



# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ICOD DE LOS VINOS FASE II: PROPUESTA DE ORDENACIÓN

## MEMORIA DE ORDENACIÓN

### ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN
2. RELACIONES DE MOVILIDAD
  - 2.1. Movilidad de los residentes
3. OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN
4. PROPUESTA DE URBANIZACIÓN
  - 4.1. Criterios generales de diseño
  - 4.2. Caracterización del entorno
  - 4.3. Clasificación del viario
5. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ACTUACIONES EN LA RED VIARIA
  - 5.1. Planteamiento
  - 5.2. Organización viaria. Conexiones inter e intracomarcales
  - 5.3. Organización viaria. Conexiones dentro de la zona
6. VALIDACIÓN DE LAS SOLUCIONES
7. RED PEATONAL
  - 7.1. Introducción
  - 7.2. Criterios básicos de una red peatonal
  - 7.3. Características específicas de los recorridos peatonales
8. RED CICLABLE
  - 8.1. Introducción
  - 8.2. Criterios básicos
  - 8.3. Dimensiones para la circulación de bicicletas
  - 8.4. Tipo de usuario
  - 8.5. Propuesta de red ciclable
  - 8.6. Actuaciones sobre el viario
9. RED DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO
10. INTERCAMBIO MODAL
  - 10.1. Objetivos básicos
  - 10.2. Análisis de posibles ubicaciones



11. APARCAMIENTO
  - 11.1. Criterios y objetivos de la ordenación
  - 11.2. La regulación del aparcamiento en superficie
  - 11.3. El aparcamiento localizado
12. AVANCE NORMATIVO. CREACIÓN DE IMAGEN ÚNICA
  - 12.1. Resolución de intersecciones
  - 12.2. Pavimentos
  - 12.3. Jardinería
  - 12.4. El mobiliario urbano
  - 12.5. La señalización
13. DETALLES DE LA ORDENACIÓN VIARIA
  - 13.1. Intervención en futuros enlaces
  - 13.2. Intervención en el viario urbano básico
  - 13.3. Intervención en el viario local

**APÉNDICE:**

**APÉNDICE Nº 1: FICHAS DEL VIARIO**



# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ICOD DE LOS VINOS FASE II: PROPUESTA DE ORDENACIÓN

## MEMORIA DE ORDENACIÓN

### 1. INTRODUCCIÓN

En esta segunda fase se define, tras la realización de la Caracterización y el Diagnóstico, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Icod de los Vinos propiamente dicho, la Propuesta de Ordenación en la cual se propondrán las soluciones a la problemática detectada.

La base del Plan se fundamenta en el establecimiento de una ordenación viaria que de cobertura a las necesidades de uso del espacio público 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 el resto de usuarios sin prevalencia de su uso por parte del vehículo privado en aquellas vías que se constituyen como parte fundamental de la red peatonal o que los usos de sus márgenes lo aconsejen.

Se toma como referencia básica el establecimiento de una jerarquía del viario clara, utilizando para ello las 3 tipologías que se utilizaron en la caracterización realizada en la fase anterior:

- Viario territorial o exterior
- Viario urbano básico
- Viario local



La comprensión de la trama viaria para el usuario del vehículo privado debe ser instantánea de tal forma que se perciban casi de manera inconsciente el comportamiento a adoptar en cuantas velocidades y preferencias de paso. Ello redundará en una mejora para todos los usuarios: el que circula en vehículo y el que pasea o vive en los márgenes.

Las propuestas que plantea este documento se inscriben de la totalidad del Término Municipal, si bien no se plantean cambios en la estructura ni tipología viaria en la zona de Monte, por encima de la cota 550 m por cuanto las relaciones de movilidad con los residentes de esas zonas o usuarios se consideran adecuadas en la situación actual.

Se ha planteado una ordenación de la movilidad en la zona de estudio de tal forma que el documento tenga un carácter práctico que suponga que:

- La ejecución de nuevas infraestructuras de transporte se adapten a las ya recogidas en el PGO vigente y sean las mínimas indispensables.
- El resto de actuaciones que en este Plan se plantean puedan ser ejecutadas sin necesidad de grandes inversiones ni dependencia de otras actuaciones.

## 2. RELACIONES DE MOVILIDAD

El presente apartado extrae las ideas básicas de la movilidad de las zonas turísticas a partir de lo expuesto en la Fase I: Caracterización y Diagnóstico. Se trata pues de sintetizar la movilidad de los residentes, su patrón de movilidad. No se ha considerado la movilidad de los turistas puesto que Icod no dispone de una amplia oferta alojativa y aunque recibe visitantes para ver el Drago Milenario y el Casco, son aspectos puntuales que permiten su tratamiento dentro del documento sin necesidad de determinar otros aspectos de los viajes sobre los que hay escasas posibilidades de actuación.

Asimismo, otros aspectos como la mejora de los tratamientos peatonales o del espacio urbano estancial, sin duda redundarán en la comodidad y percepción de los visitantes de Icod de los Vinos.

Para la caracterización de la movilidad de los residentes se han utilizado los datos de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad realizada para el Cabildo de Tenerife en el año 2008.



Se separa la movilidad interna de la externa, es decir, los viajes que se realizan dentro del municipio de los viajes que se realizan a/desde otros municipios o macrozonas de movilidad en que ha sido dividida la isla.

## 2.1. MOVILIDAD DE LOS RESIDENTES

La motorización de Icod de los Vinos es ligeramente inferior a la media insular (547 vehículos/1.000 habitantes), pero superior a la media comarcal formada por los municipios de San Juan de la Rambla, Garachico, El Tanque, Los Silos y Buenavista del Norte (508 vehículos/1.000 habitantes).

- Más del **75% de la población dispone de vehículo.**
- **El 23,5%** de la población mayor de 6 años no dispone de vehículo privado en sus desplazamientos por lo que habrá de **utilizar otro modo.**

Del análisis del **lugar de trabajo y estudios** en Icod de los Vinos se extrae que:

- De las personas con actividad (estudiante u ocupado) en Icod de los Vinos el 61,9% son ocupados, mientras que el resto, el 36,3%, son estudiantes.
- **Los residentes en Icod de los Vinos que estudian y trabajan en el mismo municipio son el 84,1% del total.**
- Del total de personas que estudian o trabajan en Icod de los Vinos, aproximadamente, **el 14,3% lo hacen desde municipios exteriores a Icod**, mientras que **el 85,7% son residentes en el propio municipio.** Por ocupación destaca que el 94,8% de los que estudian son del mismo municipio y el 80,3% de los trabajadores también.
- Icod es el municipio más independiente desde el punto de vista laboral. **El 80% de los trabajos disponibles en Icod son cubiertos por residentes** en el mismo municipio. Del 20% restante casi el 15% son cubiertos por trabajadores del resto de la comarca siendo sólo el 5% los que proceden de fuera.



Del análisis de los viajes **origen-destino** se extrae que:

- **El total de viajes con origen y/o destino** del municipio de Icod de los Vinos, supera los **64.500 viajes**. De ellos, aproximadamente el 45% tienen uno de sus extremos basados en la zona (Casco – San Felipe – San Marcos).
- **Las zonas de (Cueva del Viento) y (La Florida) son origen y/o destino de pocos viajes, superando apenas los 3.000** de los que aproximadamente un 73% tienen uno de sus extremos en Icod de los Vinos y el resto de los viajes están relacionados básicamente con la macrozona de Icoden – Daute – Isla Baja, a la que también pertenece Icod de los Vinos.
- **Los viajes internos a la zona (Casco – San Felipe – San Marcos) suponen el 20% del total de viajes relacionados con el municipio**. Se corresponde con el 27% de los viajes que tienen origen en Icod de los Vinos y con el 27% de los viajes que tienen destino en Icod de los Vinos y es la que mayor porcentaje de viajes internos a Icod de los Vinos presenta (poco más del 50% tienen origen y/o destino en Icod de los Vinos).

Por último uno de los datos claves de los viajes de los residentes a nivel municipal son los siguientes:

- **El 80% de los viajes son mecanizados** (69% en vehículo privado) y **sólo se realizan a pie el 20% por de los viajes**. A nivel insular se realizan a pie el 25% de los viajes aproximadamente.
- De los viajes mecanizados **el 85% se realiza en vehículo privado** y sólo **el 15% 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 32%** aproximadamente, básicamente los estudiantes que no disponen de coche y el transporte escolar tiene un porcentaje muy bajo en el transporte de escolares (tan sólo un 15% de los viajes con motivo estudio).
- El 87% de los viajes que se realizan con motivo trabajo se realizan en coche y **prácticamente el 35% 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 él.
- **No se han registrado viajes en bicicleta**.



### 3. OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

Se plantea una reordenación del viario con los siguientes objetivos:

- Cualificar la trama y el espacio urbano.
- Aumentar la seguridad del peatón y usuarios de la vía en las zonas urbanas.
- Mejorar el medioambiente urbano: ruido, contaminantes, condiciones estéticas.
- Estimular los recorridos a pie y en bicicleta en aquellas áreas donde las condiciones físicas como: pendiente de las calles, anchos en secciones suficientes, usos y actividades atractores lo permitan.
- Aumentar la capacidad de las vías en puntos determinados como algunas intersecciones que eviten la formación de congestiones inadmisibles.
- 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.
- Ordenación del estacionamiento de vehículos restándole la preponderancia de la que tradicionalmente ha gozado frente al peatón.
- Cualificar la trama urbana con la posibilidad de uso de la bicicleta.
- Homogeneización de tratamientos de diseño estableciendo una imagen única.

Los criterios de actuación para conseguir los objetivos propuestos son:

- Eliminar el tráfico de paso a través de las zonas centrales consolidadas.
- Evitar el tráfico de paso en zonas residenciales y de denso tráfico peatonal.
- Disminuir las velocidades dentro de las 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 viario 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 adecuado de las intersecciones del viario local con la red urbana básica y de éstas con el viario exterior.



- Diseño de un viario local amigable que garanticen el cumplimiento de las funciones de los distintos viarios con la máxima eficiencia.
- Creación de una red continua de espacios peatonales a través de la ordenación de los existentes y previstos, teniendo en cuenta los puntos de especial concentración peatonal.
- Eliminar los tráficos de agitación en busca de aparcamiento en las zonas residenciales.
- Desincentivar el estacionamiento indiscriminado y de larga duración garantizando la demanda de los residentes.
- 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. 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, comercio, 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 mediante un diseño acorde con los objetivos perseguidos.
- Minimizar los recorridos de los vehículos mediante el estudio de recorridos y conexión entre los diferentes tipos de vías.
- Garantizar la seguridad de todos los usuarios mediante una adecuada articulación de sus elementos entre sí y con el entorno.



Además, los parámetros de diseño atenderán especialmente los siguientes aspectos:

- **Diseño en planta:** El viario objeto de ordenación se encuentra ya construido en su mayoría de tal forma que las actuaciones en el diseño en planta son limitadas pues no se podrán modificar cambios en las alineaciones del viario existente, generalmente con edificaciones en los márgenes. Sin embargo si es posible, el ordenar aspectos como los cruces (radios de giro, preferencias, disposición de carriles) y la sección transversal en combinación con la planta de tal forma que se incidan significativamente en las condiciones de circulación de los modos motorizados y en su relación con los no motorizados, generalmente moderando la velocidad.
- **Pendiente:** No es posible modificar las pendientes pero sí ajustar las condiciones de circulación a la pendiente que presentan las diferentes vías pues a su vez condiciona aspectos importantes como la velocidad de circulación rodada, la condiciones de funcionamiento del motor (y con ello la generación de ruido) o las posibilidades de uso por parte de los peatones y ciclistas.
- **Reducción de la contaminación acústica:** la generación de ruido por el tráfico automóvil y su impacto en el entorno urbano dependen en gran medida de la configuración física de las vías (trazado y perfil) ya que se incide sobre la velocidad de circulación, sobre las condiciones de trabajo de los motores (marchas cortas en pendientes, frenadas en cambios de inclinación, etc.) o sobre la transmisión de ruido (disposición en trinchera o en túnel, etc.).

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 a nivel autonómico 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", mientras que a nivel estatal se ha de cumplir con lo establecido en la "Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados" de forma que se cumplan las condiciones de "Itinerario Peatonal Accesible".



#### 4.2. CARACTERIZACIÓN DEL ENTORNO

En el diseño del viario en una zona como la que es objeto de ordenación, que discurre por ambientes urbanos, debe procurarse una óptima integración de los elementos en el entorno atravesado, más allá del trazado y perfil longitudinal, para hacerlo desde un punto de vista funcional, estético y ambiental. Las características físicas y funcionales que este Plan propone para cada una de las vías están destinadas a cumplir los objetivos globales y las funciones asignadas para cada tipo de vía pero ajustándose a las características concretas del entorno en el que se ubican mediante las medidas de diseño apuntadas.

Icod combina zonas consolidadas con zonas de elevada dispersión y alejadas del Casco. La clasificación viaria que proporciona las características que ha de cumplir del diseño de cada tipo de vía ha de realizarse de forma inseparable teniendo en cuenta el entorno atravesado; demandas de uso y actividades en los márgenes y a las condiciones físicas existentes (distancias entre cruces, secciones disponibles, ubicación dentro de la trama de transporte, etc.).

De cara a la ordenación del viario y establecer su jerarquía se ha establecido una zonificación de la zona de estudio según el medio atravesado:

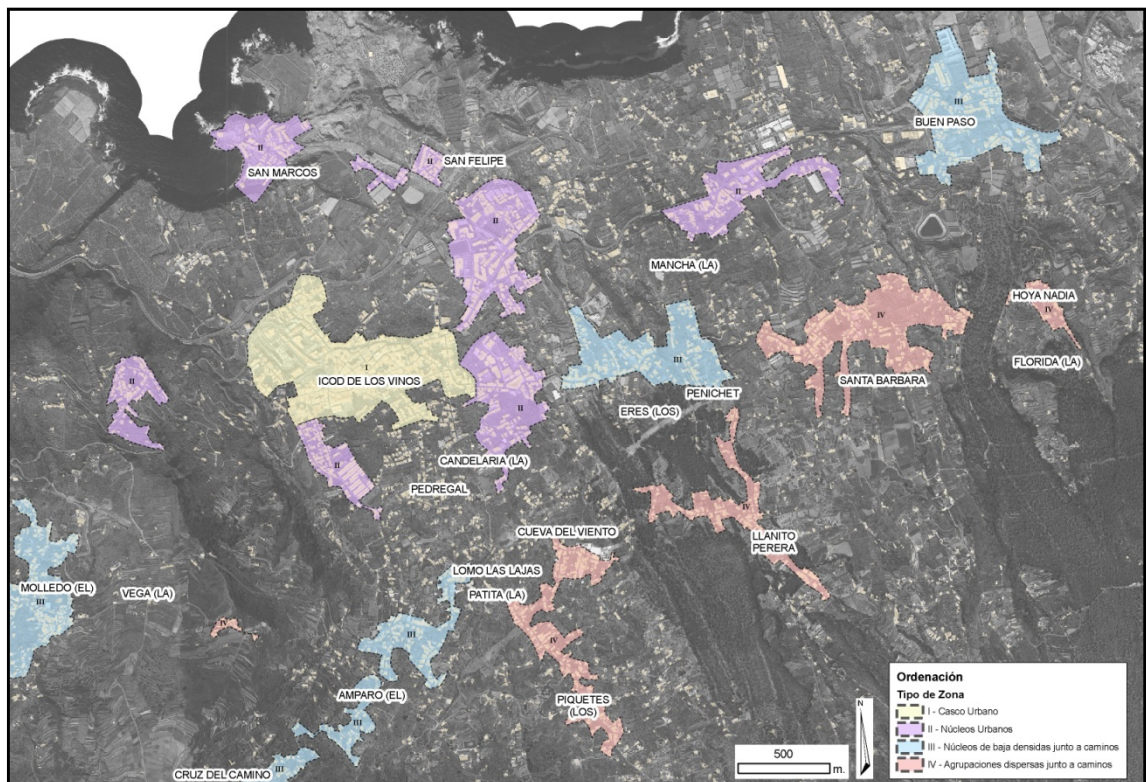


Imagen Nº 1: Zonificación de los sectores.



- **Zona Tipo I: Casco Urbano** Localizada en la zona central del Casco urbano. Se mezclan los usos residenciales con los comerciales y dotacionales (colegios fundamentalmente) en edificaciones de diferentes tipologías, desde edificaciones unifamiliares antiguas y catalogadas hasta edificaciones de hasta 6-7 alturas. Predomina la edificación entre 3 y 4 alturas con uso residencial y comercial en planta baja. Se propone la consolidación del viario interior como lugar de estancia y para estacionamiento de residentes haciendo los espacios peatonales y estanciales más atractivos, incluso como lugar de paso- estancia para otros usuarios no residentes en esta zona. El acceso debe hacerse a través de un viario con capacidad suficiente.



Imagen Nº 2: Zona Tipo I: Casco urbano.

- **Zona II: Núcleos compactos.** Se corresponde con la zona de San Marcos, San Felipe y La Mancha. Abundan las edificaciones en altura entre 4-6 alturas y hasta 10 plantas en la zona de San Marcos en primera fila. Existe una trama urbana consolidada en mayor extensión en San Marcos y San Felipe y menor en La Mancha que se podría catalogar como zona dispersa que han conseguido cierto reagrupamiento. Surgen como consecuencia de un crecimiento desordenado consolidado a partir de antiguos caminos residenciales por lo que no siempre disponen de aceras con tamaño suficiente en todas sus calles. En las últimas décadas han sufrido una mejora notable en sus condiciones urbanas. Se propone el establecimiento de vías principales que jerarquicen y ordenen la trama urbana, sin que lleguen a suponer alternativas válidas para el tráfico de paso. A partir de éstas se accede a las vías de carácter residencial. Los espacios verdes de la zona merecen una mejor conexión peatonal con el resto de la ciudad.



Imagen N° 3: Zonas Tipo II.

- **Zona III: Núcleos de baja densidad junto a caminos.** Se corresponden con núcleos de tipo lineal junto a un camino principal, que por su volumen constituyen un núcleo pero carecen de trama urbana en la trasera de la vía principal que generalmente ha pasado de carretera a travesía. Se propone el establecimiento de un diseño que permita la consolidación de la travesía sin que se hayan detectado necesidades de variante debido a la escasa densidad de los núcleos.



Imagen N° 4: Zonas Tipo III.



- **Zona IV: Agrupaciones dispersas junto a caminos.** Suponen un estadio anterior a la Zona tipo III y no se pueden considerar como núcleos correspondientes generalmente con asentamientos de tipo rural. Las medidas urbanísticas debieran ir dirigidas a evitar esta dispersión en forma de mancha de aceite y garantizar el reagrupamiento. Es un modelo proclive a la utilización del vehículo privado.



Imagen Nº 5: Zonas Tipo IV.

### 4.3. CLASIFICACIÓN DEL VIARIO

La ordenación viaria viene definida por la urbanización según las zonas anteriormente expuestas. El diseño del viario que se dispondrá en esas zonas vendrá definido por su funcionalidad. A continuación se especifican los servicios que desempeña cada tipo de vía y las características urbanísticas asociadas, ordenadas jerárquicamente:

#### 4.3.1. Viario territorial

Se agrupan dentro de este concepto las vías que sirven de cauce al tráfico de larga distancia, que conectan el área de estudio 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.



Este viario soporta unas intensidades y velocidades de tráfico rodado que no permiten su uso por parte de los peatones salvo en zonas consolidadas por la edificación de tal forma que se constituyan como travesías de población.

