAS.....	8
2.8.- MEDIDAS EN LAS TRAVESÍAS DEL MONTE LENTISCAL Y SANTA BRÍGIDA.	9
3.- SENDAS PEATONALES.....	10
3.1.- ACCESIBILIDAD.....	10
3.1.1.- NORMAS DE DISEÑO Y TRAZADO DE RECORRIDOS PÚBLICOS	11
3.2.- TRANSITABILIDAD	13
3.2.1.- CONEXIÓN PEATONAL EL MONTE LENTISCAL – LOS ALVARADOS ...	13
3.2.2.- RECUPERACIÓN DE SECCIÓN ÚTIL DE LAS ACERAS	13
4.- TRANSPORTE COLECTIVO	14
4.1.- ACCESIBILIDAD.....	14
4.1.1.- LINEA DE TRANSPORTE COLECTIVO EN LOS OLIVOS.....	14
4.1.2.- PARADA PREFERENTE EN CASCO DE SANTA BRÍGIDA	14
4.2.- TRANSITABILIDAD	15
4.2.1.- ACONDICIONAMIENTO DE PARADAS DE GUAGUA	15

1.- PROPUESTAS

Del análisis de las infraestructuras efectuado, se ha puesto de manifiesto que existe una alta congestión en las principales vías que se concentra fundamentalmente en las horas punta de los días laborables y en dirección a Las Palmas de Gran Canaria. Por otro lado la configuración y localización de los núcleos urbanos hace compleja la comunicación entre los mismos pues las carreteras que los unen tienen una sección insuficiente y difícil de ampliar al estar ocupados los márgenes de la carretera por edificaciones, lo que supone la inexistencia de corredores peatonales. Esto hace que los núcleos de Santa Brígida actúen de forma independiente unos de otros.

La estructura viaria del municipio de Santa Brígida viene marcada por la topografía del municipio, y se caracteriza por los barrancos que lo recorren longitudinalmente. Las carreteras se proyectan paralelas a estos barrancos dificultándose de esta forma la comunicación transversal. Esto ha derivado en una concentración del tráfico en la GC 15 en detrimento de las vías paralelas. Al mismo tiempo las edificaciones se han concentrado a lo largo de este corredor impidiendo su ampliación y recalificación.

Para el estudio del corredor centro el Cabildo de Gran Canaria está tramitando un Plan Territorial Especial el PTE19 que propone algunas soluciones pero que mantiene el carácter de municipio de paso más que resuelve los propios problemas de movilidad municipal.

Las soluciones propuestas van encaminadas a resolver los problemas detectados, como son el alto grado de saturación de las vías principales, la mala transitabilidad en las principales carreteras por déficit en la sección de las vías y la deficiente relación transversal entre las vías principales, y por otro lado la peligrosidad existente dentro de los núcleos urbanos producida por las pronunciadas pendientes que dificultan la movilidad peatonal y ciclista. Es por tanto que la intención de la propuesta será la de mejorar las conexiones entre núcleos con nuevos corredores, mejorar la transitabilidad de las vías aumentando la sección de algunas de ellas, como es el Camino de Los Olivos. Y por otro lado reducir el tráfico de paso a través del núcleo de Santa Brígida con la circunvalación al mismo, con la circunvalación por el lado norte que une el camino de Los Olivos con la GC15.

2.- VÍAS RODADAS

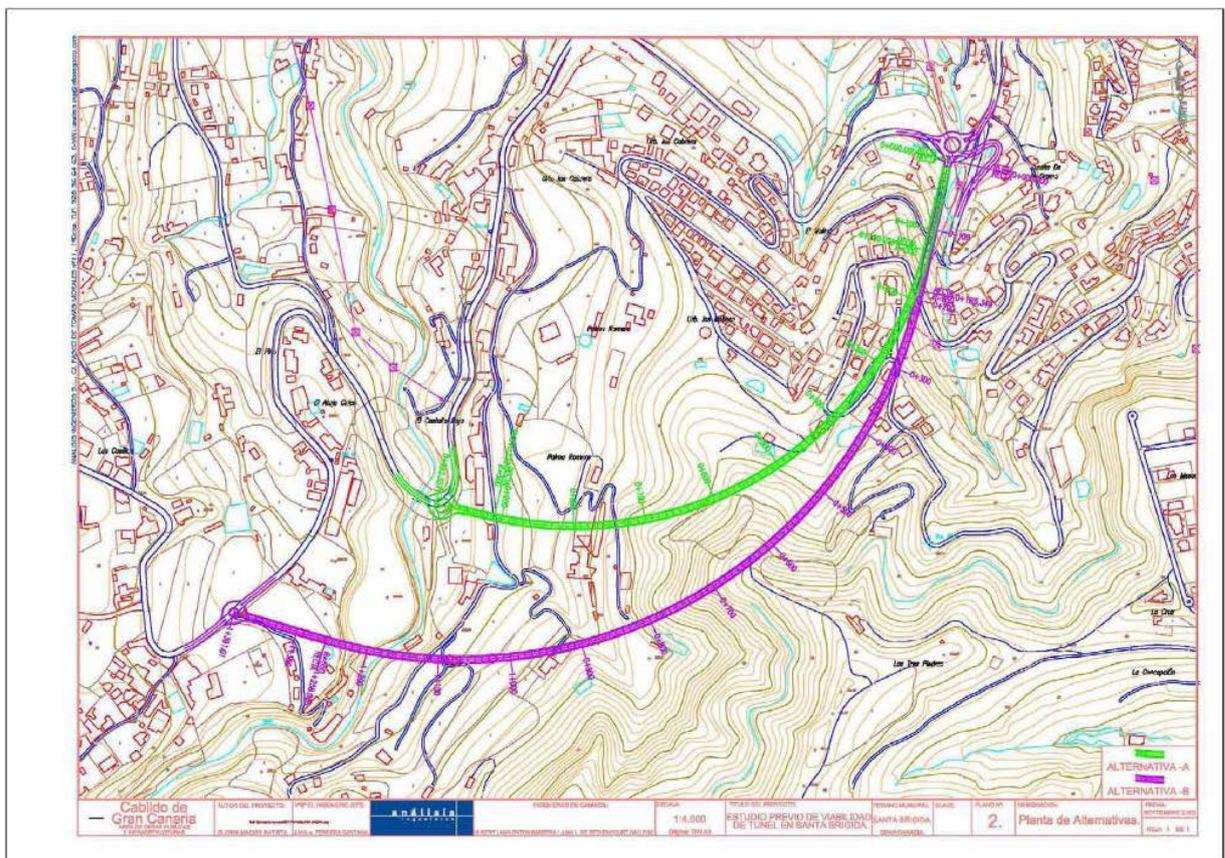
2.1.- CIRCUNVALACIÓN SUR. TÚNEL DE SANTA BRÍGIDA.

