



- 1 OCT 2012



En cuanto al número de plazas escolares se ha considerado la localización de los centros educativos. En el municipio de Garachico existen cuatro centros de infantil y primaria en el Casco de Garachico, El Guincho, El Genovés y San Juan del Reparó, existiendo otro colegio en el núcleo de La Caleta de Interián pero dentro del término municipal de Los Silos: esto indica un reparto en el territorio municipal de los distintos centros del nivel de educación infantil y primaria, reduciendo por lo tanto la demanda de movilidad. No sucede lo mismo con los niveles educativos superiores, ya que sólo existe un Instituto de Enseñanza Secundaria en el municipio situado en el Casco de Garachico, existiendo otros IES en los municipios colindantes de Los Silos, El Tanque e Icod: este aspecto sí genera una demanda de movilidad importante, sobre todo en los traslados desde los asentamientos de medianías que se multiplica cuando pasamos a la educación superior universitaria.

En relación a los restantes usos existentes (ocio, trabajo, comercio, etc.) estos se concentran en mayor medida en el Casco de Garachico y será por tanto este ámbito el mayor atractor dentro del término municipal, aunque son mayores atractores aún otros centros de mayor entidad como los cascos de Icod y La Orotava, próximos al término municipal.

De todos los factores de la atracción de viajes el que resulta más relevante es el relacionado con el empleo, en cuanto que es el de mayor intensidad y que en el caso de Garachico es eminentemente generadora de viajes.

En general la comarca de Icoden – Daute – Isla Baja se caracteriza por ser generadora de viajes y por la lejanía de las tres comarcas con mayor capacidad de atracción de viajes de la isla. Según datos obtenidos de los trabajos previos del Plan Territorial de Transporte la comarca con la que mayor relación de viajes hay es con la del Valle de la Orotava, que supone un 18% del total de los viajes de la comarca frente a un 13% con el área metropolitana.

Las obras de mejora realizadas en la vía de litoral que ha favorecido a lo largo de los años la aparición de asentamientos en sus márgenes, han mejorado las prestaciones de la misma (velocidad y capacidad). En cambio debido a las malas conexiones entre las medianías y la costa debido a las elevadas pendientes del

terreno, se ha acentuado la pérdida de competitividad de los núcleos de medianías que se suma a la baja calidad del anillo que se sitúa a este nivel.

Se puede por lo tanto afirmar que en la actualidad existe una amplia oferta en cuanto a la longitud del sistema viario, pero no en cuanto a sus prestaciones. En algunos casos como sucede con el corredor insular debido a las edificaciones que se han ido asentando en su entorno ha perdido funcionalidad ante la existencia de enlaces muy próximos a lo largo de su recorrido.

2.2.- ESTUDIO DEL TRÁFICO



La red viaria municipal actual se caracteriza por estar inserta dentro de una estructura, jerarquización y conectividad donde la red perteneciente al sistema insular y regional representa la práctica totalidad de la red general.

Las carreteras corresponden a trazados antiguos de caminos que se han ido adaptando a la circulación de automóviles con bastantes problemas de funcionalidad debido a la presión de la edificación, elevadas pendientes, radios de giro, etc. Estos trazados suponen una gran limitación a la circulación de las guaguas.

Destaca las intensidades de la TF-5, que pierde las características de autovía al entrar en la comarca y tiene una intensidad media del orden de 25.000 vehículos/día, para descender hasta los 8.000 vehículos/día en el tramo entre Icod y la Isla Baja (con la denominación TF-42). La TF-82 y TF-373, carreteras de conexión con la zona Suroeste tienen un tráfico conjunto de unos 6.000 vehículos de los que cabe esperar que unos 4.500 pasen a utilizar el cierre del anillo insular, actualmente en ejecución.

La distribución horaria de los viajes totales muestra una punta de mañana, entre las 7 y las 9 horas, en la que se produce un 20% de los viajes. La segunda punta se produce en las horas centrales del día, entre las 14 y 16 horas, en el resto de las horas la pauta es mantenida. En cuanto a la movilidad obligada, la punta de primera

hora de la mañana es más acentuada, representando los viajes en ese periodo el 32% de los totales. Igualmente se produce una punta importante en las horas centrales del día, coincidente con la que muestra la distribución de los viajes totales, pero es este caso también más acusada, representando el 23,5% de los viajes diarios. Así, entre las 7 y 9 horas y las 14 y 16, se producen más del 55% de los viajes diarios obligados.