El diseño y ordenación de estas vías se rigen por lo señalado en la normativa particular; Instrucción 3.1. I.C.-Trazado y la Ley de Carreteras de Canarias. La velocidad de referencia en estas vías varía entre 50 y 100 km/h salvo en travesías. La instalación de rotondas permite disminuir la velocidad en estas vías sirviendo como puntos de conexión con el Viario Urbano Básico.

En el área de trabajo se incluyen dentro de este grupo:

- TF-5: carretera de interés regional. La ejecución del anillo insular supondrá que esta carretera pierda intensidad a su paso por Icod, quedando tan sólo como conexión con la Isla Baja.
- TF-82, de conexión con el Tanque, con casi 5.000 vehículos.
- Vía de cierre del Anillo Insular (en ejecución el tramo entre el enlace de Icod y el Tanque).



Foto N° 1: Imagen de la TF-5.



Las intensidades medias diarias de tráfico motorizado son:

- TF-5: entorno a 25.000, cercano al núcleo de Buen Paso y 21.000 tras el encuentro con la antigua TF-362.
- TF-82: de conexión con el Tanque, con casi 5.000 vehículos.
- TF-42: donde se registran unos 5.600 vehículos a la salida del Casco Urbano.
- TF-342: con una IMD entorno a los 2.300 vehículos/día.
- TF-373: entre la TF-82 y la TF-366, con un valor de casi 1.000 vehículos/día.

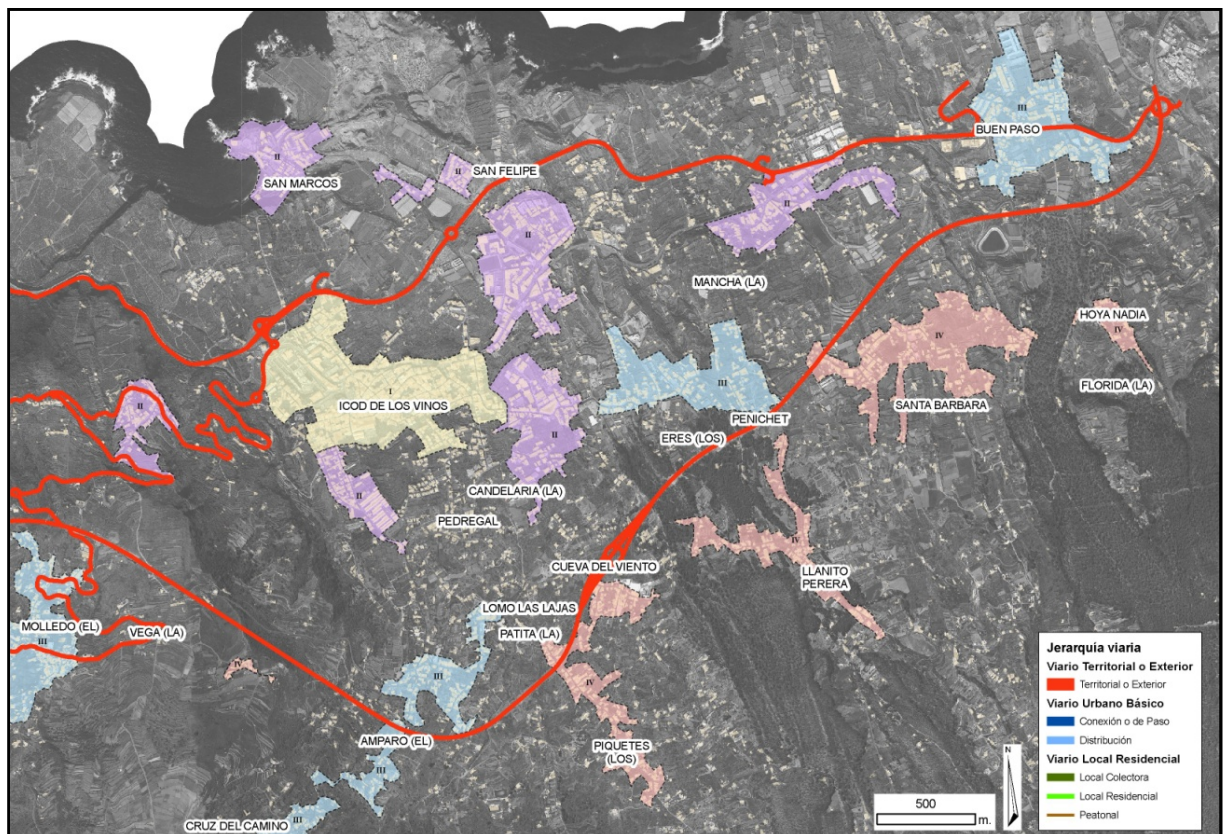


Imagen Nº 6: Localización del viario exterior o territorial.



#### 4.3.2. 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, vertebra la distribución del tráfico. Está destinada fundamentalmente al tráfico motorizado aunque permite el tránsito de peatones y bicicletas, con separación física.

Como criterio general el viario urbano básico es el destinado a alojar los principales tráficós de entrada y salida así como los tráficós de paso. Tiene mayor capacidad que el resto de las vías y también una mayor velocidad.

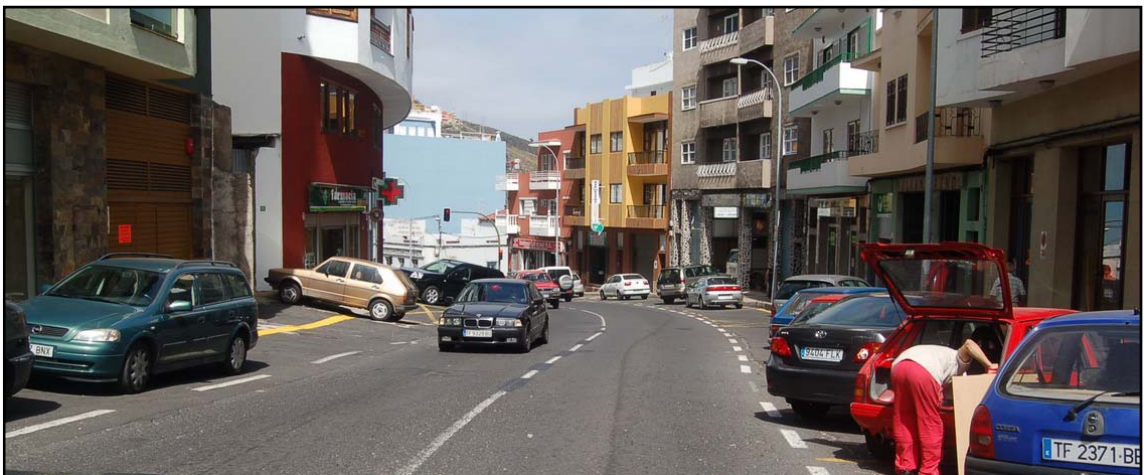


Foto N° 2: Imagen de la Avda. Veinticinco de Abril.

Dentro de tipo se puede realizar la siguiente clasificación:

- Viario urbano básico de conexión y paso
- Viario urbano básico de distribución

El conjunto de parámetros geométricos de la vía y su regulación se establecen con criterios tendentes a evitar que los vehículos sobrepasen los 50 km/h en las vías del tipo urbano básico de conexión o de paso y de 40 km/h en el viario urbano básico de distribución. La distancia entre intersecciones y su diseño así como el trazado de los tramos entre intersecciones se utilizarán como instrumentos para evitar superar las citadas velocidades. En cualquier caso, se garantizará siempre una distancia de visibilidad de parada de 50 m.



En general el viario urbano básico de conexión o de paso no ha de disponer de aparcamiento y tiene limitada sus intersecciones con el viario local, especialmente el residencial.

El viario urbano básico de distribución es más flexible en estos aspectos pero siempre, en todos los casos, depende de la localización y relación con la trama urbana y resto de la red a fin de garantizar la fluidez necesaria de la circulación rodada.

La sección reservada para el peatón y ciclista tendrá: un ancho mínimo de 1,75 m para la bicicleta si en el carril bici tiene doble sentido y de 1,00 m si es de un único sentido, mientras que para el peatón dispondrá de un Itinerario Peatonal Accesible con un ancho mínimo de 1,80 m.

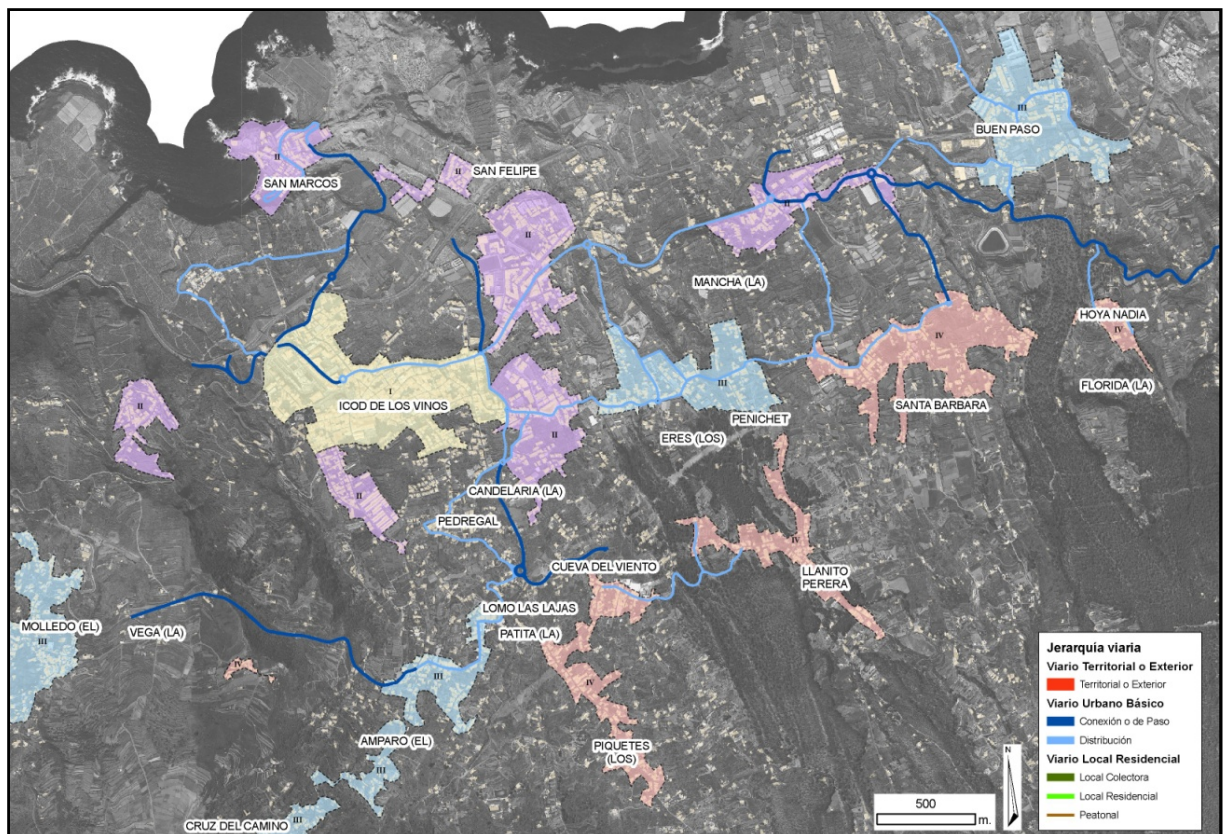


Imagen N° 7: Localización del viario urbano básico.



#### 4.3.2.1. Viaro urbano básico de conexión y paso

Este tipo de viario se encarga de alojar los tráficos de conexión con el viario Territorial-Exterior (tráficos de entrada y salida) así como el tráfico de paso entre las zonas urbanas alejadas.

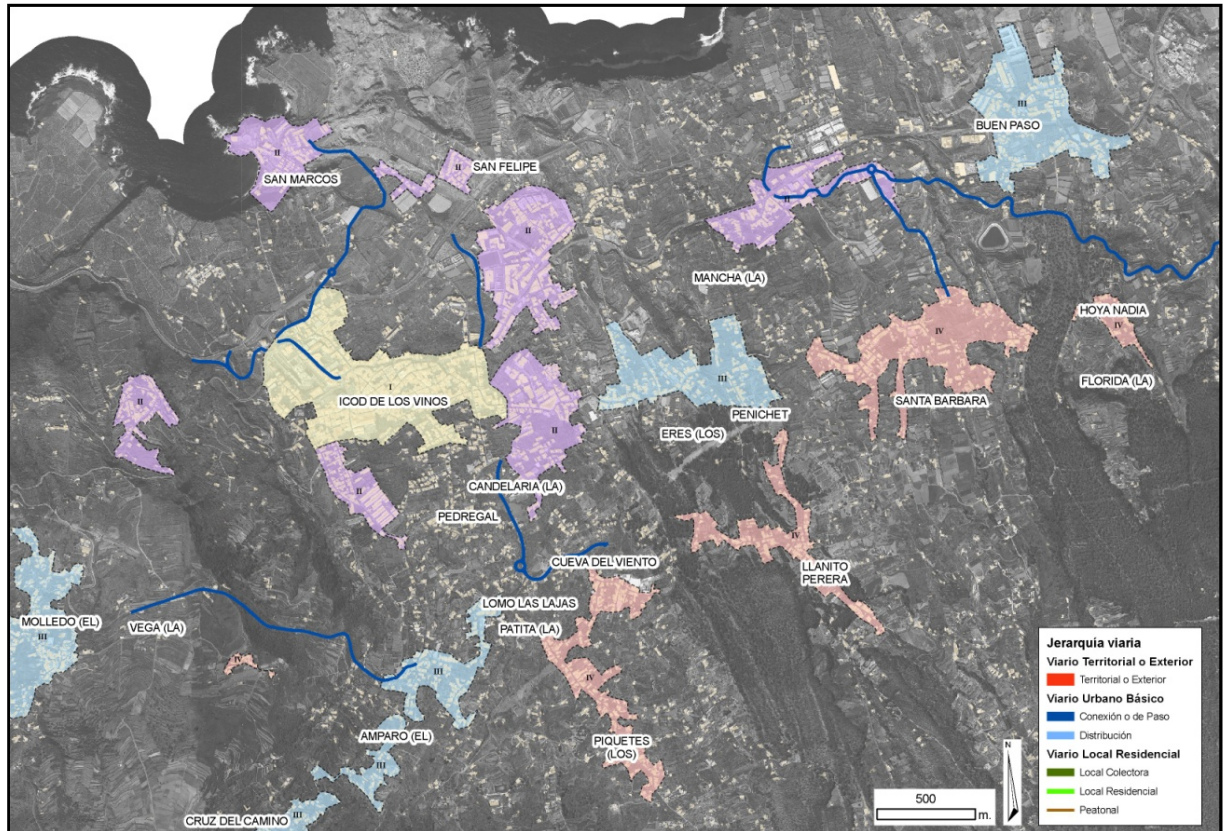


Imagen N° 8: Localización del viario urbano básico de conexión y de paso.

Salvo casos justificados no existirán conexiones entre este viario y el viario local residencial de tal forma que la transición hacia éste último se realice preferiblemente mediante viario urbano básico distribuidor y en algunos casos mediante viario local colector.

En este tipo de viario se separarán los modos no motorizados de los tráficos rodados mediante franja verde continua de ancho mínimo de 0,50 m o de aparcamiento en línea. Se cumplirá con las anchuras mínimos para peatones establecidos como criterio general.



Foto N° 3: Carretera TF-362.

En los casos de cruces entre tráfico rodado, peatonal y bici, tendrá preferencia el vehículo frente a la bicicleta y el peatón por lo que se tendrán que regular los cruces, incluso con semaforización si las intensidades así lo aconsejan.

Se debe ordenar el estacionamiento o las necesidades de parada siempre que sea posible mediante vías de servicio. Si la sección disponible no lo permite se evitará la consolidación de actividades comerciales, en los márgenes que necesiten estacionamiento y en caso inevitable se dispondrán aparcamientos en línea, nunca en oblicuo o en batería.

En los casos en los que existan cruces entre tráfico rodado, peatonal y bici, tendrá preferencia el vehículo frente a la bicicleta y el peatón por lo que se resolverán preferiblemente mediante semáforos, aunque lo preferible es la no utilización de estos elementos de regulación.



Foto N° 4: Carretera TF-342.



#### 4.3.2.2. Viaro urbano básico de distribución

Este viario se encargará de distribuir el tráfico dentro de la trama urbana desde el Viario urbano básico de conexión y el exterior hacia los viarios locales, sirviendo de transición y estructurando la trama urbana de detalle.

La actividad y usos en los márgenes ganan intensidad incrementándose los accesos desde el viario y las necesidades de estacionamiento. Se da prioridad a los tráficos rodados pero se induce en el conductor del vehículo, mediante el diseño del trazado, la percepción de que pierde las prestaciones que tenía en el viario urbano básico de conexión.



Foto N° 5: Avda. Veinticinco de Abril.

A diferencia del viario urbano básico de conexión o de paso, en el entorno donde se localizan las vías del tipo urbano básico de distribución es habitual la existencia de usos o actividades en sus márgenes que pueden generar necesidad de parada o estacionamiento en ellas por lo que podrán tener aparcamiento en los laterales preferiblemente en línea a fin de que no reduzca la capacidad de la vía, aunque también es posible en diagonal o batería, con medidas complementarias para disminuir la velocidad de los vehículos.

En los casos en los que existan cruces entre tráfico rodado, peatonal y bici, tendrá preferencia el vehículo frente a la bicicleta y el peatón por lo que se regularán según esta premisa.

Las aceras e itinerarios peatonales preferentes se dispondrán a distinto nivel de la calzada y los cruces de la misma se realizarán a nivel de los peatones de tal forma que los vehículos sean obligados a remontar el cruce obligándolos a moderar su velocidad.



Este viario podrá albergar los tráficos mecanizados, los peatonales y de bicicleta de forma segregada. Las secciones mínimas para los peatones y carriles bici tendrán un ancho mínimo de paso libre de 1,80 m para los peatones mínimo y un mínimo de 1,75 m para bicicletas si en el carril bici tiene doble sentido y de 1,00 m si es de un único sentido.

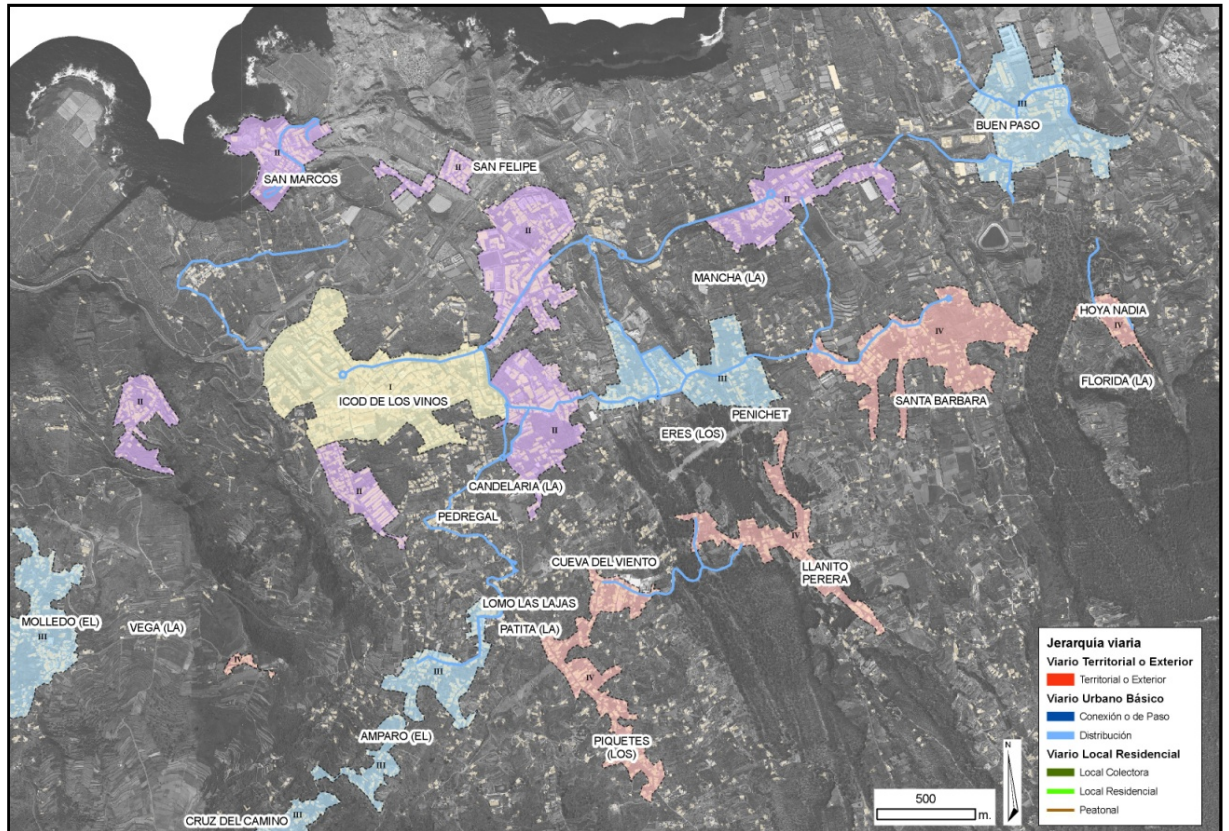


Imagen nº 9: Viario urbano básico de distribución.

