

PLAN DE MOVILIDAD DE LA ZONA TURÍSTICA DE SANTIAGO DEL TEIDE

FASE I: INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

PARTE IV: INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO DE LOS MODOS NO MOTORIZADOS

ÍNDICE

1. LA ACCESIBILIDAD A PIE O EN BICICLETA
 - 1.1. Introducción
 - 1.2. Características de los itinerarios no motorizados
 - 1.3. Aptitudes para el transporte en modos no motorizados
 - 1.4. Análisis de las aptitudes del transporte no motorizado
 - 1.5. Conclusiones

PLAN DE MOVILIDAD DE LA ZONA TURÍSTICA DE SANTIAGO DEL TEIDE

FASE I: INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

PARTE IV: INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO DE LOS MODOS NO MOTORIZADOS

1. LA ACCESIBILIDAD A PIE O EN BICICLETA

1.1. INTRODUCCIÓN

El presente apartado caracteriza la accesibilidad para los desplazamientos en modos de transporte no motorizados (a pie o en bicicleta).

Se entienden por **redes peatonales** las constituidas por el conjunto de espacios públicos dedicados a uso peatonal, que aseguran un acceso sin barreras arquitectónicas a todos y cada uno de los usuarios.

Se entiende por **plataformas reservadas para ciclistas** aquellas franjas delimitadas por señalización u otro dispositivo para uso exclusivo de ciclistas.

1.2. CARACTERÍSTICAS DE LOS ITINERARIOS NO MOTORIZADOS

Los **itinerarios no motorizados** deben conectar el mayor número posible de puntos potenciales de origen y destino de viajes de la manera más directa, evitando desviaciones innecesarias que disuadan de su utilización. En caso de que estas sean inevitables, deben de compensarse con factores de amenidad.

Según la organización de la Zona Turística de Santiago del Teide se observa que el área de estudio se puede dividir en seis sectores de acuerdo a su comportamiento urbano actual.

Según el *Avance de Plan Director para la mejora del Marco Urbano en el ámbito turístico de Santiago del Teide* el área de trabajo se organiza en 5 zonas. El presente documento ha incorporado el área residencial entre la TF-47 y la calle Juan Manuel Capdevielle a la zona Z-5. La zonificación es la siguiente:

- Z-1: Los Gigantes
- Z-2: La Hondura las Rosas
- Z-3: La Vigilia
- Z-4: Puerto Santiago
- Z-5: Varadero

Zona 1: **Z1, Los Gigantes**. La zona se caracteriza por su fuerte topografía y su uso generalizado residencial unifamiliar. Éste abarca desde el mirador de Archipenque hasta el Puerto Deportivo, incluyéndose el Barranco de Lerne, la urbanización Isla Cangrejo y la Costa del Roque. Los principales usos atractores son: el Paisaje de los Acantilados de los Gigantes, la Playa de los Guíos, el Puerto Deportivo y el entorno de la Plaza Buganvilla con sus pasajes peatonales con su oferta hostelera y deportiva.



Zona 2: **Z2, La Hondura y las Rosas**. Dicha zona se caracteriza por disponer de dos ejes de acceso: las calles de La Hondura y Las Rosas. Es el que posee el mayor número de plazas alojativas de Santiago del Teide. Por último, señalar que ésta es la única zona que dispone de un paseo costero reservado exclusivamente para el peatón que conecta los Charcos Naturales frente al Hotel Barceló, con el Puerto Pesquero de la Vigilia. La atracción principal reside en el paseo peatonal costero y zona de comercios y restauración que dan servicio a esta área turística.



Zona 3: **Z3, La Vigilia**. Se caracteriza por ser el núcleo fundacional del litoral, correspondiéndose con el Casco Antiguo costero de Santiago del Teide. Abarca el perímetro definido entre las Carretera General a Puerto de Santiago y la Calle El Sol, a los que se debe añadir el Puerto Pesquero y el tramo peatonal que conecta con la zona 2. La principal atracción de este sector reside en la playa y el pequeño puerto de pescadores. En el interior las actividades que mayor atracción de viajes provocan son: la plaza localizada en el centro del casco y algunos equipamientos, como el Centro de Salud.