La movilidad no obligada presenta una punta de viajes desplazada respecto de las anteriores en la mañana, situándose en este caso en el periodo entre las 9 y 12 horas, aglutinando el 24% de estos viajes. La gran diferencia se observa en que la movilidad no obligada no presenta punta ninguna en los momentos centrales del día, situándose su segunda punta en el periodo comprendido entre las 18 y 20 (20% de los viajes).

Siendo Garachico eminentemente generadora de viajes, estas pautas horarias serán de gran importancia en el desarrollo de las infraestructuras viarias y de transporte a nivel insular, ya que los traslados dentro del propio término municipal son de escasa entidad.

2.3.- ESTUDIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

La red de líneas de transporte público colectivo, en el ámbito municipal, se apoyan en la red viaria existente, donde en el caso de Garachico se caracteriza por ser "lugar de paso", ya que no existen estaciones de guagua ni intercambiadores en la actualidad salvo paradas convencionales en la propia red viaria comarcal.

La estructura, cobertura geográfica y la conectividad son principalmente realizadas por el servicio insular de guaguas TITSA, que determinan las frecuencias, capacidades y tiempos de recorrido de cada línea.

La distribución de viajes por modos arroja la siguiente distribución: únicamente el 22% es movilidad a pie, siendo el resto motorizada. Dentro de la motorizada, el 83% es movilidad en vehículo privado.



La empresa TITSA, principal concesionaria de los servicios de transporte público de la Isla, ha facilitado datos de pasajeros por líneas, trayectos y paradas en el primer trimestre de 2007. Los datos son agregados para todo el periodo, no distinguiendo entre laborales, festivos ni periodos horarios. Sólo contabilizan número de viajeros subidos, no registrándose las bajadas, por lo que no se dispone de información sobre la ocupación del vehículo a lo largo del recorrido y en particular los datos en el término municipal de Garachico.

El Plan Territorial Especial de Transporte a nivel insular establecerá las intervenciones necesarias que deban realizarse dentro del ámbito insular para la consecución de los objetivos de las Directrices de Ordenación Sectorial. El Plan establecerá el marco para la prestación de los servicios de taxis en cada isla, fomentando el alcance supramunicipal de sus servicios y la diversificación de sus prestaciones como elementos subsidiarios de las guaguas. El plan señalará igualmente las acciones necesarias para la gestión y ordenación del transporte colectivo, estimulando la formación de Consorcios Insulares de Transporte o de figuras similares que atiendan la implantación y la debida integración de los diferentes elementos del sistema.

2.4.- MEDIDAS ESPECÍFICAS DE MODOS DE TRANSPORTE

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte intervendrá globalmente sobre la estructura de la movilidad insular, tanto urbana como interurbana e incluso las relaciones con el exterior. Para determinar las alternativas más adecuadas se estudiarán las posibilidades de sistemas y medios no convencionales de transporte, para su posible implantación o fomento de cara a la alteración del reparto modal de partida.





La ordenación del transporte se centrará en los aspectos de organización e implementación de un sistema eficaz, adecuado a las necesidades actuales y a su previsible evolución, en el que se integren los distintos modos previstos de forma coherente con el modelo de ordenación y los condicionantes del territorio tinerfeño.

En la actualidad desde la legislación autonómica y el planeamiento Insular se plantea como objetivo un cambio sustancial en la situación actual, incluso en algunos casos la consecución del mismo número de viajes de transporte público y vehículo privado, aspecto ambicioso que en caso de conseguirse cambiaría las pautas de movilidad que conocemos en la actualidad en la isla. Para esto se pretende articular la movilidad entorno al transporte colectivo donde la red de intercambiadores y aparcamientos jugarán un papel muy importante.

Las herramientas para la consecución de estos objetivos estarán basadas en la mejora de la oferta del transporte colectivo estimulando su uso y priorizándolo, reduciendo la necesidad de uso del vehículo privado pero también se menciona que *las administraciones públicas fomentarán e incentivarán el mejor y más eficiente uso del transporte terrestre privado* con herramientas como la gestión de aparcamientos o la regulación y restricción del tráfico urbano de no residentes.

El instrumento que debe dar cabida a las determinaciones que deben respetar los principios propuestos y conseguir estos objetivos es el Plan Territorial Especial del Transporte.