La velocidad de diseño de la vía será de 40 km/h que se consigue con la adopción de los diferentes parámetros de diseño necesarios (ancho de carril, perfil longitudinal, radios de giro, pendientes, etc.). En zonas consolidadas con edificaciones en los márgenes y donde las vías tienen escasa sección los parámetros de diseño estarán destinados a evitar velocidades superiores a los 30 km/h. Complementariamente se utilizarán medidas de “calmado del tráfico”.



El mobiliario se dispondrá de forma tal que estos anchos mínimos de acera no se vean afectados.



Foto N° 6: C/ Cecilio Montes.

#### 4.3.3. La red urbana local

Este viario distribuye el tráfico rodado dentro de las zonas urbanas. 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. Las vías en fondo de saco y los peatonales se enmarcan en esta tipología.

El conjunto de los parámetros de diseño estarán destinados a evitar velocidades superiores a los 30 km/h. Se garantizará una visibilidad de parada de 20 m y si no es posible habrá de diseñarse sistemas que obliguen a la utilización de una velocidad inferior. No se dispondrán tramos rectos de calzada entre reductores de velocidad o intersecciones con pérdidas obligadas de prioridad de longitud superior a 75 m.

Dentro de esta tipología es posible determinar características funcionales que permiten realizar la siguiente clasificación:

- Vías urbanas locales colectoras
- Vías urbanas locales residenciales
- Vías urbanas locales peatonales

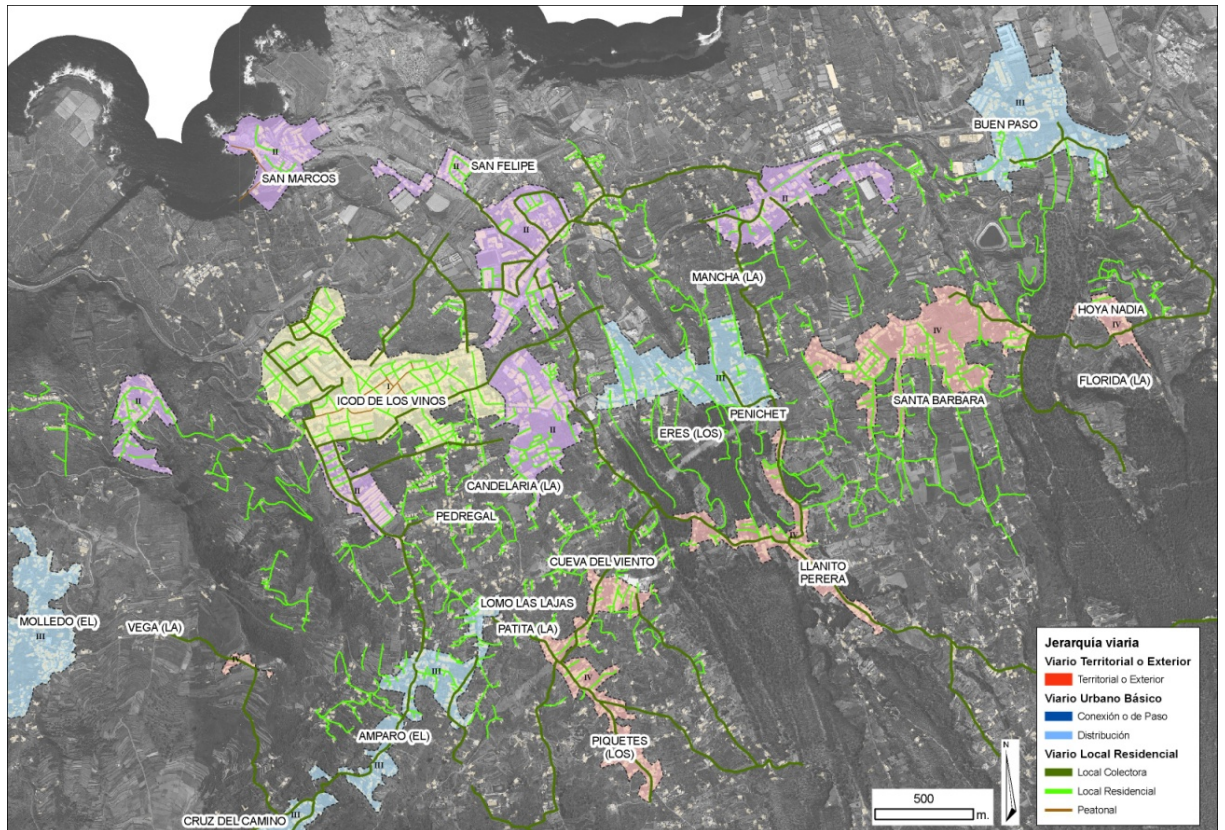


Imagen nº 10: Localización del viario local residencial.

#### 4.3.3.1. Vías urbanas locales colectoras

El viario local tiene vocación de canalizar los tráficos desde viario urbano básico y el resto de la red urbana local induciendo en el conductor del vehículo la percepción de que pierde la prioridad que tenía en el viario urbano básico mientras que son los modos no motorizados los que ganan protagonismo. La actividad y usos en los márgenes ganan intensidad incrementándose los accesos desde el viario y las necesidades de estacionamiento.

Este viario da soporte a los viarios últimos, de tipo residencial y peatonal.

En este viario preferiblemente se optará por la segregación de los tráficos motorizados y el resto, en la medida de lo posible. No obstante, las características de secciones disponibles en el municipio obligan a la coexistencia al no poder garantizar las anchuras mínimas dispuestas en la legislación. De esta forma se dispondrán vías donde coexistirán los tráficos mecanizados y los peatonales y de bicicleta pudiendo disponerse al mismo nivel pero segregados. Las secciones mínimas para los peatones y carriles bici tendrán un ancho mínimo de paso libre de 1,80 m para los peatones mínimo y un mínimo de 1,75 m para bicicletas si en el carril bici tiene doble sentido y de 1,00 m si es de un único sentido.



Los itinerarios peatonales preferentes se dispondrán a distinto nivel de la calzada y los cruces de la misma se realizarán a nivel de los peatones de tal forma que los vehículos sean obligados a remontar el cruce obligándolos a moderar su velocidad.

El mobiliario se dispondrá de forma tal que estos anchos mínimos de acera no se vean afectados.

En general este tipo de viario dispondrá de aparcamiento en batería o en línea según la sección disponible. En las intersecciones de este tipo de vías con los tráficos peatonales y de bici tendrán preferencia estos últimos frente a los motorizados con el fin de garantizar la seguridad de estos.

#### 4.3.3.2. Vías urbanas locales residenciales

El viario local residencial trata de albergar los tráficos de destino u origen que son por regla general tráficos terminales de entrada o salida de aparcamientos localizados. En general es viario de coexistencia donde el peatón y la bicicleta tienen preferencia de paso sobre el vehículo privado que queda relegado a un papel secundario. La calle adquiere características de lugar estancial para otras actividades diferentes de las del transporte.

El cambio de comportamiento del conductor es transmitido a través del diseño de la vía con medidas efectivas de "calmado del tráfico": zig-zag, estrechamientos de carril, utilización de pavimentos diferentes, etc.



Foto N° 7: C/Rafael Fleitas.



En este viario podrán coexistir los tráficos mecanizados y los peatonales y de bici pudiendo disponerse al mismo nivel. Las secciones mínimas para los no motorizados serán similares a las establecidas en el viario local colector.

En general en este tipo de viario comparte sección con recorridos peatonales, aparcamientos y la red ciclable.

En caso de no existir sección suficiente para albergar todos los modos prevalecerán los recorridos peatonales y la bicicleta frente al aparcamiento.

#### 4.3.3.3. Vías urbanas locales peatonales

El viario peatonal es el destinado a albergar exclusivamente los tráficos peatonales, salvo aquellos casos excepcionales de entrada y salida de garajes.

En este viario podrán coexistir los tráficos de bicicletas y peatonales pudiendo compartir la plataforma.



Foto N° 8: C/San Agustín.



El objetivo del plan considera como objetivo principal de la composición y diseño la satisfacción del conjunto de las funciones que cumple cada tipo de vía, de acuerdo con las prioridades establecidas en la siguiente tabla:

<b>FUNCIONES</b>	<b>Viario exterior o territorial</b>	<b>Vía urbana de conexión y paso</b>	<b>Vía urbana de distribución</b>	<b>Viario local residencial</b>
Conexión interurbana				
Conexión rodada intraurbana				
Contemplación panoramas ciudad				
Cualificación trama y espacio urbano				
Paisaje externo a edificios				
Circulación peatonal				

<b>FUNCIONES</b>	<b>Viario exterior o territorial</b>	<b>Vía urbana de conexión y paso</b>	<b>Viario local residencial</b>	<b>Viario local</b>
Acceso rodado y peatonal				
Estancia y relación social				
Referencia parcelación				
Previsión del estacionamiento				

	<b>Función prioritaria</b>
	<b>Función complementaria</b>
	<b>Función inapreciable</b>



## 5. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ACTUACIONES EN LA RED VIARIA

### 5.1. PLANTEAMIENTO

La red viaria desempeña dos funciones básicas:

- Una, como canal de transporte, sirve al tráfico rodado y juega un papel fundamental en la movilidad.
- 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.

Icod es el centro administrativo y de actividad de la Comarca de Icod-Daute-Isla Baja y por ello ha de estar bien comunicado con el resto de municipios de la comarca y con el exterior, por cuanto el modelo insular de movilidad demuestra que Icod tiene una notable dependencia funcional de la Comarca del Valle de La Orotava, especialmente en la realización de viajes obligados por motivo de trabajo.

La gran dispersión residencial existente en el municipio de Icod de los Vinos y la escasa sección disponible en la red viaria actual complica en gran medida la consecución de las medidas planteadas en el epígrafe 4, para cada tipo de viario pero el Equipo redactor considera que consolidar la situación actual tendrá una evolución negativa, tanto en las prestaciones del desplazamiento motorizado, como en el peatonal y condiciones ambientales para los residentes en el viario.

Por lo tanto se proponen soluciones en este documento que vendrán definidas por unos objetivos, ya enunciados, y que el planeamiento urbano debiera confirmar si se consolida la urbanización dispersa y hasta en tanto en cuanto no se consiga habrán de disponerse las medidas que permita la sección disponible. Es el caso, por ejemplo, de un gran número de vías locales colectoras que tendrán un solo sentido de tráfico frente a los dos actuales.

El Plan propone una jerarquía clara del viario, unas pautas de diseño adecuado a los usos esperados y a su función dentro de un conjunto. El diseño que se propone coadyuva a la eliminación de tráfico de paso y al fomento en la realización de viajes no motorizados con la definición de una red peatonal cómoda y que conecte los principales puntos de atracción de viajes, adaptando los tráfico al entorno pero garantizando la defensa de aquellos viarios que estructuran la comunicación entre barrios y con el exterior, donde hay que evitar la consolidación.



Los detalles de la propuesta de ordenación viaria se realizan a partir de la utilización de secciones tipo y su transformación que se muestran en el punto 13. Detalles de la Ordenación Viaria y en el Apéndice de dicha Memoria de Ordenación.

El modelo de organización viaria y de movilidad propuesto propone la ejecución de nuevos viarios y una amplia transformación del viario existente. Es un proceso largo y así se entiende desde este documento por lo que se plantea una Ordenación dividida en dos fases (ver planos de Ordenación) donde la materialización de las actuaciones definidas en la primera fase (Planificación Transitoria) permitirá algunas transformaciones señaladas en la segunda fase (Planificación Definitiva). A efectos prácticos y a modo de ejemplo, la ejecución de una nueva vía urbana de distribución supondrá la recuperación como vía local de la que hasta ahora hace la función de distribución.

## 5.2. ORGANIZACIÓN VIARIA. CONEXIONES INTER E INTRACOMARCALES

Dentro de la Red viaria Territorial o Exterior la ejecución del Cierre del Anillo Insular constituye un eje de comunicación que modificará sustancialmente los recorridos de conexión con el exterior del municipio y entre núcleos alejados. Icod de los Vinos dispondrá de un anillo de circunvalación que sin ser completo, pues no se podrá cerrar en la zona de La Culata de forma competitiva, servirá para acceder a los barrios alejados del Casco, los de la zona alta, desde el exterior sin pasar por éste y otros núcleos menores. Será el momento que permita la transformación del viario interior del Casco consiguiendo una moderación del tráfico rodado, un aumento del tráfico peatonal y una mejora de las condiciones ambientales.

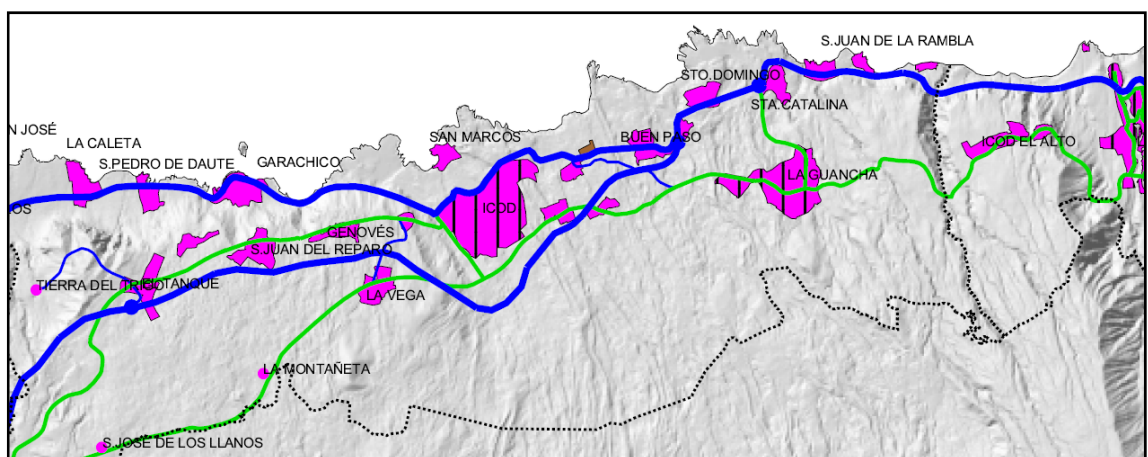


Imagen nº 11: Esquema de ordenación viario definido en el PIOT.



La actual TF-5, tras el enlace de “El empalme-La Mancha” en dirección oeste sufrirá una disminución de la intensidad como consecuencia de la ejecución del tramo del Anillo insular.

Ambas vías deben ser protegidas de procesos de urbanización en sus márgenes, respetando las zonas de dominio y afección señaladas en la legislación.

El PIOT define un eje de medianías altas que conecta el Casco de La Guancha con la parte alta de Icod, *“definiendo el límite superior y estructurando las áreas de crecimiento residencial de medianías en ese sector. A partir de Icod, este eje coincide sensiblemente con viarios existentes y debe enlazar y articular los núcleos de El Amparo, La Vega, La Montañeta y San José de los Llanos”*. Por lo tanto se plantea una nueva vía que, a su paso por el municipio, aprovecharía tramos de la Carretera que discurre entre la TF-342 y la TF-366, pasando por los núcleos de La Florida, Santa Bárbara.

El PGO vigente en el municipio parece asumir que esta vía es la carretera municipal que une la parte alta, entre La Florida y Santa Bárbara para luego continuar por la TF-366 tal y como plantea el PIOT. El esquema de movilidad insular, comarcal y municipal no parece definir necesidades de conexión predominantes entre estos núcleos siendo generalmente zonas de residencia y por lo tanto de generación de viajes que son atraídos bien por el Casco de Icod bien por otras comarcas por lo cual la ordenación propuesta en el PGO parece suficiente para garantizar las necesidades de movilidad de las zonas atravesadas.

El PIOT también hace referencia a los ejes transversales que han de crear el mallado de la estructura comarcal, señalando asimismo que tienen un carácter secundario frente a los viarios longitudinales y la circunvalación de Icod. En este aspecto, el Equipo redactor de este documento entiende que el eje constituido por la vía del Barranco Preceptor se muestra como eje prioritario de conexión entre la zona alta del municipio y la parte baja, incluyendo en esta el Casco, máxime con la ubicación del enlace del Anillo Insular con Icod cercano al trazado previsto.



### 5.3. ORGANIZACIÓN VIARIA. CONEXIONES DENTRO DE LA ZONA

En este apartado se describe la organización y jerarquía propuesta para el viario de la zona en estudio diferenciando, como se ha hecho en el resto del documento, entre vías territoriales, vías urbanas básicas y vías locales con las características definidas en el apartado 4.3. Dentro de los dos últimos grupos también se hace una subclasificación con el objeto de especificar diferencias cualitativas en su diseño necesarias para resolver demandas determinadas por el entorno y/o los movimientos que alojan.

#### 5.3.1. Viario territorial o exterior

La extensión del municipio de Icod de los Vinos, la lejanía de sus barrios y la dispersión urbanística hace que el viario exterior o territorial pudiese constituirse en alternativa para las relaciones municipales, si bien en mucha menor medida que la Red Urbana Básica.

La jerarquía y características de los viarios en la ordenación propuesta pretenden resolver las relaciones estrictamente municipales con la red urbana básica. No obstante, en algunos casos, como la conexión de la zona este (La Mancha, La Florida, etc.) con la zona costera pueda realizarse a través de la actual TF-5, hasta el enlace de San Marcos.

La ordenación de enlaces propuestas en el tramo del Anillo Insular a su paso por Icod no hace viable su utilización para recorridos urbanos.

Este documento entiende que el enlace del Anillo Insular con la parte alta de Icod debería contener la realización de un tramo de la vía del Barranco Preceptor o cuando menos la ejecución de la conexión desde el enlace propiamente dicho hasta la TF-366.



Foto N° 9: TF-5 a la altura del Barranco Preceptor.



La titularidad de este viario corresponderá al Cabildo Insular de Tenerife y las disposiciones sobre su sección, cruces y limitación de usos en los márgenes dentro del espacio determinado por las líneas de servidumbre, afección y límite de edificación son las que determina la Ley de Carreteras de Canarias.

### 5.3.2. La Red Urbana Básica

Las actuaciones más destacadas en la red urbana básica van enfocadas a:

- El diseño de la planta y sección transversal atendiendo especialmente a las interferencias detectadas entre los diferentes usuarios.
- La regulación de accesos desde el viario local.