Zona 4: **Z4, Puerto Santiago**. Esta zona comprende el área entre la calle El sol hasta la Caleta de Juan Sánchez y desde la Costa hasta la carretera TF-47. Dentro de esta zona las actividades que mayor atracción de viajes provocan son la Playa de la Arena, el Parque de Chapí en construcción en la actualidad, el complejo Deportivo Pancracio Salas Garcia, etc.



Zona 5: **Z5, Varadero**. Se caracteriza por su uso residencial, formando parte de la estructura de litoral de Santiago del Teide a pesar de pertenecer a Guía de Isora. En esta zona se localiza una de las entradas principales a Santiago del Teide desde Guía de Isora, Adeje y Arona. Las actividades que mayor atracción de viajes provocan se localizan en el tramo peatonal costero de las calles C/ La Coruja y C/ Pájaro Canario.



1.3. APTITUDES PARA EL TRANSPORTE EN MODOS NO MOTORIZADOS

Si estudiamos las condiciones que hacen atractivo los desplazamientos a pie o bicicleta obtenemos las siguientes condicionantes:

- Pendiente del viario
- Existencia de calles o paseos peatonales
- Sección de la calle reservada para las aceras o pasos peatonales.
- Existencia de actividades de atracción de viajes (empleo, educación, comercio, ocio, sanidad, etc.)
- Continuidad de las redes peatonales y ciclables
- Existencia de carriles bici
- Condiciones ambientales (ruidos, paisaje, calidad del aire, etc.)
- Seguridad de la vía

1.4. ANÁLISIS DE LAS APTITUDES DEL TRANSPORTE NO MOTORIZADO

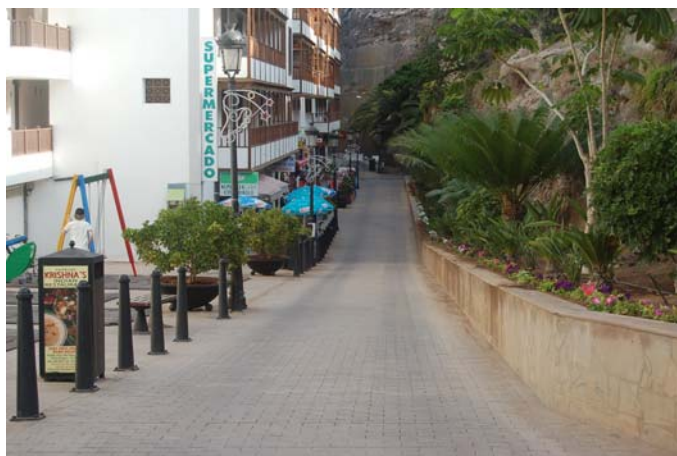
En Santiago del Teide, como ocurre en el resto de la isla, el vehículo privado ha sido tradicionalmente el único modo de transporte valorado en las políticas de urbanización hasta las últimas décadas del siglo pasado.

Progresivamente se han ido creando vías peatonales que complementan los recorridos tradicionales. Sin embargo no se han proyectado desde una planificación global, sino que surgen como actuaciones aisladas sin continuidad con el resto de la red. En la Zona Turística de Santiago del Teide los peatonales existentes cumplen distintas funciones, entre las que destacan:

- *Servir como Paseo marítimo.* Paseo costero en la Hondura.



- *Dar cobertura a los principales ejes comerciales.* C/ Los Guíos.



- **Conectar peatonales preferentes o vías urbanas locales.** C/ Agustín Herrera Gonzalez, C/ El Tarajal, C/ Acacia, C/ El Drago



Además de las vías peatonales, la **acera** es el espacio de desplazamiento de los peatones, resultando fundamental la sección y la distribución del espacio en la misma para que el peatón se pueda desplazar en buenas condiciones de espacio y seguridad.