En la actualidad existe una gran incertidumbre sobre las acciones que se podrán acometer en el futuro, por lo que cualquier planificación de las mismas presenta un alto grado de indefinición. En el caso de apostar por un transporte público colectivo potente, la implantación de carriles bus será de gran importancia, para lo que se requerirá de proyectos detallados que dependerán de la intensidad de circulación de guaguas en cada sentido de circulación y aspectos funcionales de la vía como:

- El incremento en la congestión de los carriles destinados al tráfico privado.
- La dificultad de los giros que introduce (especialmente a la derecha).
- La limitación o supresión del aparcamiento.



- 1 OCT 2012

- La dificultad de accesos a garajes y vados así como la carga/descarga.

Dentro de este epígrafe es conveniente señalar que el funcionamiento del transporte público en el marco del viario no sólo depende del espacio destinado para la circulación en la calzada sino también de las condiciones en que se produce el acercamiento y parada de los vehículos y de los espacios destinados al peatón que accede al transporte público, es decir, acondicionamiento de aceras y paradas en condiciones seguras y confortables. En ese sentido pese a la mejora en los últimos años en la red de paradas de transporte público abundan las que se encuentran en sitios con malas condiciones de accesibilidad para los vehículos y los usuarios, entre aparcamientos de vehículos sin plataformas en las paradas, con longitudes insuficientes en casi todos los casos, en arcenes de carreteras, sin equipamiento suficiente (marquesinas, información), con aceras insuficientes y bajas, etc., que en cualquier caso dependerán de un proyecto concreto de actuación.

Sería por tanto medidas de actuación aquellas que actúan tanto sobre la demanda como sobre la oferta. Aspectos como el reparto en los modos de transporte privado o colectivo, tiempos de recorrido, niveles de servicio, mayor utilización del transporte público colectivo, etc. Para ello, el planeamiento deberá perseguir al menos los siguientes objetivos:

- a) Disponer de una red coherente y eficaz de aparcamientos colectivos que cubra especialmente las inmediaciones de los intercambiadores de transporte y de los principales accesos a la ciudad que en caso de Garachico se establece entorno al ámbito portuario.
- b) Reservar carriles para el transporte colectivo en régimen exclusivo o compartido con vehículos de alta ocupación.

En este sentido se señala que el Plan Territorial Especial de Transporte, como herramienta legal será el que establezca las determinaciones necesarias para alcanzar estas metas.

Como actuación específica en materia de modos alternativos de transporte, destaca el proyecto del funicular de Garachico, que pretende lograr la conexión entre los núcleos de medianías de San Juan del Reparó y El Genovés con el centro administrativo de la Villa (dirigida tanto para la población residente como a los visitantes y turistas que acuden a la zona), como acceso alternativo al actualmente existente por carretera de recorrido mucho más largo (ver Cap. 3.3.5.1-E de esta Memoria).

2.5.- MEDIDAS DE ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

2.5.1. MEDIDAS DE ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN DE CARÁCTER TERRITORIAL

El PIOT establece los criterios que deberán seguir aquellos planes de infraestructuras o figuras de planeamiento que desarrollen la ordenación viaria entre los que se debe señalar que las propuestas de ordenación preverán, en coordinación y desarrollo con los criterios del Plan Territorial Especial de Transporte, las condiciones para su integración en el sistema de transporte público. A tales efectos, el PIOT prevé la formulación del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte, con el carácter de PTEOI, con la finalidad de establecer las estrategias a seguir para consolidar un sistema de transporte público eficaz, como condición básica para posibilitar una adecuada calidad de vida de la población tinerfeña.

La propuesta de Plan General plantea como premisa aprovechar al máximo las infraestructuras existentes, mejorando sus niveles de servicio, su integración en la red y su adecuación ambiental mediante las reservas de suelo necesarias para nuevas actuaciones entorno a las vías existentes así como mejoras en las conexiones tal como se ha descrito en el apartado de infraestructuras viarias.



- 1 OCT 2012



- 1 OCT 2012



En la actualidad el modelo insular de núcleos poblacionales de carácter disperso ha propiciado una elevada densidad de viario, aspecto que se potencia y retroalimenta ya que a mayor accesibilidad mayor ocupación residencial y a la inversa. Y es por lo tanto fundamental fomentar y restringir nuevas ocupaciones del suelo en el ámbito del municipio de Garachico, tal como se ha establecido en el presente Plan General, con el fin de disminuir la demanda de movilidad y permitir un mejor reparto modal.