El continuo aumento de tráfico en la carretera GC-15 a su paso por el núcleo de Santa Brígida genera la necesidad de buscar vías alternativas de circunvalación del casco. El PTE-19 considera la ejecución de un túnel según un estudio previo de viabilidad, que consiste en la conexión de la GC-15, desde el acceso a la urbanización de La Cuesta de La Grama hasta el Puente de Santa

Brígida, a fin de circunvalar el casco urbano del núcleo. Se plantean cuatro alternativas en el Estudio previo de Viabilidad de Túnel de Santa Brígida, concluyendo la redacción del mismo en septiembre del 2003.

Para las cuatro alternativas propuestas en este Estudio se plantea de manera general y común, la ejecución de un túnel de doble sentido de unos 700 a 900 metros de longitud, con dos carriles de circulación, uno para cada sentido, de sección circular con un radio de excavación de 5,79 metros y un radio útil de 5,24 metros. Se disponen dentro de la sección dos carriles de 3,5 metros, dos arcenes de 1 metros y dos aceras de 0,75 metros. El trazado en planta tiene radios iguales o superiores a 500 metros.

Se proyectan asimismo rotondas, de diferente diámetro y geometría, según la alternativa, para la conexión de las nuevas vías con la GC-15, tanto para la conexión inicial en La Cuesta de La Grama, como para las conexiones finales de cada una de las alternativas.



Fuente: Memoria Informativa del PTE 19. Mejora de la Accesibilidad entre Tafira y San Mateo.

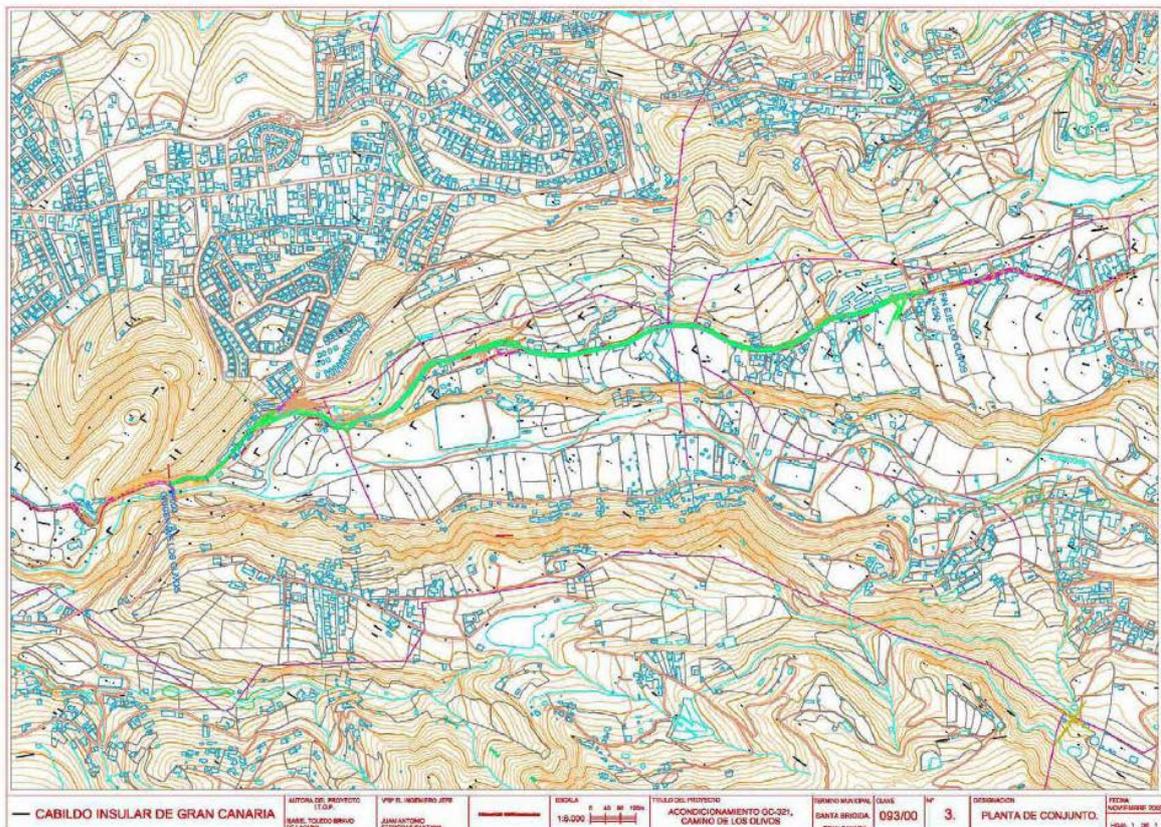
2.2.- MEJORA Y ADECUACIÓN DE LA CARRETERA DE LOS OLIVOS .

Así como se describe en el estudio de movilidad del PIO, la GC-310 presenta un cruce a la altura de La Calzada a partir del cual parte la GC-320. Ambas carreteras presentan altos grados de saturación.

La carencia en cuanto a sección transversal está en torno al 30%, existiendo varios enclaves en donde la circulación simultánea no es posible debido a la estrechez de la calzada.