Se analizan a continuación diferentes factores que inciden en el mayor o menor uso de los modos no motorizados:

1. **Pendiente del viario.** Puede considerarse como el factor más determinante a la hora de elegir desplazarse en modos no motorizados.
 - Favorables, menores de 5%, como regla general esta condición se repite en todos los sectores en las vías paralelas a la línea de costa. Cabe destacar los paseos costeros localizado en la zona 2 La Hondura y en la zona 5 Varadero, aunque presentan discontinuidades; el primero a la altura de Playa el Cangrejo y el Puerto Pesquero y el segundo a la altura de la Caleta de Juan Sánchez.
 - Las conexiones con la parte alta de Santiago del Teide son desfavorables: C/ Ana María, C/ El Lajjal, C/ Virgen del Carmen, C/ La Sirena, C/ Virgen del Carmen, C/ La Hondura, carretera General Puerto de Santiago, José González Forte, etc.

2. Existencia de peatonales.

- La zona turística de Santiago del Teide presenta un número escaso de vías peatonales salvo en el entorno de la plaza Bugarvilla en la zona 1, los paseos costeros en las zonas 2 y 5, la Avenida Marítima en la zona 4 o la Avenida de las Gaviotas en la zona 5. La red de vías peatonales puede potenciarse dado la diversidad de usos y actividades en todas las zonas, esencialmente en la línea de costa.

3. Aceras o pasos peatonales.

- Como regla general, en la mayor parte de las vías rodadas las aceras son muy estrechas, haciendo poco atractivo los desplazamientos en modos no motorizados por incómodos pero también por falta de seguridad del peatón y/o ciclista.
- Por otro lado, la existencia de vegetación, alcorques, etc. impide los desplazamientos continuos en las aceras.



4. Existencia de usos que atraen viajes

- El elevado número de los usos con capacidad de atracción de viajes a lo largo de la parte baja de Santiago del Teide, Playas, Hoteles, Puerto Deportivo, Centro de buceo, Piscinas naturales, Complejo Deportivos, lugares de interés paisajístico, etc. hacen atractivo los desplazamientos no motorizados.

5. Continuidad de las redes peatonales y ciclables

- No existe una red peatonal continua en Santiago del Teide. Las vías peatonales existentes se reducen exclusivamente a pequeños tramos costeros o interiores desconectados de un eje que los articule.



- En general, las discontinuidades peatonales se producen en cruces con las vías rodadas, o en los extremos de los peatonales costeros existentes. Por ejemplo, el eje peatonal de la C/ Los Guíos con la C/ Poblado Marinero.



6. Existencia de carriles bici

- Inexistencia de carril bici en todo el ámbito de estudio.

7. Condiciones ambientales (ruidos, paisaje, calidad del aire, etc.)

- Relación directa entre el tráfico y las características ambientales. A mayor tráfico rodado peores condiciones ambientales. Por ejemplo:
 - Carretera TF-47
 - Avenida Marítima Santiago del Teide
 - Avenida de las Gaviotas
- Buenas condiciones ambientales (bajos niveles de ruido y escasa contaminación atmosférica) en las vías peatonales y áreas estanciales. Por ejemplo:
 - Paseo Costero en la Hondura.
 - Paseo costero en Varadero.
- Condiciones ambientales mediocres (niveles medios de ruido e incremento de emisiones atmosféricas) en vías por las que discurre el tráfico rodado. Por ejemplo:
 - Carretera General Puerto de Santiago (Avda. 5º Centenario)
 - Avenida Marítimo Puerto de Santiago
 - Avenida de las Gaviotas
- Vías con peores condiciones ambientales (elevados niveles de ruido y emisiones de gases). Por ejemplo:
 - Avenida José Gonzalez Forte
 - C/ La Hondura
 - C/ Lajjal
 - C/ Ana María
- Diversos tramos del viario, especialmente los peatonales costeros se configuran como verdaderos miradores. En el ámbito de estudio destacan como focos paisajísticos:
 - Avenida Marítima Puerto de Santiago
 - Avenida de las Gaviotas
 - Paseo Costero la Coruja
 - Paseo Costero en la Hondura
- Como regla general, la mala ordenación de la publicidad (cartelería y lumínica) así como la ocupación de la franja reservada para el peatón por los comercios reduce el atractivo de los viajes peatonales en las vías donde eso sucede. Por ejemplo:
 - Algunos tramos de la Avenida Marítima de Puerto Santiago
 - C/ Los Guíos