La Red Urbana Básica constituye la red principal municipal y estructura no sólo la organización entre núcleos del municipio sino también la parcelación de los núcleos. Recoge los tráficos de conexión con el Viario Territorial, lo de conexión entre núcleos y principalmente los de conexión con el Casco, los más numerosos de los realizados en la zona.

La Red Urbana Básica se subdivide a su vez en dos categorías: Viario Urbano Básico de Conexión o de Paso y Viario Urbano Básico de Distribución.

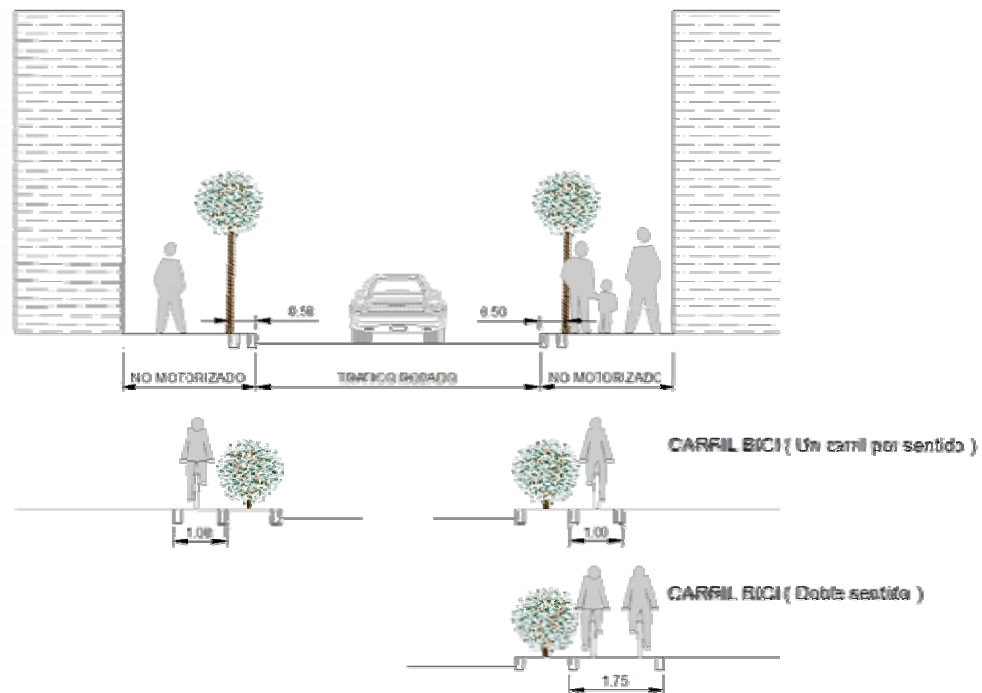


Foto Nº 10: Avda. Veinticinco de Abril a la altura de C/ San Felipe.



### 5.3.2.1. Viarío Urbano Básico de Conexión o de Paso

El Viarío Urbano Básico de Conexión o de Paso está constituido por los tramos de acceso al Viarío Territorial, generalmente fuera de zona urbana pues las características requeridas para el tráfico no propician las actividades en sus márgenes sin separación suficiente. Debido a la alta colonización de caminos del municipio, este viarío es corto y escaso debiendo preservar al máximo sus condiciones.



Esquema nº 1: Organización del Viarío Urbano Básico de Conexión o de paso.

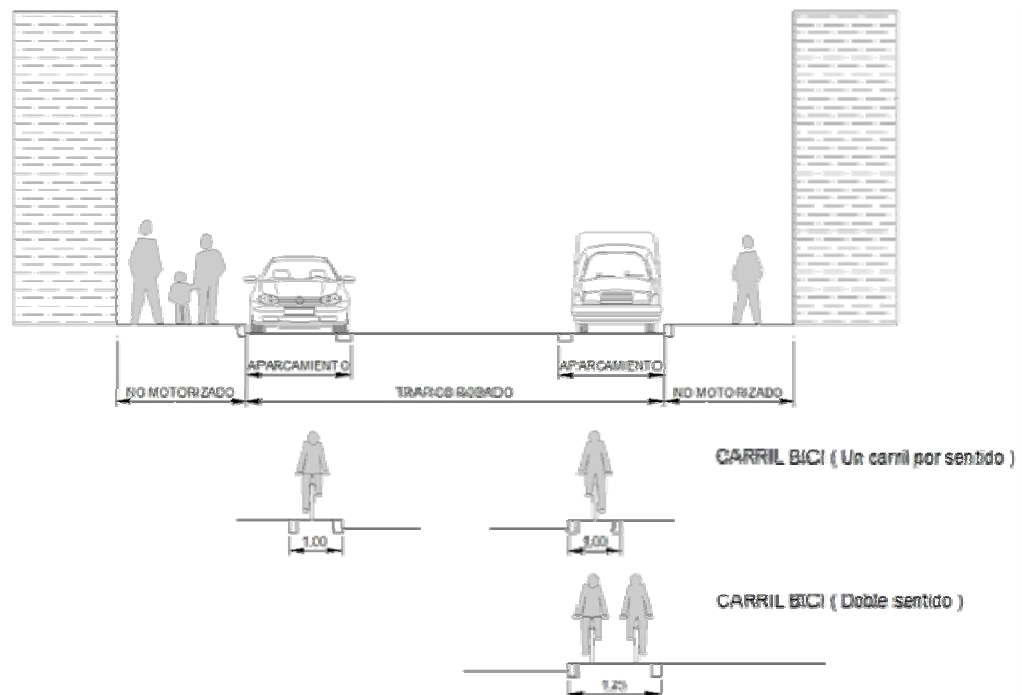
Dentro del Viarío Urbano Básico de Conexión o de Paso se incluyen las siguientes vías:

- TF-342, entre el límite del Término municipal en el este y La Mancha.
- Camino Lomo Los Giles, entre los núcleos de La Mancha y Santa Bárbara
- Nueva conexión entre la TF-342, en la zona de La Mancha y Buen Paso, sensiblemente paralela a la TF-5, eliminando el acceso desde esta vía.
- Nuevos tramos extremales de la Vía del Barranco Preceptor, de conexión con la TF-5 y Nueva vía Anillo Insular
- Parte baja de la TF-82, entre el Casco Urbano y San Marcos
- Enlaces con la TF-42 y TF-82 en la parte baja del Casco Urbano
- TF-366 entre El Molledo- Mirabal Alto y El Amparo



### 5.3.2.2. Viarío Urbano Básico de Distribución

Se plantea una amplia transformación de viarios locales en Vías Urbanas Básicas de Distribución con el objeto de estructurar no sólo la trama viaria sino también la urbanística. Un incremento de la urbanización sobre viarios tan escasos contribuye a crear una trama de difícil reconocimiento donde todas las vías son iguales y donde la mezcla de usuarios no garantizan ni la prestación de un buen servicio, ni la seguridad, ni el bienestar de los residentes en los márgenes de ese viario.



**Esquema nº 2:** Organización del Viario Urbano Básico de Distribución.

Esta transformación, no es sencilla y se asume que no es viable a corto plazo, la disponibilidad de terrenos por lo que para garantizar las necesidades de espacio necesarias para cada tipo de tráfico se propone la implantación de un solo sentido en vías que habitualmente adolecen de escasa regulación soportando dos sentidos, aparcamientos y continuos estrechamientos.

El Planeamiento Urbanístico habrá de insistir en este fenómeno de defensas de los márgenes de vías estructurantes o bien rehusar de consolidar la edificación a bien de no provocar una situación indeseable, en este documento se apuesta por lo primero.



Dentro del Viario Urbano Básico de Distribución se incluyen las siguientes vías:

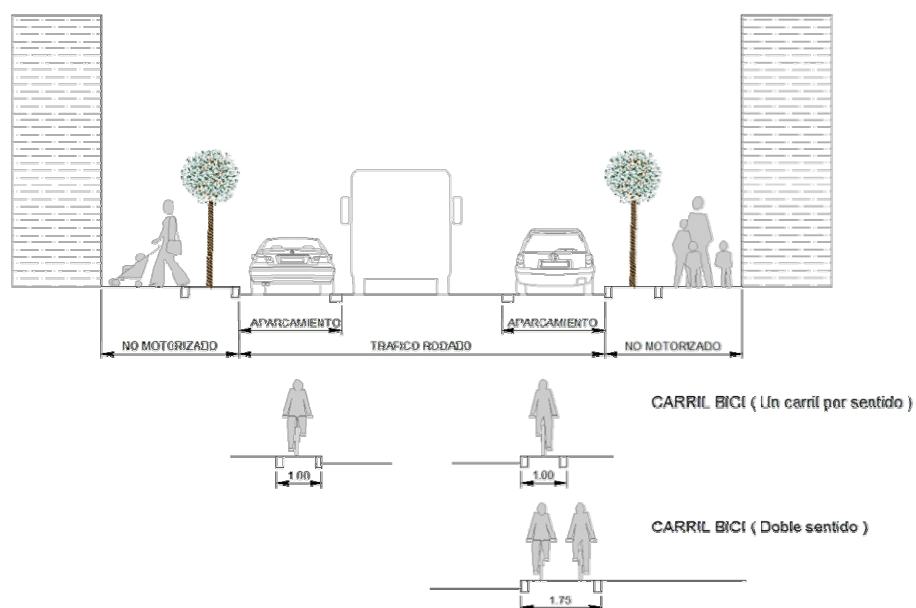
- Antigua TF-362 entre La Mancha y el Casco Urbano
- Avda. Veinticinco de Abril
- Calle Francisco de Miranda
- Camino del Almendral, entre La Mancha y Santa Bárbara
- Camino Achinech, entre la TF-362 y la TF-366
- Vía del Barranco Preceptor
- TF-414, dentro del Núcleo de San Marcos
- TF-366 entre el Casco y Santa Bárbara
- TF-373, entre el Anillo Insular y la TF-366

Algunos de estos ejes no están contemplados dentro del PGO por lo que sería necesaria la Revisión de dicho documento.

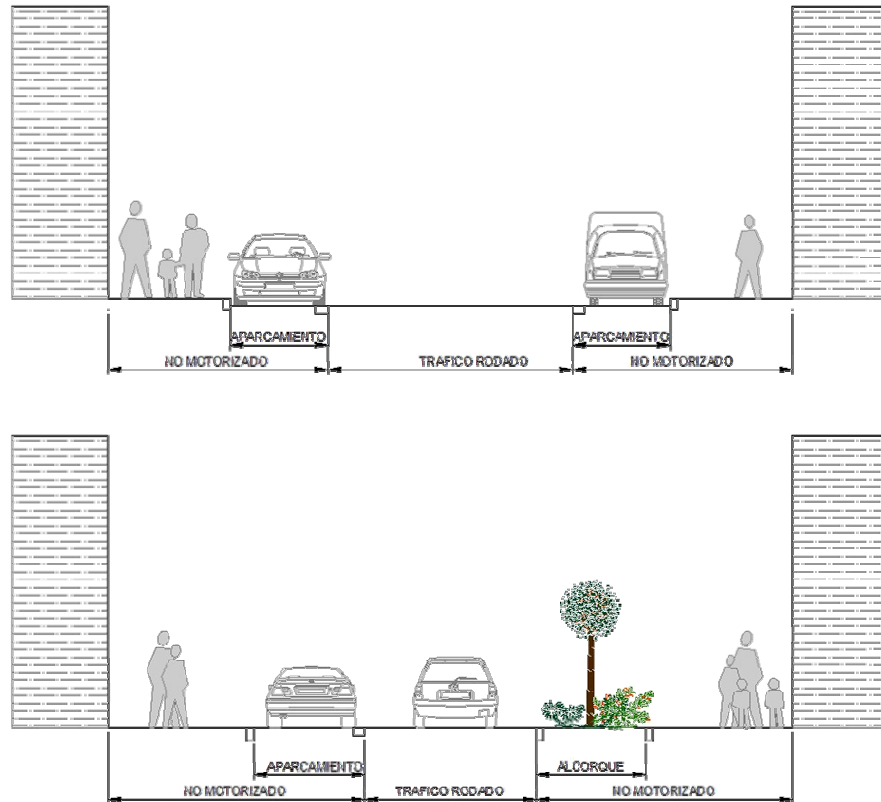
### 5.3.3. La Red Urbana Local

Dentro de esta tipología se incluyen el resto de vías de la zona que permite una subdivisión en tres categorías:

- Viario Local Colector
- Viario Local Residencial
- Viario Local Peatonal



Esquema nº 3: Organización del viario Local Colector.



Esquema nº 4: Organización del viario Local Residencial.

En la ordenación de la red urbana local se realizan las siguientes acciones:

- La recuperación de la antigua TF-362 entre el Casco y San Felipe-La Mancha como eje central de comunicación interior, potenciando la comunicación de modos no motorizados al discurrir sensiblemente en la misma cota y conectar las zonas de equipamientos y dotaciones de San Felipe con esas dos áreas.
- Promover los modos no motorizados en el Casco para lo cual se adaptan las secciones y la planta para, mientras se obliga a la disminución de la velocidad, especialmente en las zonas residenciales, mejorar las prestaciones para todos los usuarios de la vía, la seguridad y las características ambientales.
- Se ordenan los cruces e intersecciones estudiando en cada caso la interferencia con los itinerarios no motorizados.
- Se regula el aparcamiento en superficie con el fin de desincentivar la gran cantidad de viajes recurrentes (trabajadores fundamentalmente) que acceden en vehículo privado y ocupan el viario del casco durante muchas horas al día en perjuicio de la actividad comercial y terciaria (ver apartado: Aparcamiento).



- Se propone un cambio notable en los sentidos de las vías y las características de estas, especialmente en el Viario Urbano Básico de Distribución y del Viario Urbano Colector necesarios para garantizar el funcionamiento del esquema pretendido, como consecuencia de la necesidad de compatibilizar las escasas secciones y la residencia en los márgenes. Mediante la simulación del tráfico realizada se deduce que las condiciones de circulación motorizados son en general buenas.

Dentro del Viario Urbano Local Colector se incluyen las siguientes vías:

- Calle del Caserío Belmonte Bajo
- Calle de Los Menceyes
- Calle de acceso desde la TF-342 hasta Hoya Nadia
- Camino Hoya Nadia entre este núcleo y Santa Bárbara
- Camino Penichet (acceso hacia los núcleos Llanito Perera y Redondo)
- Camino de La Ladera, entre la TF-366 y Llanito Perera
- Camino de la Lajas
- Camino de La Manca
- Camino de La Patita (entre la TF-366 y los barrios de La Patita y Riquetes, dirección Cueva del Viento)
- Camino del Aserradero-Camino del Reventón (acceso desde el Casco hasta el Amparo)
- Calle San Antonio-Calle Campino (parte Este del Casco)
- Calle del Amparo (parte Este del Casco)
- Paseo Mencey de Icoden- Calle Los Reyes (parte Sur del Casco)
- Viario Central en La Magarzama
- Calle Heraclio Díaz Mesa (parte Norte del Casco)
- Calle Angel Guimerá- Caserío de la Dehesa Alta (parte Norte del Casco)
- Calle El Laurel (San Felipe)
- Paseo de La Centinela (San Felipe)
- Camino Real (entre San Felipe y la Mancha)
- Camino Los Canarias (La Mancha)
- Paseo Canarina (La Mancha)



Foto N° 11: C/ Heraclio Díaz Mesa.

El Viarío Local Residencial es el más numeroso y su enumeración en este apartado sería larga y finalmente resultaría complicado sin recurrir a algún tipo de subclasificación.

Este viario está destinado a tráficos finales, con velocidades bajas y constituyen una de las apuestas de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible por cuanto hoy es un espacio con absoluta preferencia de los vehículos a motor pese a que generalmente disponen de escasa sección. Se propone su recuperación para actividades más tranquilas, no impidiendo el uso de ninguno de los usuarios pero con preferencia de los peatones frente a los modos mecanizados, ya sean en movimiento ya sean como vehículos estacionados.

Esta recuperación es especialmente significativa en el centro donde la trama es más completa, pese a la demanda se elimina gran parte de los estacionamientos proponiéndose en algunas zonas la restricción del estacionamiento para no residentes. Se pretende conseguir un casco para el usuario a pie.



Foto N° 12: C/ Infanta Isabel.



El Viario Local Peatonal se limita al Casco de Icod, calles sensiblemente horizontales, sin elevados desniveles, que se corresponden con las vías más comerciales y alrededor de la cuales se disponen además usos de referencia (Iglesia, Ayuntamiento, Juzgados, etc). La relación del Viario Local Peatonal está conformada por las siguientes vías:

- Calle Santa Agustín (entre la Calle del Sol y La Calle San Sebastián)
- Calle San Sebastián- Key Muñoz
- Calle del Salto
- Calle Buen Suceso

Las características generales de cada categoría ya han sido expuestas en el epígrafe 4.3.3 y no hay características particulares destacadas.



Foto N° 13: C/San Agustín.



## 6. VALIDACIÓN DE LAS SOLUCIONES

Al igual que se hizo con el diagnóstico de la situación actual, la propuesta planteada también se ha evaluado con un modelo de microsimulación de tráfico. El software empleado para ello ha sido el AIMSUN en su versión 6.1.2. La reordenación propuesta incluye las siguientes actuaciones respecto a la situación actual:

- Reordenación de los carriles de la Avda. Veinticinco de Abril entre el barranco Preceptor y la Avda. de Canarias, un solo sentido a Garachico.
- Nueva Glorieta en la Avda. Veinticinco de Abril a la altura de la Avda. de Canarias.
- Nueva Glorieta en la Avda. Veinticinco de Abril a la altura del Barranco Preceptor.
- Nueva Glorieta en la Avda. Príncipe de España con el Camino Achinech.
- Cambio de la sección de la Avda. de Canarias un único sentido.
- Eliminación de la salida directa de la actual TF-362 con la TF-5.
- Nueva vía del Barranco Preceptor con conexión a la TF-5.
- Nueva vía del Barranco Preceptor con conexión al anillo insular.
- Peatonalización de Key Muñoz.
- Ampliación de la peatonalización de la Calle San Agustín.
- Conexión de las calles San Antonio con la Calle Rafael Fleitas conectando con los tramos de calle de la Fuente, C/ Francisco Garrido Barca, Camino Violeta.
- Prolongación de la calle Los Reyes con el Camino del Paredón.
- Terminación del tramo central de la Calle Tanausu.
- Prolongación de la calle los Reyes con la calle Tanausu.
- Nueva conexión del Camino del Almendral con la Carretera de la Guancha TF-342.
- Conexión de la calle Ángel Guimera con la calle Cecilio Montes.
- Nueva vía de conexión entre el Camino Julián con el Camino Achinech.

En las fichas que se presentan en el punto 13 Detalles de la Ordenación Viaria y en el Documento de Planos se puede observar la ordenación planteada.

Tal y como se ha comentado, el objetivo fundamental de la reordenación es eliminar el tráfico de paso por el viario interior del municipio, además de conseguir una red viaria ordenada y más especializada.

Las actuaciones concretas, a nivel de proyecto, que supongan una reordenación del tráfico habrán de ser validadas mediante simulación de tal forma que se garantice su validez.



En la ordenación definitiva, la vía más importante desde el punto de vista del tráfico y que es capaz de disminuir los tráficos de paso por el casco del municipio, es la nueva vía del Barranco Preceptor que, partiendo de uno del futuro enlace del anillo insular, engancha con la carretera TF-366 finalizando en la C/Fray Cristóbal Oramas.

Otra vía de nueva creación y propuesta de esta ordenación es la que conecta el último tramo de la vía del Barranco Preceptor con El Amparo. A pesar de clasificarse como una vía urbana local colectora, actuará como eje horizontal del municipio, dándole escape a muchas de las otras vías locales del casco.