En la actualidad el sistema viario se estructura en base a sistemas complementarios según el Plan Insular:

- El corredor insular norte que discurre en su primer tramo desde el Valle de la Orotava hasta el corredor insular oeste que según se desprende de los citados trabajos previos del Plan Territorial Especial del Transporte debe tener características de vía de alta capacidad y trazado muy cercano a la carretera actual. Un segundo tramo que discurre desde Icod hasta Buenavista tiene mucha menos demanda de tráfico, pero al ser la única salida eficaz de la Isla Baja, se considera parte del corredor para facilitar su defensa y eficaz funcionalidad. Su actual trazado presenta graves problemas de capacidad que deben resolverse (eliminación de servidumbres, variantes de núcleos).
- El corredor insular oeste definido en el entorno de Icod por la variante sur del núcleo, a cota inferior a la del eje de medianías altas y atendiendo especialmente a su conexión con el entramado urbano de forma que se realice a través del mínimo número de enlaces posible. Una vez entra en el municipio de Garachico este viario atravesará el acantilado de La Culata, con un trazado próximo a la actual C-820 para dar servicio a los núcleos de medianías, hasta llegar a la comarca del suroeste por encima del núcleo de Santiago del Teide. Este corredor insular de nueva ejecución en todo su recorrido a su paso por el Término Municipal de Garachico se ha establecido como vía de alta capacidad, sin enlaces de acceso o salida al término municipal, siendo los enlaces más próximos los establecidos en Icod a 4,5 Km. y el Tanque a 1 Km.
- La carretera general del norte coincide con la actual C-820 desde Icod hasta Santiago del Teide. Esta vía debido a la ejecución de cierre del Anillo Insular se convertirá en un corredor paisajístico que servirá como eje de estructuración



-1 OCT 2012



comarcal de sus principales núcleos (En Garachico, El Genovés y San Juan del Reparo). A este fin se deben de acometer inversiones específicas en esta carretera y en los núcleos de población para mejorar su funcionalidad y atractivos paisajísticos.

- El eje de medianías altas es la prolongación del eje longitudinal que parte del Valle de la Orotava, que proviene de los Realejos (TF-221), definiendo el límite superior y estructurando las áreas de crecimiento residencial de las medianías. En el término municipal de Garachico este eje coincide con viarios existentes que enlazan y articulan los núcleos de La Montañeta con los altos de Icod para finalizar en su actual enlace con la carretera general del norte a la altura del puerto de Erjos.
- Por último el modelo viario se completa con ejes transversales que conectan los elementos ya descritos y crean un mínimo mallado de la estructura comarcal, pero de carácter secundario dada la importancia de los ejes longitudinales y del trazado sinuoso de las mismas.

En cuanto al desarrollo de alternativas al transporte privado, la intermodalidad se ve condicionada a actuaciones de carácter supramunicipal, donde se deben de considerar los siguientes elementos:

- La creación de infraestructuras independientes de transporte público.
- Creación de terminales de intercambio de modos de transporte de carácter comarcal y accesos inmediatos desde la infraestructura portuaria al transporte público terrestre.
- Financiación de los diferentes modos de transporte público.

En este sentido se señala que el Plan Territorial Especial de Transporte, como herramienta legal será el que establezca las determinaciones necesarias para alcanzar estas metas.

En cualquier caso la implantación de los sistemas alternativos conllevará una replanificación del transporte público de guaguas así como de los diferentes elementos que conformen el sistema como son intercambiadores carriles exclusivos, etc.

- 1 OCT 2012



Estudio Municipal de Movilidad



La correspondencia entre la organización estructural del territorio con los sistemas de movilidad y accesibilidad, y con la clasificación del suelo, se verifican el Modelo de Ordenación Estructural concretándose a partir del cierre del anillo insular, las actuaciones en las áreas de reserva de los viales existentes y la ejecución del propio anillo insular.

2.5.2. MEDIDAS DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE CARÁCTER ESTRUCTURAL Y PORMENORIZADO

El modelo territorial propuesto por el plan general prevé la contención del crecimiento urbanístico del núcleo del litoral de El Guincho y de los núcleos de medianías de El Genovés y San Juan del Reparó mediante el reconocimiento de la edificación actualmente existente y delimitando con carácter puntual Unidades de Actuación que hayan de mejorar el nivel de dotaciones locales de los distintos barrios. Además, las recientes actuaciones sobre el viario territorial recientemente ejecutadas y/o en ejecución han modificado y/o habrán de modificar sustancialmente la movilidad de estos barrios, por lo que las propuestas de actuación en materia de infraestructura viaria desde el Plan General son de carácter menor:

EL GUINCHO

- La reciente ejecución del túnel de El Guincho que circunvala el barrio ha extraído el tráfico de la TF-42 del centro, habiéndose resuelto de esta manera las conexiones de la trama urbana con el viario territorial siendo compatible la ordenación propuesta con el nuevo carácter de vía urbana.
- En la U.A. Flandes se procura mejorar la movilidad local del centro del barrio prolongando el acceso rodado en la medida de lo posible para aquellas áreas que actualmente cuentan únicamente con acceso peatonal.