La presente propuesta tiene como objeto reforzar las conexiones Tafira – Santa Brígida, al igual que propone el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, por medio de las carreteras existentes a través del acondicionamiento de las mismas. Por esta razón y la vista de las carencias geométricas que presenta la carretera, se propone el acondicionamiento de la vía, aumentando la plataforma para dar cabida a carriles y arcenes con sección reglamentaria así como la instalación de otros elementos que mejoren la circulación y sirvan de refuerzo a los existentes.

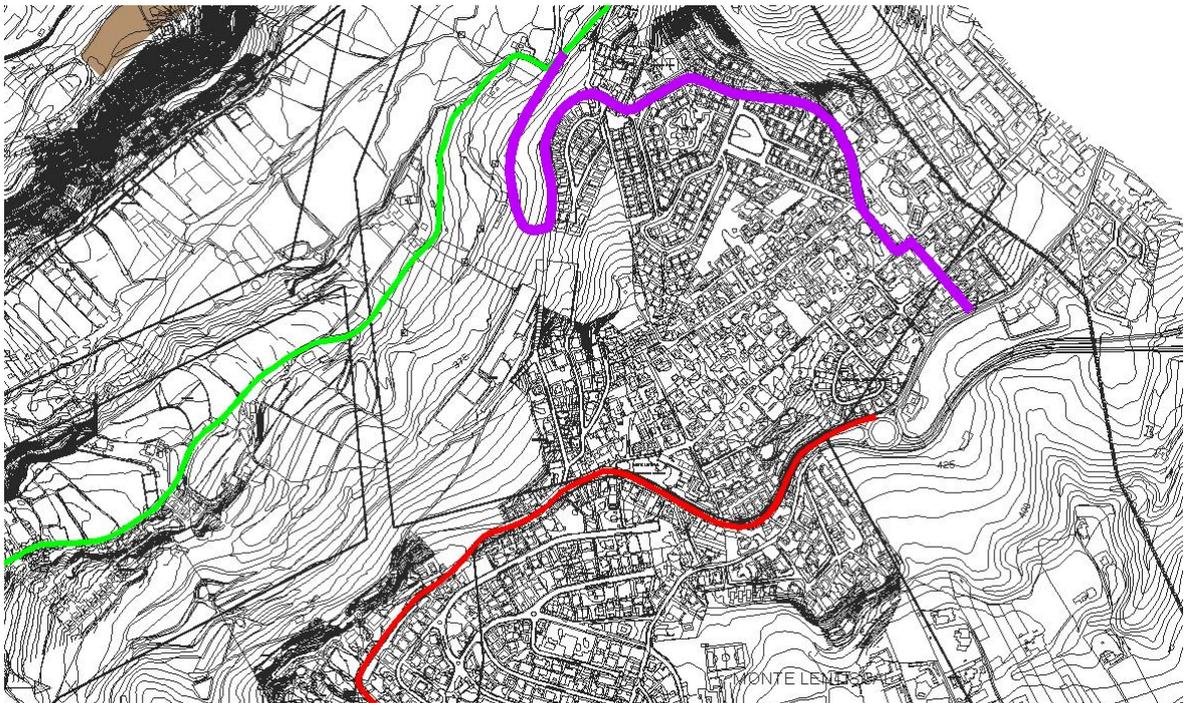
Al mismo tiempo tal y como menciona el PTE-19 y el proyecto de Acondicionamiento GC321, Camino de los Olivos. Se propone la mejora en planta, alzado y sección transversal del tramo de la GC-321, que coincide con el Camino de los Olivos, adaptándose lo más posible al trazado original y adecuando las características del mismo a las condiciones de una carretera convencional C-40. Además de ampliar y mejorar la plataforma, se plantea la mejora de la seguridad vial, replanteando el trazado, aumentando la posibilidad de adelantamiento y paradas y mejorando la señalización, balizamiento y defensas. Debido a las deficiencias en la subida al Camino de los Olivos, en las proximidades del Barranco del Colegio hasta la Urbanización del Monte Lentiscal, se plantea mejorar dicha intersección.



Fuente: Memoria Informativa del PTE 19. Mejora de la Accesibilidad entre Tafira y San Mateo.

2.3.- CONEXIÓN ENTRE LA GC-15 Y LA CARRETERA DE LOS OLIVOS

Como se expone en el apartado de la propuesta de mejora y adecuación de la carretera de los Olivos, cuyo objetivo será la de reforzar la comunicación entre Tafira (Las Palmas)-Santa Brígida-San Mateo, a la vez que descongestionar la GC-15, se adaptará el trazado de la carretera y se mejoraran las intersecciones. La GC-4 que termina en la rotonda de Bandama, deberá continuar por la GC-15 y conectar al mismo tiempo con la GC-321. Esta conexión se realizará a través del núcleo poblacional del Monte Lentiscal, que supondrá la recualificación de la calle Fernando Guanarteme, un pequeño tramo de Real de Coello y continuará por la calle Hoya Capa, atravesando la urbanización de los Lentiscos hasta llegar a la Carretera de los Olivos.



Fuente: Plano de Propuesta. Conexión GC-15 y carretera de los Olivos. Elaboración Propia

2.4.- MEJORA DE LA CARRETERA DE LA ANGOSTURA (GC-320)

De acuerdo con el PTE-19 de Corredor acceso transversal al interior. Mejora de la accesibilidad entre Tafira y San Mateo, se propone también la Mejora de la carretera de La Angostura, GC-320, siempre dentro del ámbito de actuación del presente Plan, el cual no incluye los Espacios Naturales Protegidos.

La tramificación y grados de intervención son los siguientes:

- **Entre cruce GC-310 y Monte Lentiscal, intervención en GRADO 3 – OBRAS DE ACONDICIONAMIENTO**

Acondicionamiento de las características geométricas y físicas de la vía. Mejora de la seguridad y

medidas técnicas complementarias. Remodelación y reordenación de enlaces y accesos.