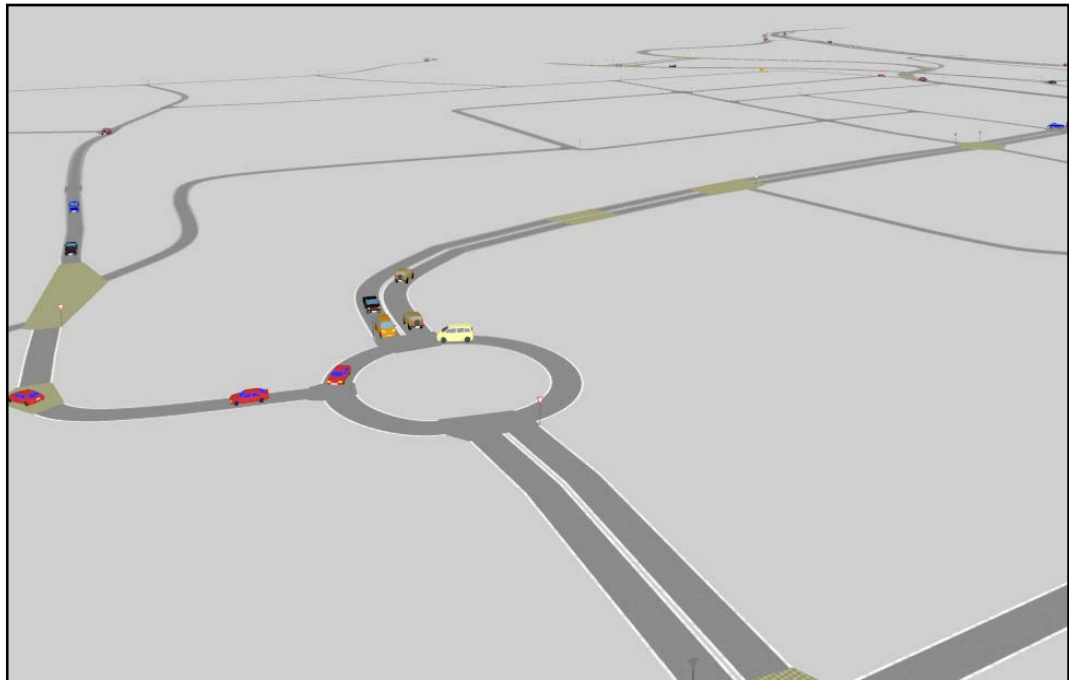
En la imagen que se muestra a continuación se destacan las dos vías mencionadas anteriormente:



Imagen n° 12: Nueva vía del Barranco Preceptor y nuevo eje horizontal.



A continuación se muestran algunas imágenes resultantes de la microsimulación llevada a cabo para la Planificación Definitiva, la propuesta de ordenación:



**Imagen nº 13:** Imagen 3D del modelo de microsimulación. Nueva Glorieta en la Avda. 25 de Abril a la altura de la Avda. de Canarias.



**Imagen nº 14:** Imagen 3D del modelo de microsimulación. Nueva Glorieta en la Avda. 25 de Abril a la altura del Barranco Preceptor.



Los resultados del modelo de microsimulación confirman el objeto de esta propuesta de ordenación: eliminación del tráfico de paso por el interior del casco del municipio de Icod de los Vinos.

La ilustración inferior representa una fotografía de cómo se distribuye el flujo de tráfico a lo largo de todo el viario incluido en el modelo.

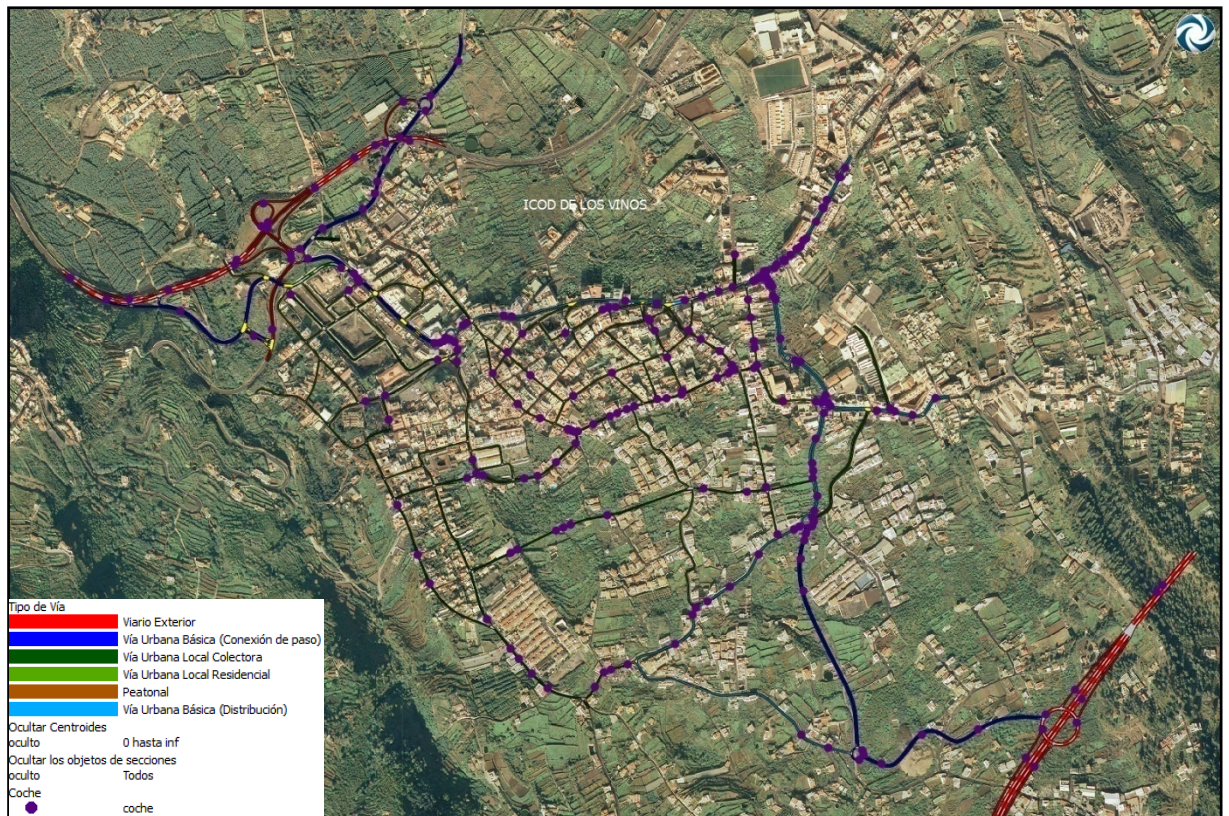


Imagen nº 15: Resultados del modelo de ordenación. (Planificación Definitiva).

Si se traslada los resultados obtenidos a un cuadro resumen se obtiene lo siguiente. También se muestran los resultados de los parámetros obtenidos en el modelo de la situación actual.

ESCENARIO	SITUACIÓN ACTUAL	ORDENACIÓN (PLANIFICACIÓN DEFINITIVA)
Flujo (veh/h)	5.434	5.701
Nº de Paradas	2,04	1,02
Tiempo de Viaje (s/km)	156,64	106,22
Tiempo de demora (s/km)	70,30	22,01
Velocidad (km/h)	29,73	36,45

Tabla nº 1: Comparación de resultados de los modelos de microsimulación.



En la tabla anterior se observan las mejoras de las condiciones de tráfico que supone la incorporación de las nuevas vías así como el cambio de sentido de circulación en las vías mencionadas. Hay que mencionar que estos resultados se corresponden con la propuesta de ordenación en su planificación definitiva, una propuesta finalista y que incluye toda la ordenación planteada.

Anterior a esta Planificación Definitiva, desde el punto de vista de tráfico, se analiza la Planificación Transitoria, que si bien sí introduce al viario del municipio importantes modificaciones en su jerarquía y en los sentidos de circulación, no contempla la creación de nuevas vías. Esta Planificación Transitoria pone de manifiesto la importancia de la nueva vía del Barranco Preceptor incluida en la Ordenación Finalista.

Para analizar la evolución de los resultados en función de inclusión o no en el modelo de esta nueva vía en la ordenación Transitoria del municipio, a continuación se incluyen los resultados obtenidos en la situación actual, en la Planificación Transitoria (con y sin la vía del Barranco Preceptor) y los resultados ya expuestos de la Ordenación Definitiva.

ESCENARIO	SITUACIÓN ACTUAL	PLANIFICACIÓN TRANSITORIA, (SIN NINGÚN TRAMO DE LA VÍA BARRANCO PRECEPTOR)	PLANIFICACIÓN TRANSITORIA, (SÓLO CON TRAMO DE VÍA URBANA BÁSICA DE DISTRIBUCIÓN)	PLANIFICACIÓN TRANSITORIA, (CON VÍA BARRANCO PRECEPTOR)	PLANIFICACIÓN DEFINITIVA
Flujo (veh/h)	5.434	4.998	5.682	5.670	5.701
Nº de Paradas	2,04	1,79	1,08	1,05	1,02
Tiempo de Viaje (s/km)	156,64	169,39	109,81	108,30	106,22
Tiempo de demora (s/km)	70,30	85,69	25,30	24,17	22,01
Velocidad (km/h)	29,73	30,85	35,75	36,23	36,45

Tabla nº 2: Comparación de resultados de los modelos de microsimulación.

A la vista de los resultados obtenidos se desprende lo comentado anteriormente, la importancia de la creación de la vía del Barranco Preceptor. También se concluye que con tan sólo la creación de esta vía en su tramo intermedio entre la C/Fray Cristóbal Oramas y la carretera TF-366 ya incorpora al modelo importantes mejoras desde el punto de vista del tráfico.



La ordenación viaria en su Planificación Transitoria genera moderadas congestiones, no sólo en el cruce de la TF-366 con la C/Fray Cristóbal Oramas sino en el resto del viario del casco del municipio. Esta congestión está provocada precisamente por la falta de viario que posibilite al usuario de la vía la selección de rutas alternativas. En la siguiente ilustración se muestra una imagen en donde se señalan las tramas de viario que son susceptibles de sufrir moderadas congestiones al llevar a cabo la Planificación Transitoria de la ordenación sin incorporar a la misma la vía del Barranco Preceptor.

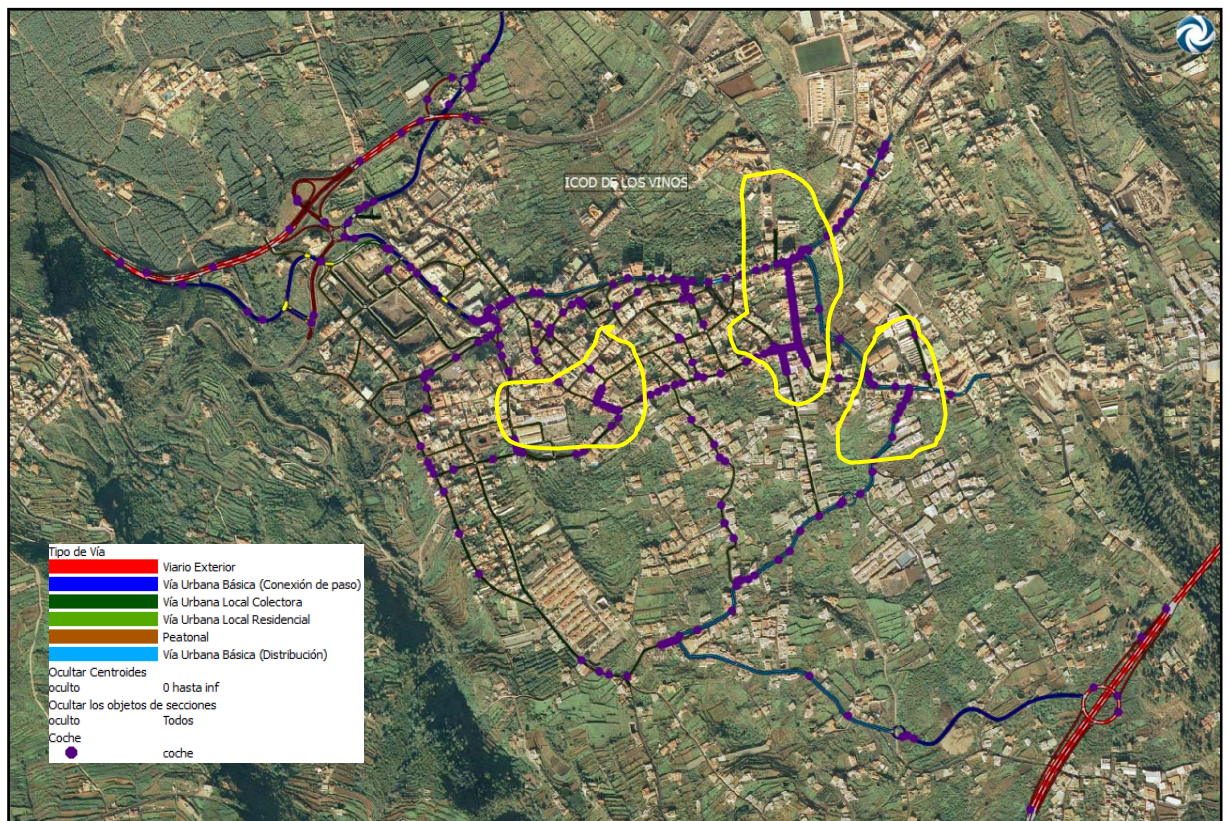


Imagen nº 16: Resultados del modelo de ordenación. Planificación Transitoria.



## 7. RED PEATONAL

### 7.1. INTRODUCCIÓN

Los desplazamientos a pie tienen un importante peso en la movilidad de Icod de los Vinos, con un 20 % del total de viajes. Pese a los desniveles existentes, esencialmente en los viajes en el entorno de las zonas centrales del Casco y los barrios. Es un valor que debe incrementarse mediante actuaciones que favorezcan la seguridad y la comodidad de los recorridos complementándolo con el resto de modos de transporte.

### 7.2. CRITERIOS BÁSICOS DE UNA RED PEATONAL

En el momento de diseñar la red peatonal dentro del Modelo de Ordenación de Movilidad para Icod de los Vinos se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- Seguridad: nadie quiere caminar en calles que parezcan peligrosas, poco iluminadas, con ruidos, ni con coches que se desplazan a gran velocidad.
- Comodidad: que las vías sean funcionales, suficientemente amplias, que no haya que descender hasta la calzada continuamente, con sombra en verano, protegidas del viento, bien diseñadas incluso visualmente.
- Accesibles: Para todo tipo de usuarios, especialmente aquellos con movilidad reducida y otras discapacidades.
- Convenientes: deben estar dotadas de servicios para el que camina.
- Hospitalarias: deben contener asientos adecuados, información sobre la ciudad y el conjunto de servicios.

De acuerdo con las intensidades de circulación peatonal y los recorridos posibles, estudiados puerta a puerta en función de su demanda se han establecido unos "Recorridos peatonales preferentes" y unos "Recorridos peatonales complementarios" de rango inferior que dan cobertura a la gran mayoría de usuarios.



La red peatonal propuesta ha tomado como preferencia:

- Aprovechar los espacios peatonales existentes en la zona, otorgando especial importancia al paseo comercial y de conexión con los usos educativos y deportivos.
- Delimitar recorridos peatonales preferentes que conecte las zonas comerciales y principales nodos atractores y de intercambio modal, como paradas y estaciones de guaguas.
- Delimitar recorridos peatonales complementarios que conecten los preferentes o den cobertura hacia otros nodos atractores.

En la siguiente imagen se muestra la propuesta de recorridos peatonales para el Municipio de Icod de los Vinos.

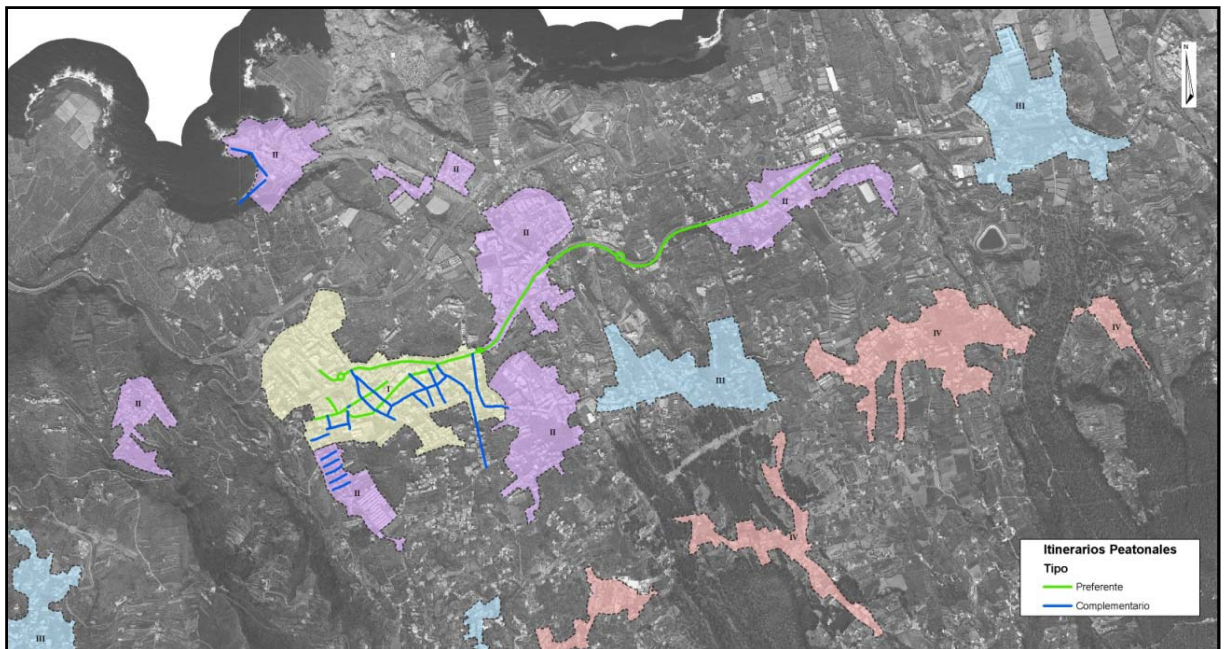


Imagen nº 17: Recorridos peatonales.



### 7.3. CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE LOS RECORRIDOS PEATONALES

Las principales características tipológicas de los recorridos propuestos son:

#### Recorridos peatonales preferentes

- Banda de circulación mayor de 2,5 m. En principales ejes comerciales se recomienda 5 m.
- Itinerarios continuos, directos y funcionales, con trazados longitudinales, rectilíneos y sin quiebros innecesarios.
- Preferencia de paso en intersecciones con otros modos:
  - Reducción de velocidad de vehículos motorizados.
  - Reducción de la trayectoria y tiempo de espera de peatones.
- Cada 400 m se deberá disponer de áreas estanciales de actividades diversas (juegos, espera, compras, estancias, terrazas hoteleras, etc.).
- En vías urbanas básicas llevarán una banda de separación del tráfico motorizado, más o menos duro en función del tráfico.
- Con jardinería.
- Pavimentación diferenciada de la acera tradicional.
- Disposición de señalización horizontal y vertical.
- Disposición de información de la red peatonal – ciclista y transporte público.

#### Recorridos peatonales complementarios

- Banda de circulación mínima de 1,80 m, recomendable 2,00-2,50 salvo en calles de coexistencia.
- Con jardinería.
- Con preferencia de paso en intersecciones salvo con vías urbanas básicas.
- Disposición de señalización horizontal y vertical.
- Disposición de información de la red peatonal – ciclista y transporte público.