EL GENOVÉS – SAN JUAN DEL REPARO

- Estos núcleos de medianías están actualmente servidos por la TF-82, que dejará de ser una vía territorial en cuanto entre en servicio el anillo insular



- 1 OCT 2012



actualmente en ejecución, por lo que la previsible reducción del tráfico (especialmente el tránsito de vehículos pesados) permite una mayor compatibilidad con el carácter urbano de la vía, adecuándose este carácter a los accesos y la ordenación propuesta que en términos globales reconoce la edificación actualmente existente.

- En el SUSNO Industrial La Culata, la movilidad asociada al uso industrial previsto de almacenaje y terciario y de minipunto limpio de la zona alta se deberá resolver mediante vía de servicio independiente de la carretera TF-82. Dadas las carencias de la intersección actual entre las carreteras TF-82 y TF-421 (imposibilidad de realizar algunos cambios de sentido, dificultades de acceso al Mercadillo del Agricultor existente, etc.), se considera necesario mejorar sus actuales prestaciones, preferentemente mediante intersección en rotonda.
- En las Unidades de Actuación previstas en estos barrios, es objetivo complementario el de mejorar la movilidad mediante el mallado viario en el entorno de los principales equipamientos (Deportivo en el Genovés y Social-Asistencial y Sanitario en San Juan del Reparo).

En los asentamientos rurales de la costa (La Coronela y Camino Viejo, servidos por la TF-42) y de medianías altas (La Montañeta y Lomo Alto, servidos por la carretera TF-373), por su escasa repercusión en la movilidad municipal y por tratarse de entornos eminentemente agrícolas y/o de alto valor medioambiental, no se estima necesaria la adopción de propuestas específicas en materia de movilidad.

El crecimiento urbanístico por el contrario se concentra en los núcleos costeros articulados por la carretera TF-42 de Icod a Buenavista que son: Casco de Garachico (excepto en lo que respecta al Conjunto Histórico y su entorno, lo que es competencia del correspondiente Plan Especial de Protección), Las Cruces y La Caleta de Interián, ubicándose en estos tres núcleos la totalidad del suelo urbanizable no sectorizado y sectorizado no ordenado previsto en el plan, y la mayor parte de los sectores de suelo urbanizable ordenado y Unidades de Actuación delimitadas en Suelo Urbano No Consolidado. En consecuencia, las principales medidas del Plan General en cuanto a

articulación de la movilidad municipal y especialmente en cuanto a los nuevos usos atractores se centran básicamente en los tres núcleos citados y en propuestas de ejecución de enlaces en la carretera TF-42 que los estructura (cuyo diseño es meramente indicativo), siendo las siguientes:

CASCO DE GARACHICO:

- Ejecución de enlace a la TF-42 del Puerto de Garachico y Sector San Roque mediante rotonda próxima a la Finca Villafuerte a una cota aproximada de +15.00, con el objeto de canalizar el flujo de tráfico derivado de los nuevos atractores. La ubicación propuesta permite el acceso a la zona portuaria sin tener que rodear la Ermita de San Roque (generando una movilidad peatonal ininterrumpida desde el paseo marítimo existente hasta la nueva zona de equipamientos propuesta), además de posibilitar a futuro la conexión directa del Sector El Lamero y el barrio de El Volcán directamente desde la carretera general sin pasar por el casco.
- Ejecución de aparcamiento disuasorio en el propio Sector San Roque (detallado en el epígrafe 2.7 siguiente)

LAS CRUCES

- Ejecución de enlace en la TF-42 en la intersección al norte con el acceso al Sector Industrial Las Cruces de nueva clasificación, y al sur con la existente Calle Llano de Las Brujas, con un doble objetivo:
 - o Al norte, dotar de un acceso adecuado al Sector Urbanizable que concentra el suelo industrial del municipio (donde se sitúa además el minipunto limpio de la zona baja del municipio, según determinaciones del Avance del PTE de Ordenación de Residuos de Tenerife), y al tiempo permitir el acceso al actual cementerio de manera independiente a la trama residencial consolidada.
 - o Al sur, permitir la prolongación de la Calle Llano de Las Brujas a través del SUSO Las Palmitas conectando las carreteras TF-42 y TF-421 dotando de un viario local de cierre de la trama viaria del núcleo por el oeste del que actualmente carece, lo que redundará en una mejora de la movilidad local por el excesivo estrechamiento de la TF-421 en ciertos puntos a su paso por el casco tradicional de Las Cruces.