- Rehabilitación/refuerzo del firme
- Señalización balizamiento y defensas
- Eliminación de obstáculos en la vía (retirada de arbolado, etc...), protección contra desprendimientos.
- Acondicionamiento de elementos técnicos complementarios (muros, obras de paso, etc...)
- Ampliación de la sección
- Rectificación/corrección del trazado en planta y alzado
- Reordenación de enlaces y accesos
- Creación de carriles para vehículos lentos
- Disposición/reordenación de paradas de guaguas, apartaderos
- Disposición/reordenación de apartamientos
- Mejora de la seguridad peatonal: ordenación de los márgenes y adecuado control de accesos, etc.

- Entre Monte Lentiscal y el cruce de Santa Brígida, intervención en GRADO 2 – OBRAS DE MEJORA.

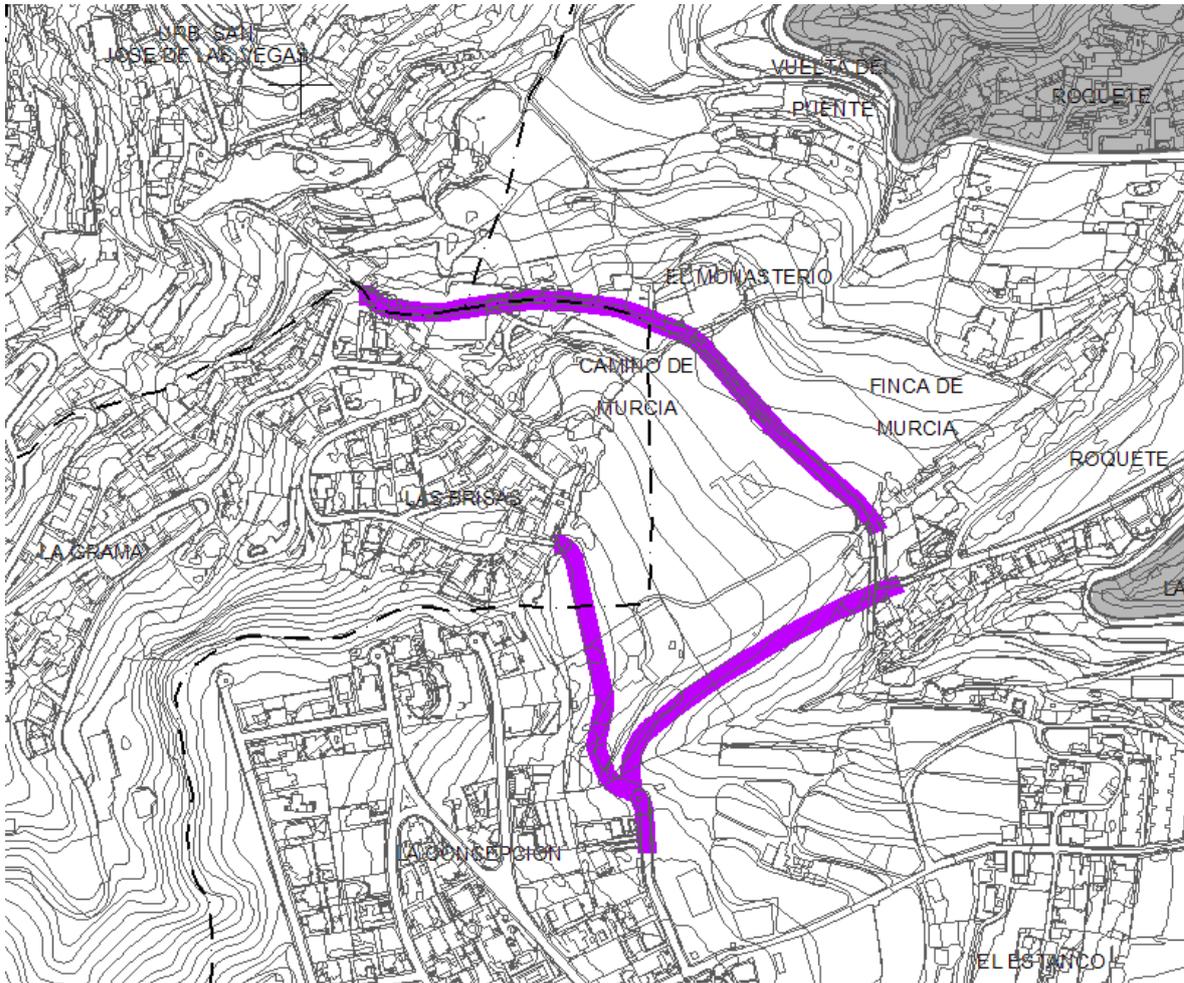
Mejora de las características geométricas y físicas de la vía. Mejora de la seguridad y medidas técnicas complementarias.

- Rehabilitación/refuerzo del firme
- Señalización balizamiento y defensas
- Eliminación de obstáculos en la vía (retirada de arbolado, etc...), protección contra desprendimientos.
- Mejora de elementos técnicos complementarias (muros, obras de paso, etc...)
- Ampliaciones de sección, corrección de estrechamientos.
- Mejora del trazado en planta y alzado
- Reordenación de enlaces y accesos
- Disposición/reordenación de paradas de guagua, apartaderos
- Disposición/reordenación de aparcamientos
- Mejora de la seguridad peatonal: ordenación de los márgenes y adecuado control de accesos, etc.

2.5.- CARRETERA DE LA CONCEPCIÓN

El Barrio de la Concepción situado al sur del municipio y de reciente urbanización se encuentra actualmente en una situación de aislamiento y desconexión. Está compuesto por viviendas unifamiliares aisladas de baja densidad que aún se encuentra por consolidarse, sin embargo los accesos en la actualidad lo limitan bastante ante este hecho. La única opción de acceso es una vía de sección insuficiente, que supone un peligro para los usuarios, no permite el paso simultáneo de dos vehículos y tampoco permite la visibilidad para el paso seguro. Se plantea por tanto solucionar los accesos a dicho núcleo poblacional, adecuándose de la mejor manera posible para

que no perjudique el entorno natural, conectando las vías de la Concepción con la terminación de la Cuesta de la Grama.