Los recorridos peatonales preferentes se localizan en las calles más horizontales y con mayor cantidad de viajes a pie, entre ellas está la C/San Agustín, Key Muñoz, C/Francisco Miranda, la Avda. 25 de Abril, Avda. del Príncipe de España, actuando como viario que conecta múltiples lugares atractores desde la Estación de Guaguas hasta los Institutos. Hay una serie de complementario transversales a los anteriores, que tienen como principal objetivo conectar y dar mayor permeabilidad a los preferentes nombrados anteriormente.



En síntesis, los recorridos peatonales propuestos conectan los usos atractores de mayor interés o puntos de intercambio modal (estación de guaguas, institutos, centros deportivos, área comercial, etc.) mientras se dificulta el acceso motorizado en condiciones ventajosas.

## 8. RED CICLABLE

### 8.1. INTRODUCCIÓN

Dentro del Documento de Caracterización y Diagnóstico se analizaron los modos no motorizados (desplazamientos a pie y en bicicleta). Icod de los Vinos cuenta con una infraestructura para ciclista desconectada de la red urbana, la cual se considera residual, en la presente ordenación se intenta dar continuidad a dicho tramo con el carril bici planteado en la zona urbana.

En la fase de Diagnóstico se analizaron las principales variables (pendientes, localización de usos atractores, secciones, seguridad, etc.) que determinan las posibilidades que la bicicleta podría tener como alternativa a otros modos de transporte, llegando a la conclusión de que las condiciones del municipio son muy limitadas de cara a la implantación de infraestructuras que fomenten su uso, principalmente por la pendiente y la sección de sus vías.

El espacio destinado a la bicicleta debe ser una alternativa real al transporte motorizado, cubriendo una demanda efectiva de viajes y adecuando las infraestructuras a tal efecto. En este sentido, los aparcamientos para bicicletas con ciertas garantías de seguridad y el estudio de las preferencias respecto al resto de modos de transporte son factores importantes. El programa de fomento de uso de la bicicleta requiere la colaboración de los diferentes colectivos implicados.

En el presente documento se incluye una propuesta de red ciclable dentro del Modelo de movilidad planteado, que obedece a un sistema único multimodal de transporte. Un estudio más detallado deberá tratar de validar el recorrido propuesto con un mayor nivel de detalle concretando el encaje de secciones.



## 8.2. CRITERIOS BÁSICOS

En el diseño de la red ciclable se han tenido en cuenta los siguientes criterios básicos:

- **Coherencia:** debe conectar todos los orígenes y los destinos de forma coherente, consistente y unitaria. La red ciclable debe evitar interrupciones en su trazado y tiene que ser continua, además de que sea comprensible tanto por todos los usuarios de la vía, ya sean ciclistas, peatones o usuarios del transporte motorizado.
- **Confort:** debe ser rápida, confortable, conveniente y evitar maniobras complicadas o interrupciones.

La red ciclable, para que sea cómodo:

- Necesita que el firme por el que transita la bicicleta sea adecuado.
  - No debe presentar pendientes elevadas.
  - En la medida de lo posible debe evitar interferencias con los modos motorizados y, cuando sea inevitable, deben tratarse las intersecciones.
  - Debe evitar conflictos con el peatón.
  - Debe contar con una buena señalización y por último debe evitar áreas ruidosas y contaminadas.
- **Seguridad:** debe minimizar el riesgo de accidentes y la sensación de peligro que pueda existir por la presencia de otros modos. La seguridad debe ser total tanto para los ciclistas como para los peatones. Para los ciclistas, el principal problema de inseguridad es la no segregación de los modos motorizados o la mala delimitación de la red en caso de no ser posible la segregación. Además, la velocidad de los vehículos motorizados debe ser acorde con la presencia del ciclista para evitar riesgos.
  - **Atractivo:** debe ser atractiva para los ciclistas en términos de iluminación, seguridad personal, ruidos etc., y diseñada de manera que se adapte a su entorno. Para que la red sea atractiva han de tenerse en cuenta diversos factores como que las condiciones ambientales sean propicias, con existencia de vegetación; que discorra por un entorno atractivo desde el punto de vista paisajístico; que esté iluminado; que se adapte lo máximo posible a las características urbanísticas de la zona y que conecte con el mayor número de usos atractores posible.
  - **Rectitud:** debe ofrecer la ruta más recta para el ciclista. Los tramos cortos y rectos son preferibles a los largos y sinuosos donde sea necesario hacer rodeos para llegar al punto de destino.



### 8.3. DIMENSIONES PARA LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS

Los diferentes tipos de infraestructuras ciclables deben tener unas dimensiones mínimas para que la circulación se desarrolle en condiciones de seguridad y comodidad. Se hace referencia en este punto específicamente a las secciones mínimas y recomendables que deben cumplir.

SECCIONES DE LOS CARRILES BICI EN FUNCIÓN DE LAS VÍAS		
TIPO	ANCHURA MÍNIMA (m)	ANCHURA MÁXIMA (m)
Carril bici para un ciclista en vía unidireccional	1	2
Carril bici semiprotegido para dos ciclistas en paralelo en vía uni y bidireccional	1,85	2,50
Acera-bici para dos ciclistas en paralelo	1,75	2,50
Acera-bici para dos ciclistas que se cruzan	2,75	3,50
Pista-bici para un ciclista	1,75	2,00
Pista-bici para dos ciclistas que se cruzan	1,75	2,50

### 8.4. TIPO DE USUARIO

El tipo de usuario influye en el diseño del eje. Los requerimientos de seguridad, comodidad, atractivo o rapidez que se deben exigir a cada itinerario para bicicletas son diferentes según se prevea su utilización mayoritaria para niños, adultos o personas mayores, incluso dentro de un mismo grupo de edad, según el destino del viaje.

Se recogen los siguientes grupos de usuarios:

- Vulnerables. Niños y adolescentes menores de 16 años, ancianos y personas con problemas auditivos. Suelen realizar trayectos relativamente cortos, con velocidades por debajo de los 15 km/h y sus tiempos de reacción ante sucesos imprevistos en el tráfico son relativamente prolongados.
- Adultos. Desarrollan velocidades entre 15 y 30 km/h para todo tipo de motivos de desplazamiento. Suelen valorar adecuadamente los riesgos de cada circunstancia de tráfico y disponen de las habilidades necesarias para sortearlos.
- Deportistas. Circulan en muchas ocasiones a velocidades superiores a los 30 km/h, lo que provoca cierto peligro para el resto de ciclistas y los peatones y la asunción de un mayor riesgo para sí mismos.





## 8.5. PROPUESTA DE RED CICLABLE

La red ciclable que se propone en Icod de los Vinos se fundamenta en la ubicación en las zonas que aúnan las pendientes más favorables y la localización de usos atractores, de acuerdo con los resultados del Diagnóstico. La escasa sección de la mayoría de las vías del casco "obliga" a que se plantee un uso compartido en las principales vías peatonales (Calles San Agustín, San Sebastián y Key Muñoz) de forma que los ciclistas circulen en el mismo espacio que los peatones y adaptándose a su paso, con preferencia de estos últimos, estos se clasifican en la presente ordenación como Recorridos Ciclable. La señalización, tanto horizontal como vertical será fundamental en la consecución de una coexistencia sin problemas.

Se propone un eje ciclable principal, que discurre por la antigua TF-362, entre el Casco y La Mancha, desde el cual parten otros ejes complementarios, las mayorías peatonales y residenciales con características de coexistencia con vehículos y peatones.

De esta forma la red ciclable se caracterizará por su falta de exclusividad en la zona del Casco. La evolución que el desarrollo de los viajes en bicicleta siga en los futuros años tras la implantación de las medidas aquí propuestas puede hacer necesario el garantizar la exclusividad de algunos recorridos con la creación de carriles bici.

Además de los carriles bici, se plantea la ubicación de parkings para bicicletas, que coinciden con los principales nodos de atracción (zonas deportivas, turísticas, estación de guaguas). Los aparcamientos deberán tener las condiciones de seguridad necesaria.

Los parkings para bicis se localizan en los siguientes puntos:

- Plaza de la Iglesia de San Marcos
- Ayuntamiento
- Intercambiador
- Calle San Agustín-Avda. Veinticinco de Abril
- Zona de las instalaciones deportivas e Institutos de Educación Secundaria en San Felipe
- TF-362 en la zona de La Mancha-San Felipe



La siguiente imagen muestra la red ciclable propuesta y la ubicación de los estacionamientos para bicis.

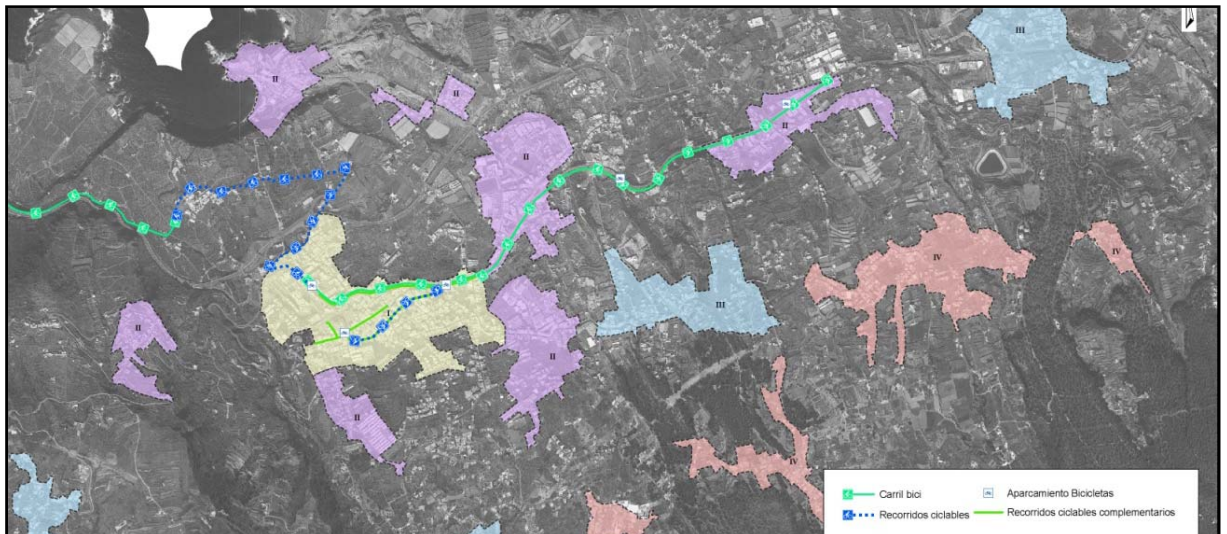


Imagen nº 19: Propuesta de carril Bici.

El carril bici necesita soluciones adaptadas a cada vía e intersección por lo que habrá que desarrollar un proyecto que lo define. A modo ilustrativo se propone un ejemplo de cómo resolver intersecciones en la Avenida Veinticinco de Abril donde se resuelve dando prioridad a la bicicleta con un carril segregado exterior a la calzada, esto se comprobará en la redacción de los proyectos.

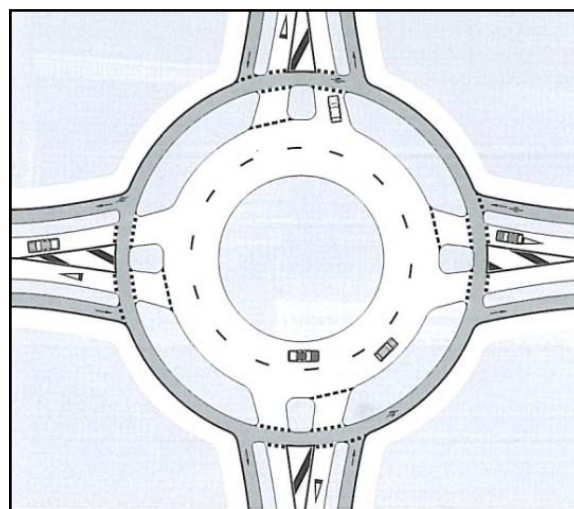


Imagen nº 20: Carril bici en rotonda (gris oscuro).

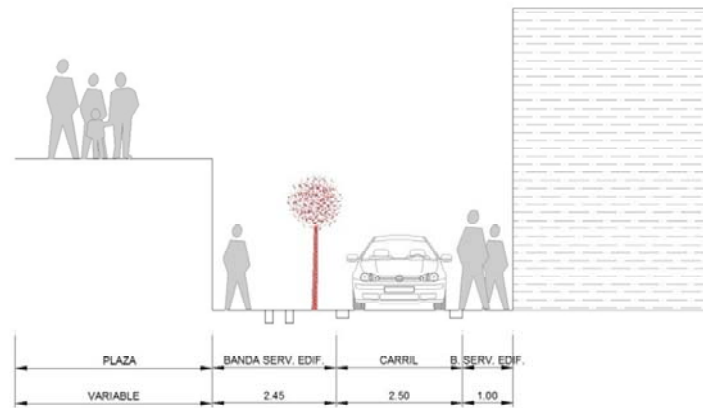
## 8.6. ACTUACIONES SOBRE EL VIARIO

En este apartado se incluyen fichas de algunos ejemplos de secciones y plantas de las propuestas de ordenación principal.

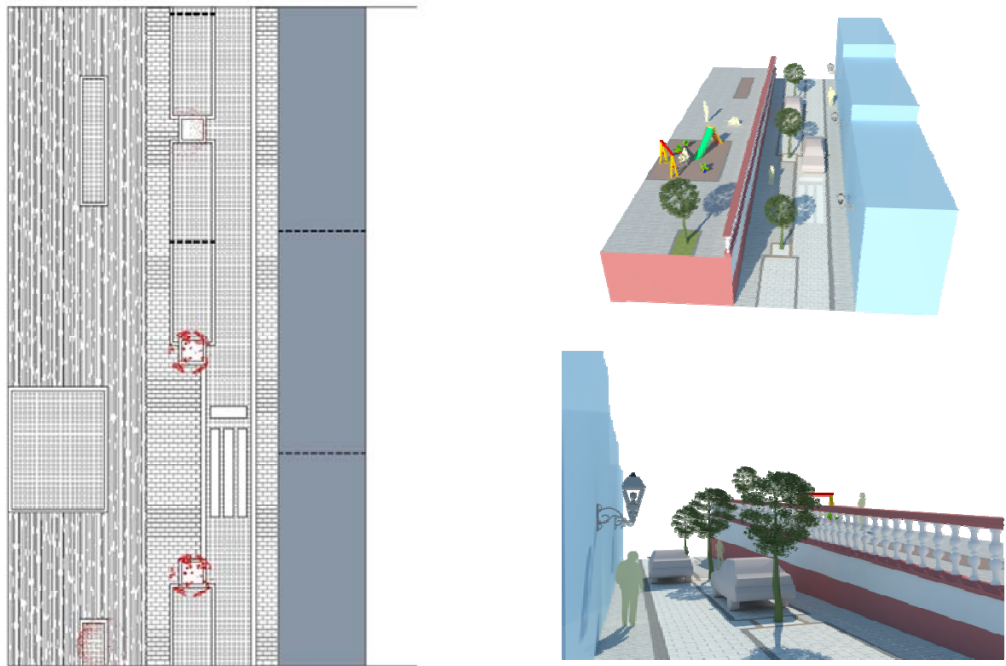


### Calle Arcipreste Ossuna

#### SECCIÓN PROPUESTA:



#### PLANTA PROPUESTA:



#### OBJETIVO:

- Aumentar la Seguridad vial.
- Mejorar la calidad ambiental.
- Reordenación del estacionamiento de vehículos.
- Dar continuidad a los ejes peatonales.

#### ACTUACIONES:

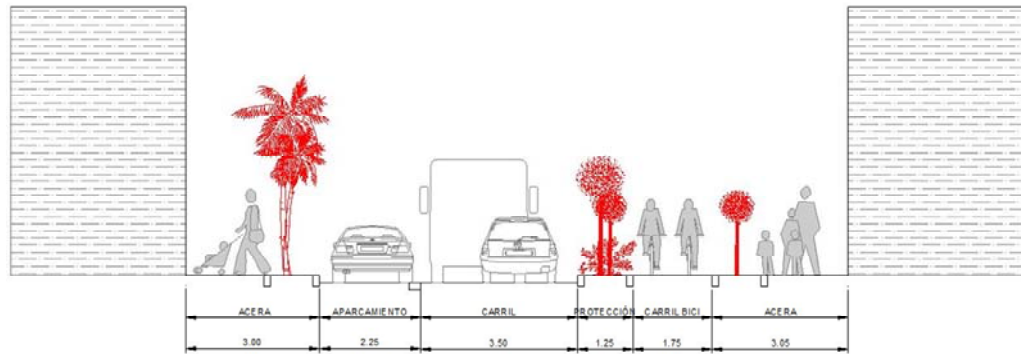
- Incremento del ancho de la banda de servicio de la edificación.
- Conversión de la calle como calle de coexistencia.
- Combinación de aparcamiento y vegetación.
- Reordenación de la franja peatonal y rodada.

#### OBSERVACIONES:

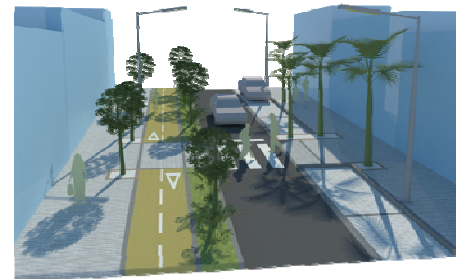
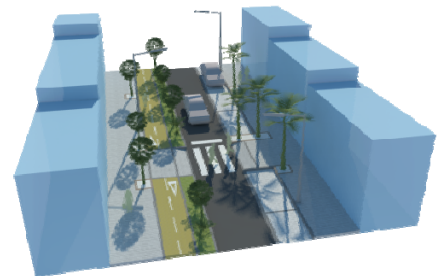
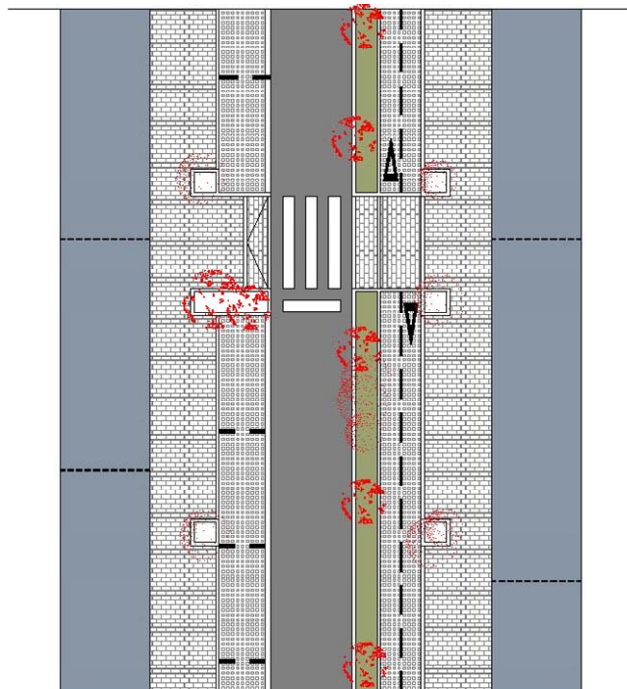


### Calle Avenida 25 de Abril

#### SECCIÓN PROPUESTA:



#### PLANTA PROPUESTA:



#### OBJETIVO:

- Fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Mejorar la calidad ambiental.
- Reordenar el estacionamiento de vehículos.
- Estimular los recorridos peatonales.