- 1 OCT 2012



LA CALETA DE INTERIÁN

Dado que este núcleo se desarrolla sobre dos términos municipales (Garachico y Los Silos), según indicaciones de técnicos del Servicio Técnico de Planes Insulares y del Servicio de Conservación y explotación de carreteras se ha emplazado a que las propuestas en materia viaria se solucionen de manera coordinada, y por tanto las intervenciones propuestas son:

- Ejecución de intersección en la TF-42 en el límite este del núcleo (en la prolongación de la calle Félix Rodríguez de la Fuente), con el objeto de mejorar el acceso al área este del núcleo de La Caleta, con alto índice de consolidación de la edificación y donde se ubica con frente a la propia carretera un supermercado de cierta entidad (siendo uno de los usos terciarios con mayor poder atractor del municipio).
- La ejecución del enlace en la TF-42 en el límite oeste del núcleo habrá de realizarse dentro del ámbito del término municipal de Los Silos, con el objeto de mejorar el acceso al casco tradicional de La Caleta y vertebrando el crecimiento urbanístico del llano de La Caleta de ambos municipios.

En cuanto al trazado y características de la red viaria, en los planos de ordenación pormenorizada (usos y tipologías) se han definido geoméricamente en planta el trazado de las alineaciones viarias, y en los planos de tipologías se señalan las rasantes en suelo urbano no consolidado y en el suelos urbanizable ordenado, al menos en los puntos de cruce y en los cambios de dirección (Art. 52.1 RP 78)

A fin de preservar la morfotipología tradicional de los núcleos poblacionales (evitando el régimen de fuera de ordenación generalizado derivado de las determinaciones de las normas subsidiarias vigentes), el reconocimiento de las alineaciones de la edificación existente da lugar a viales de ancho variable. Por estas razones, no se ha acotado en los planos la anchura de los viales, toda vez que esta anchura puede medirse con precisión en cualquier punto en los archivos en formato digital.

El diseño pormenorizado de la red viaria del suelo no urbanizado (carácter peatonal o rodado de las vías, sentido y número de carriles, dotación de aparcamiento ancho de las aceras, condiciones de accesibilidad y supresión de barreras físicas, etc.)

son cuestiones el plan general remite a proyecto de urbanización (ver capítulo siguiente 2.6) por las siguientes razones:

- a) Para definir con precisión las características del viario, es necesario disponer de un alto nivel de información (existencia de vados en las edificaciones, levantamiento topográfico detallado especialmente en los encuentros en los cruces, instalaciones urbanas, etc), análisis que no corresponde a un instrumento a la escala de ordenación de un Plan General.
- b) Si a consecuencia del análisis detallado al abordar el proyecto de urbanización se concluyese que es necesario variar las eventuales características de diseño de la vía establecidas desde el Plan General, se podría dar lugar a la interpretación de que es necesario modificar el plan operativo con carácter previo a la aprobación del proyecto de urbanización, lo que parece a todas luces excesivo.

2.6.- MEDIDAS DE LA NORMATIVA



2.6.1. MEDIDAS DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

En la normativa de la ordenación estructural del presente Plan General se establece en lo referido a la movilidad y sistema de infraestructuras viarias lo siguiente:

En cuanto a las condiciones particulares de las infraestructuras en suelo rústico:

- *Se prohíbe la apertura de nuevas carreteras, caminos o pistas, salvo las necesariamente vinculadas a otras intervenciones. En este caso, deberán obtener la pertinente licencia, para lo cual el proyecto de ejecución de obras deberá necesariamente acompañarse de un estudio específico del impacto en*

caso de que lo requiera la legislación específica, además de requerirse las autorizaciones previas pertinentes.