Fuente: Plano de Propuesta. Carretera a La Concepción. Elaboración Propia

2.6.- MEJORA DE LAS INTERSECCIONES.

Como consecuencia del apartado anterior de acondicionamiento de las vías, la variación de la sección transversal, la mejora de la visibilidad en los cruces y la implantación de la señalización, favorecería el tránsito de los usuarios de las carreteras.

La mejora de las intersecciones también pasaría por ver cuál es el tipo de intersección más idónea, teniendo en cuenta la ubicación de la intersección así como un detallado estudio de la intensidad y tipo de tráfico que la regenta, que no es objeto de este EM.

2.7.- MICROACTUACIONES EN VÍAS.

Esta acción debe significar una respuesta rápida a las demandas detectadas en el proceso de análisis. En la medida que esto sea así, podrá servir para aumentar el grado de aceptación del EM en asociaciones y ciudadanos.

En su mayor parte se trata de acciones de poca complejidad, que tienen un coste relativamente bajo respecto al resto de programas planteados por este EM.

- **Tratamientos para evitar los excesos de velocidad.**

Coordinación con la Policía Municipal para el control de las zonas con mayor accidentabilidad, y estudio de tratamiento de dichas zonas para disminuir la velocidad de los vehículos. Estos entornos no pretenden crear entornos similares a zonas 30, sino que buscan, básicamente, una disminución de la accidentabilidad a partir de la reducción de la velocidad.

Para ello se utilizarán elementos puntuales como creación de pasos sobre elevados en cruces, lomos trapezoidales en los pasos de peatones e incluso bandas sonoras de señalización de velocidad.

No se considera ni se debiese salvo casos obvio, la reducción de la velocidad actual de cualquier tramo por argumentos medioambientales, puesto que no existen estudios que así lo avalen en casos de reducciones hasta los 80 km/h.

2.8.- MEDIDAS EN LAS TRAVESÍAS DEL MONTE LENTISCAL Y SANTA BRÍGIDA.

Además de los recogidos en el resto de propuestas del presente Estudio de Movilidad, con carácter general, los objetivos que se contemplarán para los tramos de travesía serán:

- Dotar a la travesía de un carácter más urbano
- Regular y disponer aparcamientos y paradas del transporte público desde la óptica del sistema de transporte
- Posibilitar el tránsito y la estancia de peatones, en condiciones de seguridad.
- Permitir, siempre que sea viable, carriles bici en las travesías o en los tramos de carreteras que comuniquen núcleos cercanos, a tenor de lo dispuesto en el artículo 65 Reglamento de Carreteras de Canarias.
- Establecer distinción entre las distintas zonas funcionales de la vía, acera, calzada, paradas de transporte público colectivo, zona de carga y descarga asociada a los servicios que se localizan en las travesías, etc.
- Reservar los espacios necesarios para los servicios municipales.
- Habilitar los pasos de peatones que se estimen necesarios en función de la zona.
- Facilitar los accesos a los sistemas generales así como dotaciones y servicios del entorno.

Los criterios que se deberán utilizar a la hora de conseguir estos objetivos son:

- Atender a aspectos funcionales, formales y estéticos para ordenar los márgenes de las travesías

- Desarrollar los proyectos de carreteras en base a la seguridad vial tanto de peatones como de vehículos.
- Mejorar la calidad de vida de los habitantes de esas áreas.

3.- SENDAS PEATONALES

3.1.- ACCESIBILIDAD

El Programa de Adaptación a la Ley 8/1995 de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación tiene el objetivo de conseguir adaptar a las condiciones de Itinerario Adaptado¹ a los viales del Municipio de Teror, allí donde fuese posible. Este programa parte con el problema de la fuerte orografía municipal, ya que Santa Brígida se encuentra en un terreno accidentado donde se pueden localizar pendientes que generen complejidad a los usuarios y también complicaciones para aplicar la normativa, debido a que no se podrá adaptar al U.M.R. más desfavorecido. La aplicación de éste programa debe ser estudiada detalladamente, puesto que la adaptación no será exacta a la norma, pero se tendrá que realizar dicha adaptación en la medida en que sea posible.

En Santa Brígida existen un total de 314 personas de movilidad reducida, sin conocerse su distribución, aunque a la vista del dato y según la sección de éste texto, es un municipio con considerada presencia de U.M.R., por los que se precisa de una red peatonal adaptada a las solicitudes que la Ley requiere. Tener en cuenta que de esos 314 U.M.R., 258 son por disminución de su capacidad física, así que los restantes son por capacidad mental. Con esto justificamos que se adapten los itinerarios aunque sea de manera parcial y condicionada por las pendientes.

Se han seleccionado una serie de itinerarios, recorridos de los cascos y las zonas donde hay gran presencia de viviendas a nivel general en cada entidad, los cuales deben ser adaptados en la mayor medida posible, y aunque las pendientes longitudinales no estén a favor, ya que consideraremos que por ellos no circulará el U.M.R. más desfavorecido.

Estos itinerarios tienen como fin el tránsito a través de las sendas más representativas para alcanzar equipamientos que son importantes para éste tipo de usuarios; tales puntos son entre otros, los Centros de Salud, los puntos de localización de los transportes públicos, los Centros de Administración Municipal, los Centros de Enseñanza y los Centros Sociales.

El Programa incluye todas las actuaciones referentes para lograr itinerarios adaptados en las zonas seleccionadas, actuaciones que serían:

- Adaptar los itinerarios a las condiciones geométricas exigidas por la norma, prestando

¹ “Se considera itinerario adaptado aquel espacio, instalación o servicio que se ajuste a los requerimientos funcionales y dimensionales del Reglamento de la Ley 8/1995, garantizando su utilización autónoma y con comodidad a las personas con limitación, movilidad o comunicación reducida.”

especial atención en el ancho de la acera y radios de giro, que condicionan el tránsito de las personas en mayor medida, ya que la pendiente, factor condicionante, estará vinculado a la topografía del lugar.