#### ACTUACIONES:

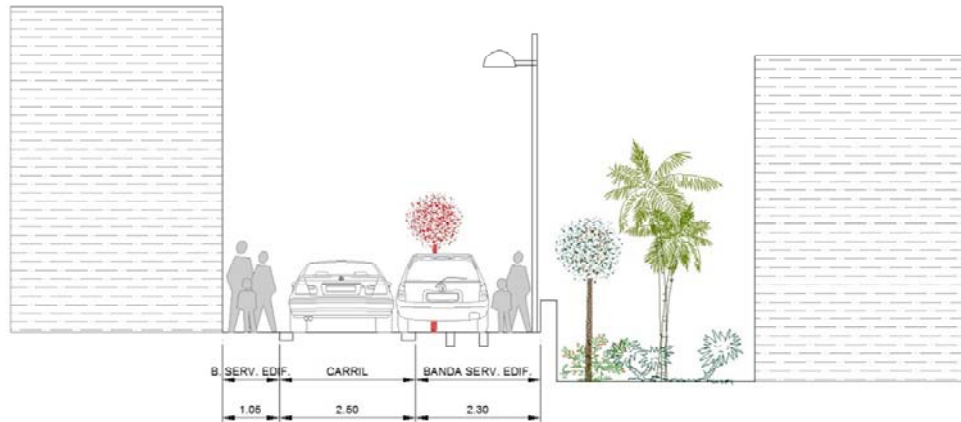
- Incremento de las franjas de las aceras.
- Eliminación de aparcamiento y carril para fomentar el modo no motorizado (bici y el los recorridos peatonales).
- Redistribución de carriles.
- Dotación de un carril bici.
- Dotación de mobiliario urbano y vegetación.

#### OBSERVACIONES:

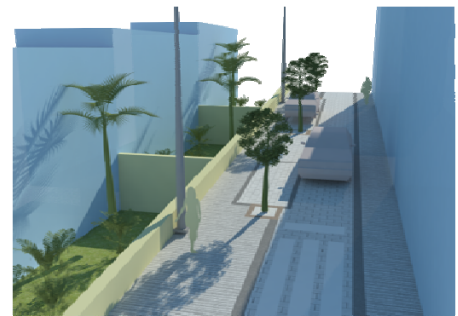
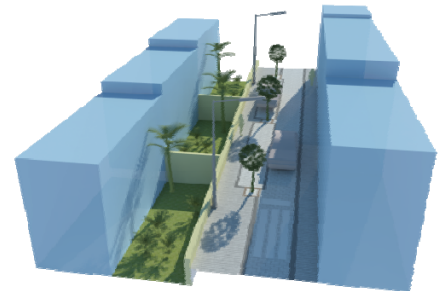
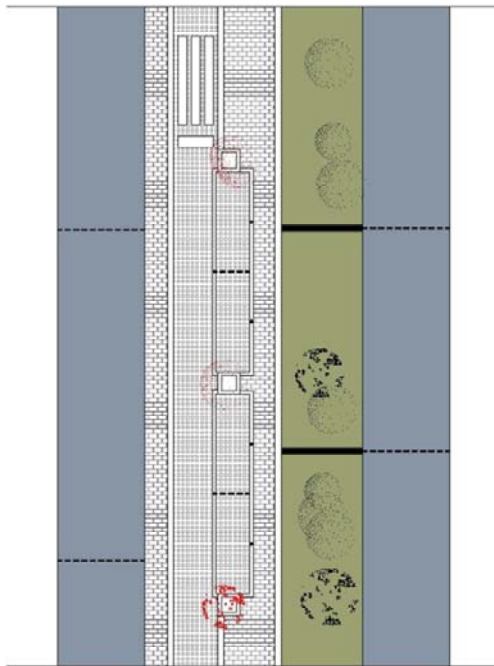


### Calle Domingo León Padilla

#### SECCIÓN PROPUESTA:



#### PLANTA PROPUESTA:



#### OBJETIVO:

- Eliminación de los tráficos de pasos.
- Mejorar la calidad ambiental.
- Calmar el tráfico rodado.
- Potenciar las relaciones visuales.

#### ACTUACIONES:

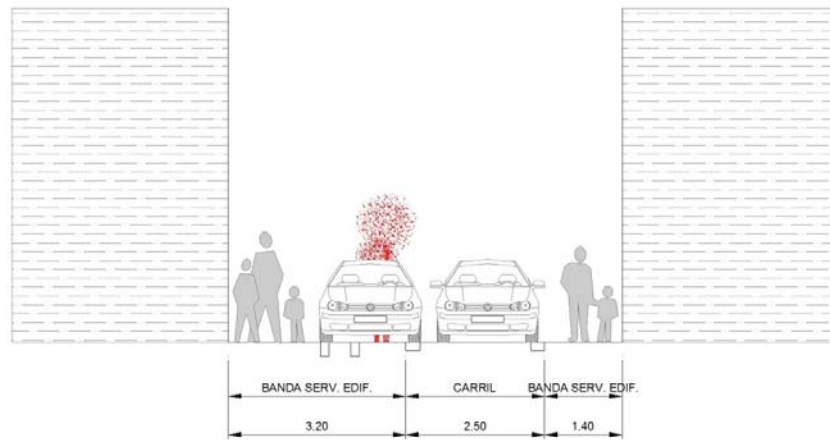
- Creación de un carril de coexistencia.
- Dotación de aparcamiento.
- Eliminación de mobiliario inadecuado.
- Reordenación de la franja peatonal y rodada.
- Redimensionado de los carriles.

#### OBSERVACIONES:

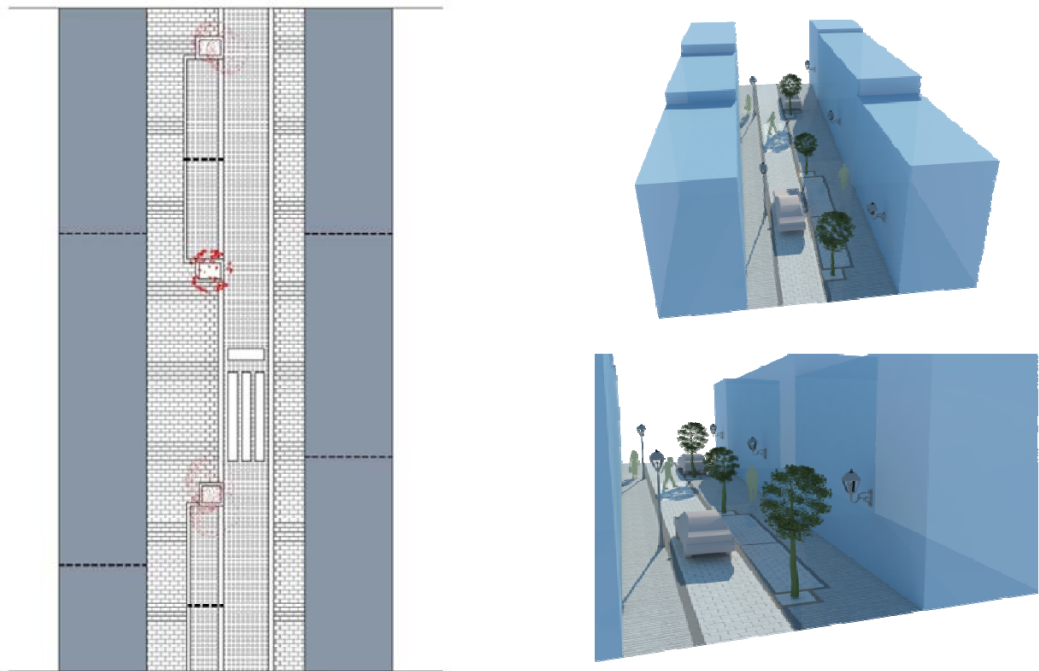


### Calle La Cruz

#### SECCIÓN PROPUESTA:



#### PLANTA PROPUESTA:



#### OBJETIVO:

- Mejora de la Seguridad vial.
- Mejora de la calidad ambiental.
- Reordenar el estacionamiento de vehículos y de la franja peatonal.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad.

#### ACTUACIONES:

- Reordenación de la franja rodada y peatonal.
- Dotación de mobiliario urbano y de vegetación.
- Creación de un carril de coexistencia.

#### OBSERVACIONES:



## 9. RED DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

En el área de transporte público se pretende dar un Esquema de actuaciones para favorecer por un lado un reparto modal más favorable a los medios colectivos de transporte y por otro el adaptarse mejor a los requerimientos de movilidad de los residentes en Icod, especialmente los trabajadores en el área. La propuesta que se realiza no pretende modificar líneas y recorridos con un detalle que corresponde al operador del servicio pero sí plantear los criterios para esa reordenación del servicio.

Para ello, se plantea la creación de una red de tres niveles:

- En un primer nivel se plantea la conexión del núcleo Central de Icod con el resto de la isla, de acuerdo a lo planteado en el Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte en la Isla de Tenerife (PTEOTT), especialmente con el Valle de La Orotava y con el Área Metropolitana a través de servicios de guaguas intercomarcales con frecuencias variables entre 40 y 50 minutos.
- En un segundo nivel se define una red de transporte público (4 líneas) que den servicio entre los núcleos de poblaciones de mayor importancia de la Comarca y del Municipio, que responden a la elevada movilidad comarcal y a Icod como gran centro de atracción de viajes de la comarca. Estas líneas parten del futuro Intercambiador de Icod y tienen frecuencias variables entre 15 y 60 min.
- En un tercer nivel se plantea la creación de un sistema de transporte a la demanda que conecte los barrios y zonas dispersas de la zona alta con el Casco de Icod. Este servicio podría ser desarrollado con microbuses pero preferiblemente con taxis, de hasta 8 plazas.

Con la elaboración del primer nivel se conseguiría dar servicio a las principales relaciones del ámbito insular, en definitiva, donde se realizan los viajes externos. Además, en este primer nivel de la red de transporte público no sólo se dispondría de las guaguas como medio de transporte sino también formaría parte de la misma el futuro tren del norte, que aunque no está previsto que de servicio directo a Icod, resultaría competitivo en las relaciones con el Área Metropolitana y con el Sur de la Isla, tanto para viajes en transporte público como viajes en vehículo privado generados en Icod, conformando viajes de dos etapas (privado+público).



El segundo nivel, las líneas comarcales permiten la cobertura de la demanda de viajes con el resto de municipios de la comarca y principales núcleos de Icod (San Juan de la Rambla, La Guancha, Municipios de la Isla Baja, San Marcos, La Vega, El Amparo, Santa Bárbara, La Mancha y Buen Paso).

La localización de la Estación de Guaguas en la zona cercana al Casco permite que un gran número de viajes realicen el acceso y dispersión a pie o incluso en bicicleta.

La eliminación de uno de los sentidos en la Avda. Veinticinco de Abril permitirá que las guaguas tengan mayor velocidad comercial en esta vía pero obligará a que los usuarios a lo largo del Eje Casco- La Mancha, tengan que desplazarse hasta la Estación de Guaguas o hasta el enlace de “El Empalme” donde se debe disponer una parada en la TF-5.

El sistema de Transporte a la demanda (cuarto modo según el PTEOTT) se plantea como alternativa del servicio de Icodensa con la siguiente doble intención:

- Garantizar la sostenibilidad del sistema de transporte
- Ofrecer prestaciones de viajes más flexibles en horarios y recorridos

Las características particulares del sistema habrán de ser desarrolladas mediante un estudio específico de detalle, analizando demandas, la economía del operador y detalles técnicos del funcionamiento (petición de servicio, organización de la ruta, prestación del servicio).



Foto nº 14: Estación de Guaguas de Icod.



## 10. INTERCAMBIO MODAL

Para la consecución de un sistema de transportes multimodal en el municipio de Icod de los Vinos es necesario el mejorar las conexiones entre modos garantizando que las prestaciones del viaje conjunto (puerta a puerta) sea competitivo con el transporte unimodal, bien sea en transporte público o en vehículo privado. Para ello no sólo habrá que mejorar la red de transporte en su conjunto sino también las estaciones de transferencia entre modos.

La premisa de lograr una movilidad de la población en un marco de sostenibilidad y eficacia se constituye como uno de los retos actuales del sistema de transportes. Los diversos modos de transporte han de dejar de considerarse competidores para constituirse en modos complementarios en el ámbito de sus respectivas posibilidades, aprovechando las ventajas y peculiaridades de cada uno de ellos para competir en confort, velocidad y flexibilidad con el vehículo privado.

En el ámbito insular, el automóvil privado se ha erigido como el medio más flexible para los desplazamientos, no sólo interurbanos sino también urbanos, debido a que ofrece un servicio puerta a puerta (viaje completo) pese a la pérdida de eficacia que supone la búsqueda de aparcamiento y la congestión. La guagua participa de la misma congestión sufriendo también los problemas de atascos generados por el automóvil.

### 10.1. OBJETIVOS BÁSICOS

La optimización de los viajes intermodales en Icod de los Vinos no es una cuestión de carácter únicamente municipal y afecta, tal y como se desprende de la propuesta de ordenación de líneas de transporte público comarcal e intercomarcal, a otros municipios y comarcas. El principal operador de transporte público, TITSA, ha de ser parte activa en este proceso. La reconversión de la red que está llevando a cabo la compañía en la actualidad supone un escenario propicio para acometer mejoras en todos los aspectos de los viajes de los usuarios.



Las actuaciones propuestas se basan en los siguientes objetivos:

- Optimización de los servicios en cada modo, utilizando cada medio de transporte de una forma pujante en aquellas zonas geográficas y atendiendo las relaciones donde resulte más competitivo: relaciones intercomarcales (Valle de La Orotava y Área Metropolitana) y comarcales consolidando Icod como centro de actividad comarcal.
- Consideración del viaje en conjunto, sin que los usuarios perciban una falta de continuidad al realizar los cambios entre modos. Para conseguirlo son importantes las políticas de ordenación territorial y el urbanismo. La ubicación de intercambiadores, paradas de guaguas y aparcamientos deben permitir el intercambio entre el automóvil privado y el transporte público, añadiendo otros servicios como pueden ser los comercios aprovechando los flujos de personas.
- La creación de aparcamientos de disuasión en contacto con los principales modos de transporte y con buen acceso a pie y en bicicleta, como es el caso de la Zona Comercial Abierta del Casco.
- Desarrollo de los sistemas de billete único: favoreciendo la transparencia de las tarifas entre operadores y modos para facilitar el tránsito entre modos y medios. Es una oportunidad para incluir los servicios integrados no sólo entre operadores (TITSA e ICODEMSA) sino también entre modos como pueden ser "guagua + taxi" o "guagua + bici".

Surgen así los intercambiadores como los puntos donde los pasajeros cambian de modo y/o medio de transporte y donde coinciden diferentes operadores. Estos intercambiadores habrán de cumplir unos objetivos que es posible concretar en tres:

- Conectar los modos de transporte alimentadores (taxi a la demanda-guaguas municipales + guaguas comarcales + vehículo privado + no motorizados) con los modos estructurantes (líneas comarcales de alta frecuencia y líneas intercomarcales) del sistema de transporte de forma que se reduzcan los recorridos y tiempos. En los corredores con problemas de fiabilidad a causa de la congestión como la Avda. Veinticinco de Abril se ha propuesto una restricción de sentidos, con un aumento de capacidad en el sentido que permanece pero es posible que haya que considerar la posibilidad de priorizar el paso del transporte público.
- Procurar que la ubicación de esas paradas e intercambiadores estén cercanos a las zonas de actividad que ocupa a un gran número de viajeros.



- Incrementar la accesibilidad a los centros de atracción de viajes, aumentando el número de oportunidades (económicas, comerciales, laborales, de ocio, etc.) accesibles a través del sistema de transporte y la comodidad para llegar a ellas, haciendo más cómodas y provechosas las esperas. Es el caso de las conexiones peatonales o en bicicleta entre el Intercambiador o principales paradas de Icod con los centros de atracción mencionados.

## 10.2. ANÁLISIS DE POSIBLES UBICACIONES

El Casco Urbano de Icod de los Vinos cuenta ya con una Estación de Guaguas, bien localizada en el entorno urbano y en relación con las actividades del entorno, especialmente para la captación de viajes a pie. Sin embargo dispone de malos accesos y se encuentra en muy mal estado de conservación ofreciendo una pésima imagen a los usuarios.

La estación de Guaguas no dispone de aparcamiento y tampoco posee políticas tendentes a favorecer el transporte público frente al privado.

La restricción de aparcamientos propuesta para el Casco de Icod y que se expone en el punto 11 de este documento, haría viable la ejecución de un aparcamiento de disuasión en el intercambiador aunque no se prevé que el intercambio vehículo privado-guagua sea relevante pero supone un atractivo más de la zona así como la ubicación de una parada de Taxis.

Se han estudiado varias ubicaciones de puntos preferentes para el intercambio modal:

- Actual ubicación de la Estación de Guaguas.
- Entorno a la intersección entre la Avda. Veinticinco de Abril y la vía del Barranco Preceptor.

La segunda propuesta se considera más adecuada que la actual estación por varias razones:

- Está a mayor cota que la actual y con mejor accesibilidad al casco
- Está más centrada en el municipio
- Dispondrá de mejores conexiones con el resto del municipio y con el Viario Territorial a través de la Vía del Barranco Preceptor que comunica los diferentes ejes longitudinales y la TF-5 y el Anillo Insular.



Pero precisamente es la última de las razones expuestas la que supone el mayor inconveniente y es la incertidumbre sobre los tiempos en la ejecución de la Vía del Barranco Preceptor.

Por todo ello se propone que se estudie la posibilidad de reserva en el PGO del suelo en la nueva ubicación propuesta como Equipamiento de Infraestructura del Transporte siempre y cuando las obligaciones legales asumidas por dicha reserva sean susceptibles de cumplirse. En caso contrario se opta por seguir conservando la ubicación actual.

También habrá que mejorar las posibilidades de intercambio en otros puntos del municipio en combinación vehículo privado+transporte público o a pie+transporte público mediante la adecuación de las áreas de espera y estancia con marquesinas, zonas de parada para dejar y recoger pasajeros por parte de vehículos privados, pérgolas, quiosco de prensa, renovación del mobiliario urbano y tratamiento integrado dentro de la red peatonal.

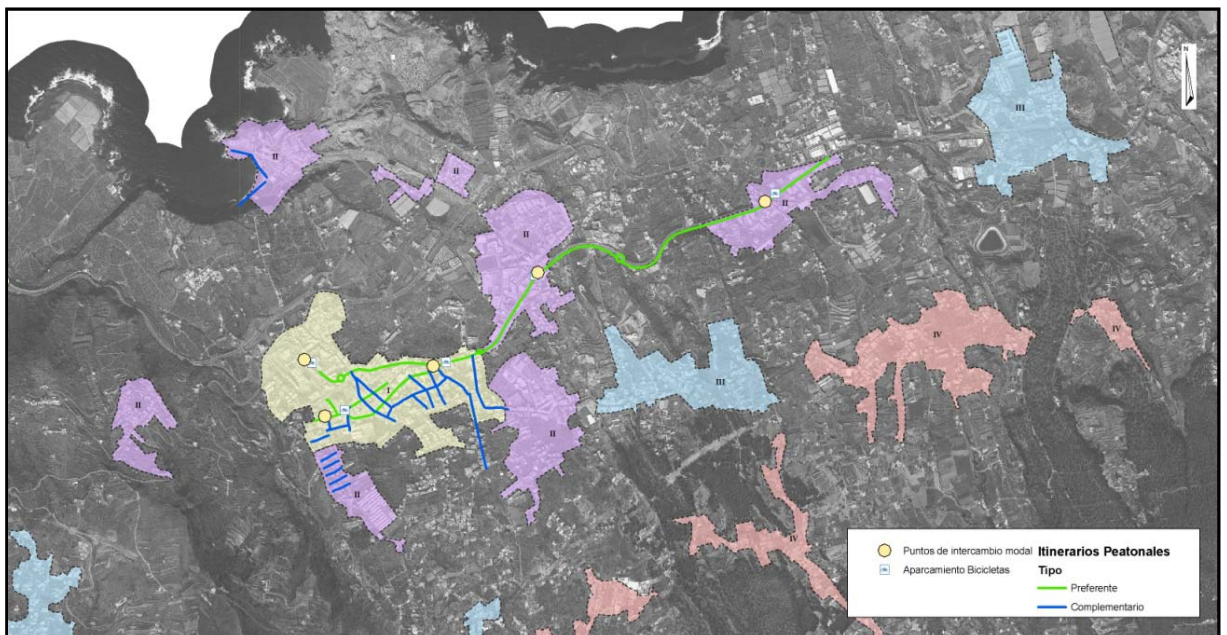


Imagen N° 21: Localización de los posibles puntos de intercambio modal.