- *Las infraestructuras de acceso desde los sistemas generales existentes se realizarán, en su caso, aprovechando y mejorando vías existentes y, en todo caso, con la menor sección y dimensión posibles, reduciendo al máximo los efectos sobre el territorio y el paisaje. Las restantes conexiones de infraestructuras habrán de desarrollarse soterradas, siguiendo el trazado de la vía de acceso.*
- *La tipología de los enlaces establecidos en las vías de interés regional e insular se han de considerar como indicativas, únicamente vinculantes en cuanto a la señalización de su emplazamiento, y no como diseño concreto a ejecutar.*



- 1 OCT 2012

2.6.2. MEDIDAS DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA

En la normativa de la ordenación pormenorizada del presente Plan General se establece en lo referido a la movilidad y sistema de infraestructuras viarias lo siguiente:

Serán de aplicación general para la ordenación de los sectores por el planeamiento de desarrollo, los siguientes criterios básicos:

- *Se diseñará un sistema de zonas de estancia jerarquizadas, distribuidas y diseñadas de tal forma que ofrezcan una óptima accesibilidad. Los distintos tipos de zonas de estancia se configurarán y dimensionarán de tal forma que favorezcan las relaciones vecinales y satisfagan las necesidades de suelo para desarrollar un conjunto diverso y óptimo de actividades de esparcimiento al aire libre.*
- *La situación de las parcelas para dotaciones o equipamientos privados, que se destinen a centros asistenciales, sanitarios, deportivos y culturales y demás servicios de interés público, se establecerán estudiando la relación con las redes viarias y peatonales, a fin de garantizar su óptima accesibilidad y obtener su integración en la estructura urbana.*





- 1 OCT 2012

Condiciones generales de la Red Viaria:

- *El Plan Parcial, en función del análisis de la relación con el suelo urbano, urbanizable o rústico colindante con su entorno, determinará el trazado y características de la red viaria de comunicaciones, respetando las previsiones que contienen estas Normas y la ficha del sector correspondiente, con señalamiento de alineaciones y rasantes de toda la red viaria, los aparcamientos y de las zonas de protección (espacios libres) en su caso.*
- *La red de itinerarios peatonales deberá tener las características y extensión suficiente para garantizar las comunicaciones, accesibilidad y movilidad dentro del perímetro ordenado y con las áreas colindantes, facilitando especialmente el acceso a las dotaciones públicas.*
- *En el estudio de la red viaria se incluirá un análisis del tráfico rodado y, si procede, de las necesidades del servicio público de transportes.*
- *Se tenderá a una solución del viario en malla, que se jerarquizará en función de los usos e intensidades previstos. El sector se dividirá en áreas ambientales delimitadas por distribuidores locales que canalicen el tráfico de paso. Dichos distribuidores asegurarán la continuidad del tráfico rodado y la circulación del transporte público.*
- *La red viaria tendrá la superficie mínima imprescindible para facilitar la circulación de personas y vehículos, y el estacionamiento de éstos según las previsiones que resulten exigibles.*
- *Se procurará siempre la implantación de arbolado en la red viaria, pudiendo plantearse como alternativa su localización en las parcelas privadas cuando la edificación tenga jardines delanteros de una dimensión mínima de 3,00 metros.*
- *La red viaria se ajustará en la medida de lo posible a la topografía natural del terreno.*
- *Se deberá prever el espacio adecuado para la ubicación de contenedores de residuos.*
- *Los accesos a las carreteras se realizarán de acuerdo a lo establecido en los artículos 69 a 74, ambos inclusive, del Reglamento de Carreteras de Canarias.*
- *Cuando el sector sea colindante a una carretera, se deberá contemplar la protección de la calidad de vida mediante el establecimiento de una franja ajardinada de separación de la carretera que proteja a los usuarios de la zona*

de los ruidos y contaminación producidos en la carretera. Asimismo, se deberán proveer los pasos peatonales a nivel o a distinto nivel que fueran necesarios, zona de parada de vehículos y transporte público, semaforizaciones y demás equipamientos requeridos por la zona edificable colindante con la carretera.

Condiciones de los espacios libres públicos y vías peatonales:

- 
- *Los espacios libres públicos y el viario peatonal se dispondrán conformando una red jerarquizada interrelacionada entre ellos y con el resto de usos del área, para garantizar su óptima accesibilidad y separar entre sí las masas edificadas favoreciendo así la imagen de urbanización ajardinada.*
 - *Los espacios libres públicos y los itinerarios peatonales del viario deberán cumplir con respeto absoluto la legislación sobre accesibilidad y supresión de barreras físicas, así como su desarrollo reglamentario. La aplicación de lo anterior supone que todos los espacios libres públicos deberán estar adaptados a las exigencias máximas de tal normativa, salvo que se justifique suficientemente que sólo puede alcanzarse el nivel de exigencia para que tales espacios sean practicables, según las definiciones que en uno y otro caso establece el reglamento de tal legislación.*
 - *En relación con lo expresado en el número anterior, no podrá aprobarse ningún instrumento de planeamiento parcial ni Proyecto de Urbanización que no establezca las determinaciones precisas para el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad y supresión de barreras físicas, en la forma expresada anteriormente.*
- 

Dotación de aparcamientos.