- A las condiciones geométricas, hay que destacar que todo el mobiliario urbano esté colocado de forma que las respete.
- El pavimento será el adecuado, tal que, indique modificaciones en el trazado de la senda peatonal, bien sea por cambios de textura o por color, o ambos, es decir, “Pavimento Especial Señalizador”. También será adecuado para evitar deslizamientos que puedan provocar caídas. Se dotará a las sendas con bordillos o pequeñas barandillas para identificar su fin.
- En las zonas de árboles, setos y jardinería que lo requieran se dispondrán alcorques o tapas de rejillas.
- Las escaleras que se encuentren en los recorridos peatonales serán adaptadas, sobre todo en cuanto al equipamiento con barandillas de protección y pasamanos.
- La señalización viaria será adecuada, pasos de peatones adaptados y dotados de señalización luminosa si fuese necesario.
- El mobiliario urbano cumplirá las condiciones requeridas por la Ley 8/1995 de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación.

3.1.1.- NORMAS DE DISEÑO Y TRAZADO DE RECORRIDOS PÚBLICOS

3.1.1.1.- ITINERARIOS ADAPTADOS

Se considera un itinerario como adaptado cuando:

- La banda libre o peatonal tiene una anchura mínima de 1.40 m.
- La pendiente longitudinal en todo el recorrido no supera el 6% y la transversal es igual o menor a 1,5 %.
- Los elementos arquitectónicos resistentes u ornamentales, no podrán sobresalir más de 10 cm. Si están situados a menos de 2.10 m. del suelo.
- No existen escaleras, ni peldaños ni interrupción brusca del itinerario.
- Si el trazado del itinerario comprende una zona ajardinada, las sendas peatonales pueden ser de suelo blando, debidamente compactado, o estar cubiertas con una capa de riego asfáltico y, en cualquier caso, estarán exentas de gravilla o cualquier otro material suelto.

3.1.1.2.- ITINERARIOS MIXTOS.

Son válidos para peatones y vehículos y se consideran adaptados cuando cumplen los siguientes

requisitos:

- Anchura mínima del itinerario: 3m.
- Existe una franja peatonal adaptada, claramente definida.
- Altura libre de obstáculos a lo largo del recorrido: 3m.
- Anchura libre en tramos en que pueda efectuarse el cambio de dirección o giro de un vehículo motor, mínimo de 6,5 m.
- No existen peldaños aislados, ni escaleras, ni interrupción brusca del itinerario.
- Los pavimentos, los elementos comunes de urbanización y el mobiliario urbano instalados en el recorrido son adaptados.

3.1.1.3.- NORMA DE LOS ELEMENTOS URBANÍSTICOS.

3.1.1.3.1.- ACERAS

- Se consideran adaptadas cuando tienen, en toda su longitud, una banda libre o peatonal de 1.40 m. (mínimo), la pendiente longitudinal no rebasa el 6% y la pendiente transversal máxima es de 2%.
- La banda de acceso tiene 10 cm. mínimo de ancho.
- La banda externa podrá tener la anchura que permita la vía de la que forma parte, contando con un mínimo de 0,5 m. En esta banda están situados los elementos verticales de iluminación y señalización, mobiliario urbano y jardinería y arbolado.

3.1.1.3.2.- PAVIMENTOS ADAPTADOS.

Se consideran aptos, cuando se ajustan a las siguientes condiciones.

- Son duros, no deslizantes o antideslizantes y están ejecutados de forma que no existen cejas ni bordes y las únicas hendiduras o resaltes que presentan son las del dibujo del material del piso. Se admiten hasta 4 mm. de alto y separaciones de hasta 5 mm.
- En zonas se dotará de pavimento especial señalizador, para indicar al peatón ciego o con problemas de visión que está en zona de riesgo.
- Cualquier elemento implantado en el pavimento, deberá estar perfectamente enrasados con el pavimento.

3.1.1.3.3.- VADOS

Se consideran vados peatonales adaptados cuando:

- Tienen una anchura de paso libre mínima de 1,2 m.

- El paso está expedito, es decir, sin obstáculo alguno.
- El borde de la rampa está enrasado con la calzada o presenta un reborde o desnivel máximo de 1cm., o 2 cm. si el canto está redondeado o achaflanado.
- La longitud de la rampa es variable y depende de la altura de gálibo del bordillo, con pendiente máxima del 8% y pendiente transversales de 2%.
- El suelo será de distinta textura que la acera.

3.2.- TRANSITABILIDAD

3.2.1.- CONEXIÓN PEATONAL EL MONTE LENTISCAL – LOS ALVARADOS

El núcleo de El Monte Lentiscal/ Los Alvarados suponen el 31% de las Sendas Peatonales de todo el municipio, pero tal y como se expone en el análisis existe un importante punto de rotura entre ambas entidades que rompen la continuidad y por tanto la transitabilidad de un núcleo a otro. Este punto es la Glorieta de Bandama, de igual manera la sección de la GC-802 no da muchas posibilidades para resolver dicha discontinuidad. La conexión entre el Monte y los Alvarados debería realizarse en otro punto de unión entre ambos núcleos, como por ejemplo la calle Bentayga, es por tanto que se considera conveniente que exista una conexión peatonal entre ambas entidades, a través de esta vía que permita que los peatones puedan desplazarse de manera segura y cómoda, con sendas acondicionadas a tal efecto y separadas del tráfico vehicular.

3.2.2.- RECUPERACIÓN DE SECCIÓN ÚTIL DE LAS ACERAS

Uno de los factores importantes para el tránsito de los peatones es que las aceras existentes cumplan con lo dispuesto en la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación, para lo que es de vital importancia que el ancho disponible para la circulación de peatones sea 1.40 metros y esté exento de elementos urbanos como bancos, papeleras, árboles, etc., puesto que la presencia de dichos elementos en la zona de recorrido genera choques entre los usuarios así como situaciones incómodas e incluso algún que otro golpe con el mobiliario urbano.