- Por otro lado, la escasa sección de las aceras impide la inclusión de vegetación, que también incide negativamente en el atractivo peatonal de estas vías. Destacar la mala ubicación de alcorques y especies vegetales en las aceras, que impiden el correcto tránsito peatonal. Por ejemplo:
 - Avenida José Forte
 - C/ Las Adelfas
 - C/ El Pino
 - C/ Tabaiba
 - C/ Geranios

8. Seguridad de la vía

- En general los desplazamientos en modos no motorizados son inseguros, debido a la escasa sección de las aceras y a las intensidades altas de los tráficos rodados.
- Los principales puntos conflictivos para los modos no motorizados son:
 - C/ La Sirena
 - Avenida Marítima Santiago del Teide

1.5. CONCLUSIONES

En el presente apartado se realiza un diagnóstico de la actual **red peatonal** pues la red ciclable no existe.

Como ideas principales del diagnóstico respecto al **“espacio del peatón”** se pueden enunciar las siguientes:

- La red de espacios peatonales no tiene una coherencia y jerarquía claras. A menudo son espacios residuales dejados por las vías de circulación rodada o segregados de un eje claro que los organice.
- El reparto del espacio disponible en la sección transversal de las vías es manifiestamente desproporcionado a favor del vehículo rodado y en contra del peatón, especialmente en la zona 1 “Los Gigantes” y la zona 3 “La Vigilia”.
- Hay una relación directa entre el tipo de vía y la sección de la acera, siendo las urbanas locales las de menor sección y las urbanas básicas las que tienen mayor sección de acera, independientemente de la funcionalidad y necesidad de los recorridos de vehículos y peatones, que generalmente no coinciden.

- La red peatonal es discontinua, obligando al usuario a cruces de calzada obligados e incluso a cambiar de calle.
- La anchura de las aceras en las vías con tráfico rodado es generalmente escasa. Además, hay que añadir que la incorporación de mobiliario urbano y vegetación de forma desordenada hacen más dificultosos los desplazamientos en este modo. No se cumplen los mínimos de accesibilidad que establece la Ley 8/95.
- Las velocidades del vehículo privado no son acordes con la seguridad ofrecida por las aceras existentes (estrechas y discontinuas) ni por los cruces de calzada.
- Los peatonales existentes no presentan una continuidad ofreciendo una imagen confusa del espacio destinada al peatón.
- Los peatonales interiores carecen de incentivos que hagan atractivo su uso, presentando generalmente un aspecto desolado a lo que hay que añadir su mal estado de conservación.
- El turista demanda espacios peatonales de calidad y los valora. Existe un gran potencial en el borde de la costa que no se ha aprovechado suficientemente.

A pesar de todo, especialmente en la parte baja de la ciudad se considera que existen posibilidades de desarrollo de una red peatonal de calidad por lo que la valoración de los Espacios Peatonales pueden ser calificados como **ATRACTIVOS**.

Como ideas generales dentro del diagnóstico del espacio para la **bicicleta** se pueden enunciar las siguientes:

- Inexistencia de espacio propio para los desplazamientos, es decir, carriles o aceras bici.
- Escasa sección del viario y discontinuidad longitudinal de las secciones en la parte baja de la ciudad, donde las pendientes son propicias y donde se localizan la mayoría de los usos atractores.
- Dificultades orográficas de conexión entre la parte baja y alta del núcleo turístico
- Secciones relativamente amplias próxima a la costa y pendientes favorables excepto en las zonas 2 y 3 La Hondura y La Vigilia.
- No hay tradición en el uso de la bicicleta por parte de los residentes.

Se considera que el espacio potencial para el uso de la bicicleta es escaso, y en consecuencia los desplazamientos en bicicleta son **POCO ATRACTIVOS**, limitándose las posibilidades a la zona costera.