- *La dotación mínima de aparcamientos a situar fuera de la red viaria será la que se deriva de la legislación urbanística y de lo que establezcan estas Normas para cada uso y tipología.*
- *En cualquier caso, el conjunto de los aparcamientos previstos en el interior de las parcelas y en la red viaria deberá cumplir el estándar global de una plaza de aparcamiento por cada cincuenta (50) metros cuadrados*



construidos como mínimo.

- *El número de aparcamientos a situar en la red viaria o edificio exclusivo de garajes estará en correspondencia con los diferentes usos que contemple el Plan Parcial, valorando especialmente el acceso de visitantes a las zonas residenciales y de usuarios de las zonas comerciales, de oficinas y equipamientos públicos. Se ubicarán en los viarios u otros espacios de dominio y uso público al menos un 25% de los resultantes del apartado anterior. No se establece número máximo de aparcamientos.*

2.7.- RESERVAS DE ESPACIOS PARA APARCAMIENTOS



- 1 OCT 2012

El propio documento del Plan Territorial Especial del Transporte tendrá como contenido propio las de un Plan de Infraestructuras, especialmente en lo relativo a la previsión de intercambiadores de transporte en los principales núcleos urbanos y centros de actividad donde se ubicarán bolsas importantes de plazas de aparcamientos.

Como ya se ha comentado la disponibilidad de aparcamientos es un factor de elección del modo de realización del viaje, por lo que habilitar parte de los aparcamientos al transporte público regular de guaguas dentro del propio espacio permitirá generar un intercambiador de transporte de escala municipal.

También es evidente la presión que los vehículos en búsqueda de estacionamiento suponen para el viario central de casco: la disuasión mediante la ejecución de este espacio de aparcamientos significará una disminución de la congestión no solo de los viarios centrales sino también en los viarios de acceso. Esta actuación debe ser acompañada de dotaciones de nuevas plazas de aparcamiento dentro del ámbito residencial para residentes en aquellas zonas con demanda insatisfecha (donde su ejecución sea compatible con los valores patrimonial a preservar), desactivar el uso de la vía pública para estacionamientos de larga duración por parte de no residentes, generalmente trabajadores, conseguir un uso más

equitativo de los espacios de aparcamiento en la vía pública que incentive la rotación y conseguir que el aparcamiento por motivos de compras no sea disuadido.

Con carácter general y como objetivo común para contribuir a la mejora local de la movilidad a través de las Unidades de Actuación, la mayor sección de las nuevas vías propuestas respecto al conjunto de la trama urbana actualmente existente (especialmente en los núcleos de medianías) permitirá mejorar la dotación local de aparcamientos en superficie.

En la propuesta del presente Plan General de Ordenación, en lo referido al espacio destinado a aparcamientos destaca la actuación en el Sector San Roque situado colindante al espacio portuario de nueva ejecución, donde se propone un área de aparcamientos. Este espacio, a la vez que servir a las necesidades que se generen desde el propio espacio portuario (área de equipamiento recreativo-deportivo), servirá de complemento al propio puerto y también como aparcamiento de disuasión del principal centro comercial y administrativo del municipio al estar en contacto con los principales modos de transporte y con un buen acceso a pie y en bicicleta desde al núcleo urbano de Garachico.

Por otro lado, se establecen otros ámbitos de ordenación donde se considera entre sus objetivos prioritarios mejorar la dotación de aparcamientos:

- SUSNO La Caleta Oeste (La Caleta de Interián): Se delimita una infraestructura de aparcamientos con el objeto de resolver la movilidad asociada al campo de fútbol existente.
- SUSNO Industrial La Culata (San Juan del Reparó): El sistema viario colindante al campo de fútbol que se diseñe en el planeamiento de desarrollo deberá contar con ancho suficiente para establecer un área de aparcamientos con objetivos análogos a los establecidos en el anterior epígrafe.
- U.A. San Pedro (San Pedro de Daute): se propone mejorar la dotación de aparcamientos del barrio, actualmente insuficiente por la estrechez y elevada pendiente de sus calles (en su gran mayoría de carácter peatonal).



- 1 OCT 2012