Lograr las pautas anteriores es importante en zonas muy transitadas por los peatones como son los centros de los núcleos urbanos, las inmediaciones de colegios e institutos, así como zonas administrativas.

4.- TRANSPORTE COLECTIVO

4.1.- ACCESIBILIDAD

4.1.1.- LINEA DE TRANSPORTE COLECTIVO EN LOS OLIVOS

Después de analizar la cobertura del transporte colectivo por núcleos, se observa que el núcleo de Los Olivos posee una cobertura de un 38,36%. Según la propuesta de mejora y adecuación de la GC-320 (carretera de los Olivos) a la que se hace referencia en el apartado de vías rodadas, parece adecuado crear una línea que de servicio a este núcleo, y a esta carretera, que trasladará parte del flujo de tráfico que se desplaza a diario hacia Santa Brígida y otros municipios del interior.

Se propone esta ampliación de cobertura del municipio, no obstante quedará a valoración del operador GLOBAL, S.L, el cual da servicio al municipio.

4.1.2.- PARADA PREFERENTE EN CASCO DE SANTA BRÍGIDA

La definición de Parada Preferente según **La Ley 13/2007**, de 17 de mayo, de *Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias*, en el apartado de "Infraestructuras básicas de transporte terrestre y su planificación", el **art.37** dice:

"Paradas preferentes.

1. Son paradas preferentes aquellas infraestructuras destinadas al transporte público regular de viajeros en las que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) El inicio o terminación de líneas o trayectos de transporte regular de viajeros.*
- b) El paso de cinco o más líneas de servicio público.*
- c) La utilización regular por un número elevado de usuarios.*
- d) La existencia de circunstancias particulares apreciadas por la Administración insular.*

2. Los Planes Territoriales Especiales de Transporte, en el marco de lo dispuesto por las Directrices de Ordenación de Infraestructuras deberán contemplar el establecimiento de paradas preferentes de transporte de viajeros en aquellas localizaciones que se consideren idóneas a la vista de las previsiones referidas a los servicios de transporte y a las redes de comunicación. Se considerará, asimismo, la rentabilidad social de la instalación, su necesidad para mejorar las condiciones de transporte, tráfico y circulación de la zona y su conexión con vías de comunicación.

3. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes podrá contemplar paradas preferentes siempre y cuando supongan un elemento vertebrador del territorio canario, por estar en relación con otros modos de transporte.

4. Las paradas preferentes deberán disponer del equipamiento mínimo que se fije reglamentariamente para atender las necesidades de los viajeros y de los conductores que las utilicen.

La Parada del Polideportivo situada en el perímetro del casco de Santa Brígida, es un punto inicial o final de muchas de las líneas del transporte colectivo que da servicio al municipio. Se observa que a pesar de haberse habilitado una superficie diferenciada donde las guaguas maniobran, está alejado de considerarse una parada preferente en cuanto a infraestructura. Se debería acondicionar a tal efecto, para que su funcionamiento sea óptimo.



Fuente: imagen aérea del IDE Canarias. Parada de Guaguas de Polideportivo.

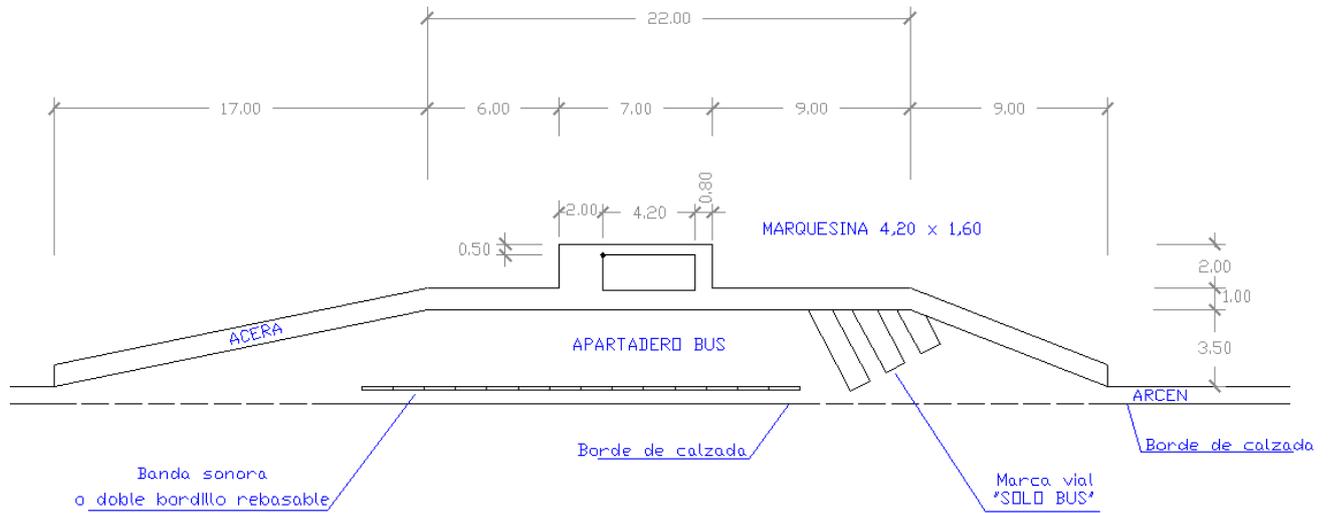
El acceso y la infraestructura actual a dicha superficie no parece el adecuado, y ya que es un punto de intermodalidad entre peatón y transporte colectivo, debería de contar con un mobiliario acorde para la comodidad y seguridad del usuario: bancos, marquesinas, pósters informativos, papeleras etc. Por otro lado si queremos fomentar el uso de otros medios de transporte como es la bici, también debería de contar con aparcabicis.

4.2.- TRANSITABILIDAD

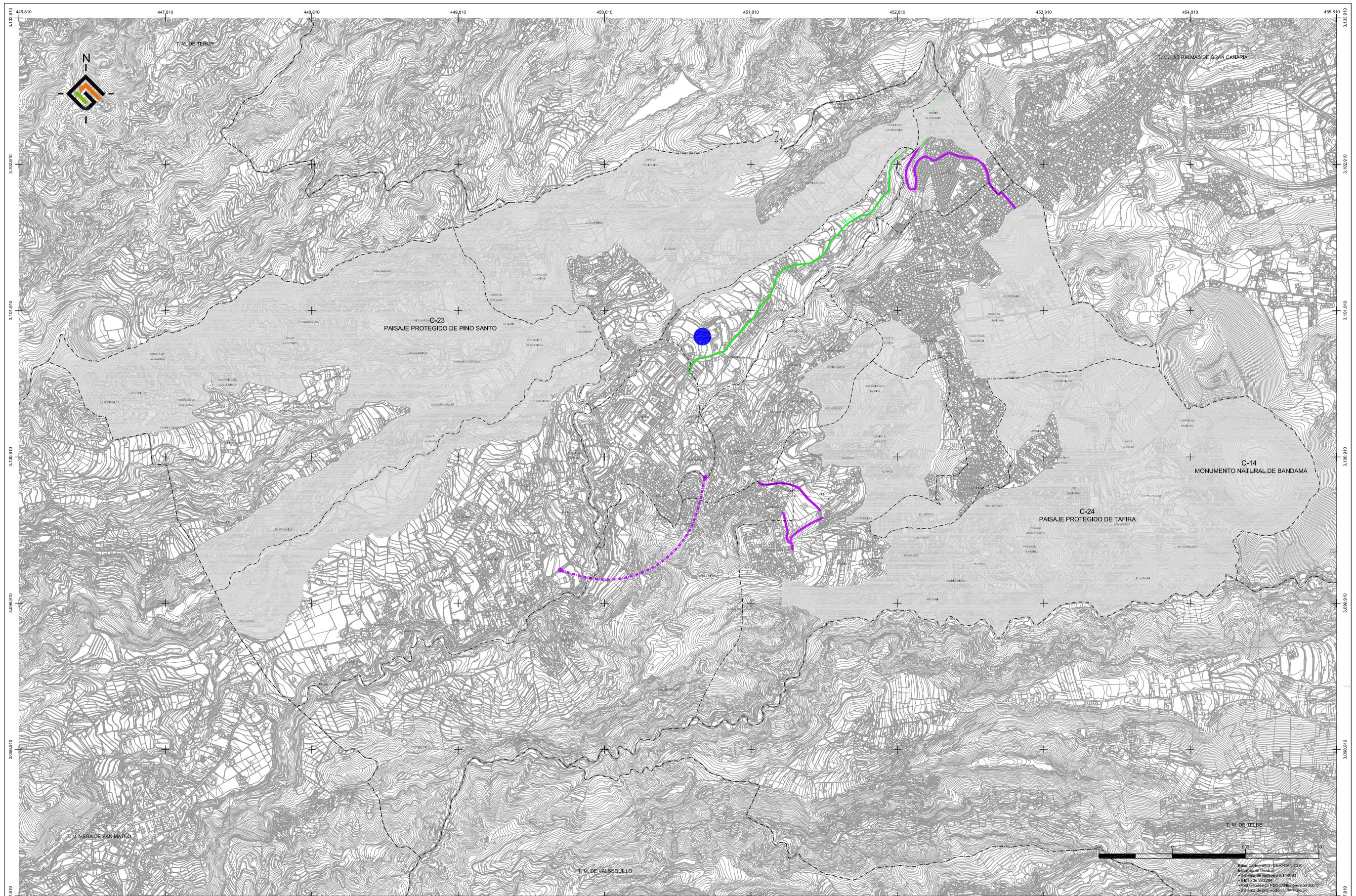
4.2.1.- ACONDICIONAMIENTO DE PARADAS DE GUAGUA

Se ha observado que gran parte de las paradas del transporte colectivo que se localizan en las vías del municipio de Santa Brígida presentan deficiencias en cuanto a dimensiones y condiciones geométricas, reduciendo la maniobrabilidad de los vehículos y haciendo menos segura la maniobra.

Por ello, se recomienda la adaptación de los apartaderos de guaguas a los mínimos establecidos por el Cabildo de Gran Canaria para carreteras regionales, y cuyas dimensiones se recogen a continuación:



MINIMO TOLERABLE EN CARRETERA TIPO REGIONAL
(COTAS EN M)



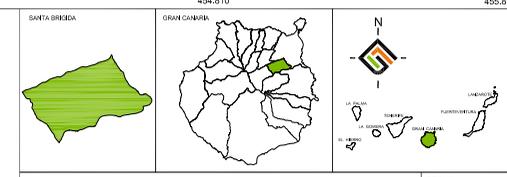
LEYENDA

- LÍMITE MUNICIPAL
- ENTIDADES
- ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

PROPUESTAS DE MOVILIDAD

- MEJORA Y ADECUACIÓN DE LA CARRETERA DE LOS OLIVOS
- RECUALIFICACIÓN DEL TRAZADO ACTUAL
- CORREDOR DE NUEVO TRAZADO REMITIDO A PLAN ESPECIAL

- PARADA PREFERENTE DE TRANSPORTE COLECTIVO



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN SUPLETORIO DE SANTA BRÍGIDA.
ADAPTACIÓN PLENA Y ADAPTACIÓN A LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN Y
DEL TURISMO. APROBACIÓN DEFINITIVA.

ESTUDIO DE MOVILIDAD: PROPUESTAS Y ORDENACIÓN

PROPUESTAS

EQUIPO REDACTOR:

FECHA: OCTUBRE 2015
 ESCALA: 1:10.000
 Nº PLANO: **PR-01**