## 11. APARCAMIENTO

En general y tras los reconocimientos efectuados en el terreno no hay un problema generalizado de demanda insatisfecha de aparcamiento en el municipio salvo en el Casco Urbano.

El hecho de que en la zona de estudio haya un número de plazas de aparcamiento limitado y en algunas zonas escaso, hace necesario la implantación de un sistema de regulación que racionalice y permita una rotación adecuada de las mismas por parte de residentes y visitantes.

Los elevados niveles de tráfico, especialmente en el Casco tienen una de sus causas en la búsqueda del aparcamiento. La regulación del aparcamiento en superficie es, desde hace tiempo, una de las herramientas más utilizada para rebajar estos niveles. La acción de pagar por el aparcamiento es una forma de asunción de los costes externos que el vehículo genera, de tal forma que los usuarios perciban que el aparcamiento es un coste más asociado al vehículo.

### 11.1. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

Con el fin de conseguir una movilidad más sostenible en el municipio de Icod de los Vinos y concretamente en el Casco Urbano donde se dan los mayores problemas relacionados con este aspecto se pueden definir los siguientes objetivos:

- Analizar las necesidades concretas en materia de aparcamientos y adaptar la oferta de espacio público a la demanda de los diferentes usuarios (estacionamiento, circulación motorizada y no motorizada).
- Maximizar la utilización del espacio destinado al aparcamiento.
- Contribuir en la mejora del medio urbano mediante la utilización más eficiente del vehículo privado, que debe asumir los costes externos que genera.
- Contribuir a un reparto modal a favor del transporte público y en la reordenación viaria.
- Coordinación con los servicios de transporte públicos en orden a establecer una política integrada de transportes (aparcamientos disuasorios).



## 11.2. LA REGULACIÓN DEL APARCAMIENTO EN SUPERFICIE

La regulación del aparcamiento en superficie se basa en la zonificación de todo el área en función del balance de oferta y demanda que presentan y según la tipología del usuario; ya sea residente, visitante o ambos. De esta forma la propuesta establece y regula la oferta de plazas en superficie atendiendo a la actividad principal de la zona: residencial, comercial, o de gestiones, de tal forma que se prime a los usuarios principales frente al resto.

La forma propuesta no es nueva y se utiliza ampliamente en el resto del país y en otros países europeos de nuestro entorno, proponiendo tarifas de aparcamiento adaptadas al usuario principal y disuasorias para el resto.

De esta forma se propone la creación de dos tipos de plazas de aparcamiento, en función de su mayor o menor rotación y según den servicio al residente. Las características de cada tipología son las siguientes:

- **Plazas Rojas:** Son las destinadas, fundamentalmente, a visitantes. Los residentes tienen idéntica limitación de tiempo y las mismas tarifas que los visitantes. El objetivo fundamental de la zona roja es conseguir un alto índice rotacional. Estas plazas se localizan en aquellas calles de mayor actividad comercial, como son las calles Francisco de Miranda, San Sebastián, San Agustín, Veinticinco de Abril, El Sol y primer tramo de la Calle Antonio González actualidad caracterizadas por una alta presión de vehículos en busca de aparcamiento. Estas zonas serán las más restrictivas en cuanto al aparcamiento se refiere, abonándose una tarifa disuasoria proponiéndose un tiempo de permanencia máximo limitado de 3 horas. Habrá que definir junto con la Policía Local los días y horarios en lo que aplicar la restricción.
- **Plazas Verdes:** Son las destinadas preferentemente a los residentes del sector donde se ubican, quienes no tienen limitación de tiempo. Los visitantes y los residentes de otros barrios tienen una limitación de tiempo de 5 horas y una mayor tarifa que en las plazas rojas. Estas plazas se localizan en numerosas calles del Casco Urbano y en la zona de San Felipe.



En la siguiente imagen se presenta la regulación propuesta:

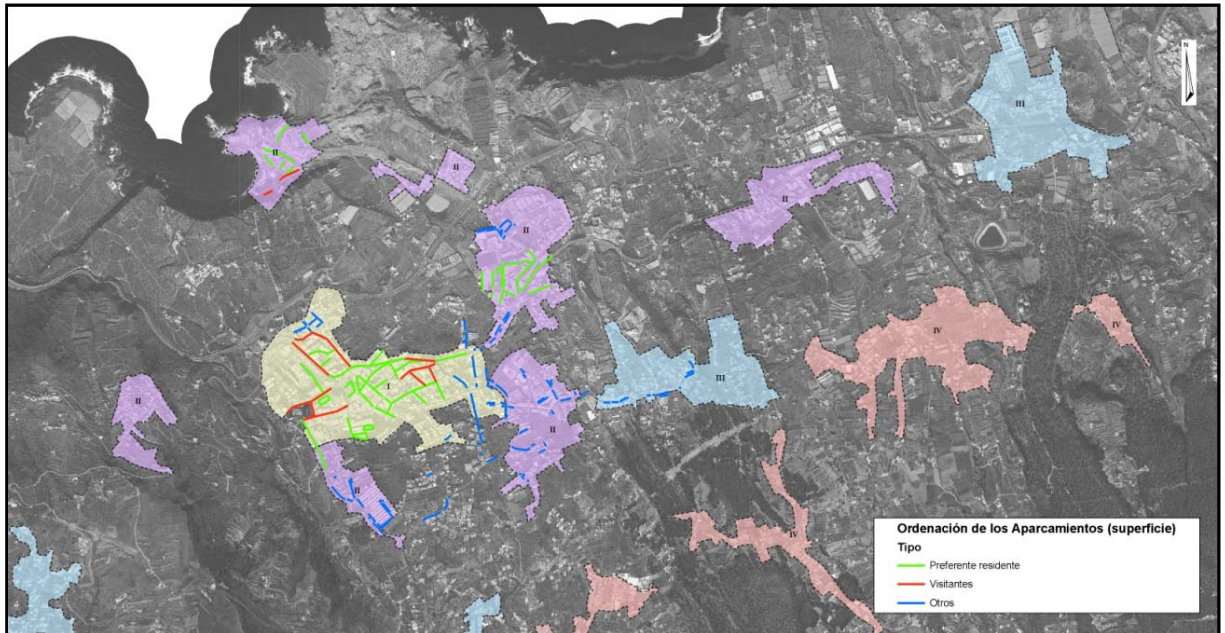


Imagen nº 22: Propuesta de ordenación del aparcamiento en superficie y localizado.

El resultado que se espera con esta gestión centralizada de los aparcamientos es un alto nivel de rotación de las plazas en superficie. Otra consecuencia esperable de la regulación de aparcamientos es la disminución de tráfico y la disminución del número de vehículos que entran diariamente en el Casco Urbano de Icod, que no del número de viajes.

### 11.3. EL APARCAMIENTO LOCALIZADO

Tal y como se apuntó en el diagnóstico, la oferta de aparcamiento localizada en aparcamientos subterráneos no presenta problemas de capacidad. Las causas no es la sobreoferta de este tipo de estacionamiento sino la gratuidad de la oferta en superficie, ya sea en el viario, ya sea en solares acondicionados o no (Solar municipal en la Calle Asomada).

Las medidas de ordenación adoptadas reducen el número de plazas en superficie y provocan la desincentivación de su uso masivo y durante muchas horas, moderando la elevada presencia de éstos en el espacio urbano y con ellos las molestias producidas.



Esta demanda quedará cubierta con las plazas en aparcamientos localizados existentes y con la creación de dos posibles nuevos aparcamientos en la zona del casco que den garantías suficientes de oferta para cubrir la demanda y permitir el cambio de tipologías propuesto en la Red Viaria.

Los aparcamientos existentes son:

- Calle El Sol
- Calle San Agustín, frente a Juzgados
- Urbanización La Asomada
- Parking Público del Drago

Se propone la ejecución de los siguientes aparcamientos:

- Aparcamiento subterráneo en la Calle La Asomada, en la zona que hoy el Ayuntamiento dispone gratuitamente para el aparcamiento en superficie. Se estima necesario una capacidad de 200 vehículos.
- Aparcamiento subterráneo en el Intercambiador propuesto junto a la Vía del Barranco Preceptor, junto a la Avda. Veinticinco de Julio, con capacidad para 200 vehículos. En el caso de que se opte por mantener el Intercambiador actual también se propone la creación de un aparcamiento con capacidad para 150 plazas.

No se ha constatado la demanda insatisfecha en otros barrios fuera del Casco Urbano, con oferta de aparcamiento en superficie no cubierta por lo que no se plantea ordenación en ella ni la ejecución de nuevos aparcamientos localizados. Son aparcamientos de residentes que en vías tan estrechas y doble sentido de circulación generan desorden y cierta inseguridad para peatones por la ausencia de aceras. La simple reordenación de sentidos y la sección será suficiente para garantizar el estacionamiento, la seguridad de peatones y la comodidad de los residentes.



## 12. AVANCE NORMATIVO. CREACIÓN DE IMAGEN ÚNICA

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

El objetivo perseguido en el presente punto consiste en la unificación de criterios de diseño a través de un marco normativo, a modo de establecer una línea a seguir tanto en la elección de: pavimentos, mobiliario urbano, etc. Este aspecto debería ser desarrollado mediante un plan de actuación específico.

### 12.1. Resolución de intersecciones

En general, se denomina intersección al área en que dos o más vías se encuentran o se cruzan y al conjunto de plataformas y acondicionamientos que pueden ser necesarios para el desarrollo de todos los movimientos posibles o permitidos de vehículos y peatones.

La localización y diseño de intersecciones constituye uno de los instrumentos de uso más generalizado para mantener la velocidad e intensidad del tráfico automóvil en niveles compatibles con las exigencias del entorno urbano (templado de tráfico).

Adicionalmente, las intersecciones ayudan a servir de soporte a la formación de espacios urbanos de calidad estética y ambiental, que polarizan la vida ciudadana y se constituyen en hitos formales y polos estructurantes de la ciudad: las plazas urbanas.

Referente a la localización y diseño de intersecciones se establecen los siguientes objetivos:

- La mejora de la circulación del tráfico motorizado contribuyendo a la definición de los niveles jerárquicos del viario.
- La reducción de la severidad de los conflictos potenciales entre automóviles, guaguas, camiones, peatones y ciclistas facilitando simultáneamente la comodidad y confort de su travesía por los usuarios.
- El control de las condiciones de circulación (intensidad y velocidad) y, en particular, el templado del tráfico automóvil.



A efectos del Plan se consideran intersecciones a nivel y a desnivel, semaforizadas o no semaforizadas.

Las semaforizadas son aquellas que están permanentemente o mayoritariamente mediante sistemas de luces que establecen la prioridad de paso por la intersección.

Entre las no semaforizadas se pueden distinguir las convencionales y las giratorias. Las convencionales solucionan a nivel el encuentro o cruce de calles sin regulación semafórica o circulación circular. Las giratorias resuelven el encuentro de las vías mediante una calzada de circulación giratoria única en torno a un islote central.

Finalmente, atendiendo a la solución entre el tráfico peatonal y el motorizado, se distinguen los siguientes pasos de peatones:

- De cebra; conceden prioridad permanente a los peatones que lo utilizan.
- Semaforizados; establecen la prioridad de peatones o vehículos según las distintas fases del ciclo.

De manera general se establecen las siguientes instrucciones:

- La disposición de la intersección, así como su acondicionamiento, debe garantizar la visibilidad de parada en todas las vías de acceso a la misma.
- Los radios de giro en bordillo serán superiores a los mínimos que se indican para cada tipo de señalización.

#### **12.1.1. Intersecciones entre vías urbanas básicas**

Preferiblemente serán semaforizadas o con rotondas en función de la intensidad de circulación. Las fases del ciclo darán preferencia a la vía de mayor intensidad de tráfico.

Se completará con la señalización vial, vertical y horizontal, establecida en la legislación vigente.

Los radios de giro interiores serán superiores a 6 m.



Los aparcamientos en superficie se prohibirán en la zona de influencia de este tipo de intersecciones, disponiendo obligatoriamente de orejeras para una mejor canalización del tráfico y evitar el aparcamiento.

#### **12.1.2. Intersecciones entre vía urbana básica de paso y distribuidora**

Podrán ser convencionales o semaforizadas. La señalización o las fases del ciclo darán preferencia a la vía preferente.

Se completará con la señalización vial normativamente establecida.

Los radios de giro interiores serán superiores a 4 m.

Los aparcamientos en superficie se prohibirán en la zona de influencia de este tipo de intersecciones, disponiendo obligatoriamente de orejeras para una mejor canalización del tráfico y evitar el aparcamiento.

#### **12.1.3. Intersecciones entre vía urbana básica y local**

Generalmente serán convencionales. Para facilitar el tránsito peatonal y dar una seguridad adicional, estas intersecciones tendrán el nivel de la vía peatonal, salvando la diferencia de cotas con rampas con inclinación de un 10%.

En los ejes peatonales preferentes que se encuentren con vía urbanas colectoras y locales residenciales tendrán preferencia el eje peatonal frente al motorizado.

### **12.2. PAVIMENTOS**

Se entiende por pavimento la capa superior del firme del conjunto de los elementos que componen el suelo de la vía pública, es decir, las calzadas, aceras, bandas de estacionamiento, bulevares, etc.

Se consideran dos tipos de pavimentos: continuos y discontinuos. Los primeros se realizan directamente en el sitio y presentan una superficie continua, los segundos se realizan mediante la colocación de elementos prefabricados o naturales. Dentro de cada clase se incluyen:



Pavimentos continuos:

- Con ligantes: bituminosos, de hormigón en masa, de cemento continuo, de mortero hidráulico, empedrados, de resinas, terrazos contruidos in-situ, etc.
- Sin ligantes: engravillados, enarenados, zahorras, etc.

Pavimentos discontinuos:

- Ligados por mortero de cemento o rígidos: losas prefabricadas de hormigón, baldosas hidráulicas, baldosas de terrazo, losas de piedra natural, adoquinado de piedra natural, pavimentos cerámicos, etc.
- Sellados sobre arena sin ligante: adoquinados de hormigón, enlosados, pavimentos de madera, etc.

**Los criterios generales que deberán cumplir son:**

La pavimentación de la vía pública deberá responder a las exigencias particulares del uso o combinación de usos a que se verá sometido cada uno de sus elementos, lo que puede implicar la utilización de pavimentos específicos para cada uno.

El pavimento deberá contribuir a hacer legible y facilitar la comprensión de la distribución funcional del espacio de la vía pública, mejorando con ello la percepción por los usuarios y su seguridad, por lo que puede ser conveniente diferenciar mediante ritmos, colores, materiales o texturas cada uno de los elementos de la vía pública.

El uso de pavimentos diversos deberá permitir el reconocimiento de los distintos elementos funcionales de la vía pública a las personas invidentes y, en general, facilitar el tránsito de todas las personas, muy especialmente las discapacitadas.

En la elección del tipo de pavimento deberán tenerse en cuenta las cotas de la edificación o instalaciones circundantes, con objeto de lograr una adecuada articulación formal.



Según su uso proyectado, se atenderá especialmente al mantenimiento del pavimento y a su comportamiento frente a sustancias tales como aceites de coche, chicles, suciedad, etc. En la reposición parcial o puntual de pavimentos de la vía pública se utilizarán pavimentos de las mismas características (valoración, calidad, tamaño, disposición, etc) que los existentes.

**Los criterios particulares son:**

Los pavimentos utilizados en calzada han de asegurar la calidad del espacio público ordenado. El tipo y tonalidad del pavimento ha de ser homogéneo, este pavimento estará compuesto por mezclas bituminosas que será dimensionado en base al tráfico esperado el año de puesta en servicio.

El pavimento en las zonas destinadas para el peatón serán diferentes a los destinados al aparcamiento o calzada, estos serán duraderos y antideslizantes.

El pavimento destinado al carril bici será diferente al destinado al peatón, siempre que no coexista con un espacio peatonal, en este caso se acotará mediante un encintado de bordillos enrasado con el pavimento peatonal de manera que conformen el mismo plano.

El pavimento de los aparcamientos podrá ser el mismo que la calzada o un pavimento discontinuo tipo "adoquín". En caso de compartir el mismo plano con la franja peatonal este se encontrará encintado mediante bordillos acostados u otro elemento de forma que quede visible la zona acotada para el estacionamiento.

### **12.3. JARDINERÍA**

Los árboles cumplen múltiples funciones en el entorno urbano: mejoran las condiciones ambientales, contribuyen a reducir la contaminación, pueden actuar de pantallas contra el viento y ruido, retienen el polvo entre sus hojas, humedecen y oxigenan el ambiente, disminuyen el rigor de los veranos calurosos, mejoran la estética del entorno urbano, etc.

El proyecto de arbolado debe concebirse globalmente y articularse con su entorno, contribuyendo a dar expresión a la estructura urbana, creando redes de calles verdes que conectan parques y espacios de uso peatonal entre sí, reforzando las plazas y elementos singulares.



El ajardinamiento de la vía pública se realizará mediante árboles, arbustos, subarbustos, plantas vivaces o plantas tapizantes, pudiéndose usar césped y flores.

#### 12.4. EL MOBILIARIO URBANO

Se considera mobiliario urbano el conjunto de elementos que se incorporan a la vía pública con objeto de atender una necesidad social o prestar un determinado servicio al vecindario. No se considera mobiliario urbano los elementos de acondicionamiento frente al ruido, pavimentación, iluminación, arbolado y señalización.

En este sentido, se considera mobiliario urbano los siguientes elementos:

- Bancos, sillas, etc
- Papeleras y contenedores para basura y reciclaje
- Relojes y termómetros
- Teléfonos
- Parquímetros
- Bolardos y otros cerramientos de áreas peatonales
- Alcorques y protectores de arbolado
- Buzones
- Jardineras
- Estacionamientos y soportes para bicicletas
- Juegos infantiles

El mobiliario urbano se instalará de forma tal que en ningún caso constituya un impedimento para el peatón, es decir, se colocará de manera que no invadan la zona de libre circulación de las aceras o franjas peatonales.

Estos dejarán una sección de paso libre mínima de 1,80 m en el itinerario peatonal, no invadiendo la zona de libre circulación de las aceras y franjas peatonales.



## 12.5. LA SEÑALIZACIÓN

La señalización tiene por objeto informar a los usuarios sobre peligros, mandatos, indicaciones y advertencias en las vías públicas.

En función de los objetivos a cumplir, se dispondrán señales verticales (de peligro, preceptivas o informativas) o marcas viales o señalización horizontal.

En la señalización del ámbito, no se podrán utilizar señales diferentes a las que autoriza el vigente Código de Circulación y las instrucciones 8.1 IC (señalización vertical) y 8.2 IC (marcas viales) de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

## 13. DETALLES DE LA ORDENACIÓN VIARIA

En el presente punto se establecen diversos esquemas de actuación en la red viaria a modo de orientar las futuras intervenciones, no tomándose estos esquemas como definitivos, los cuales serán desarrollados mediante la elaboración de proyectos individuales.

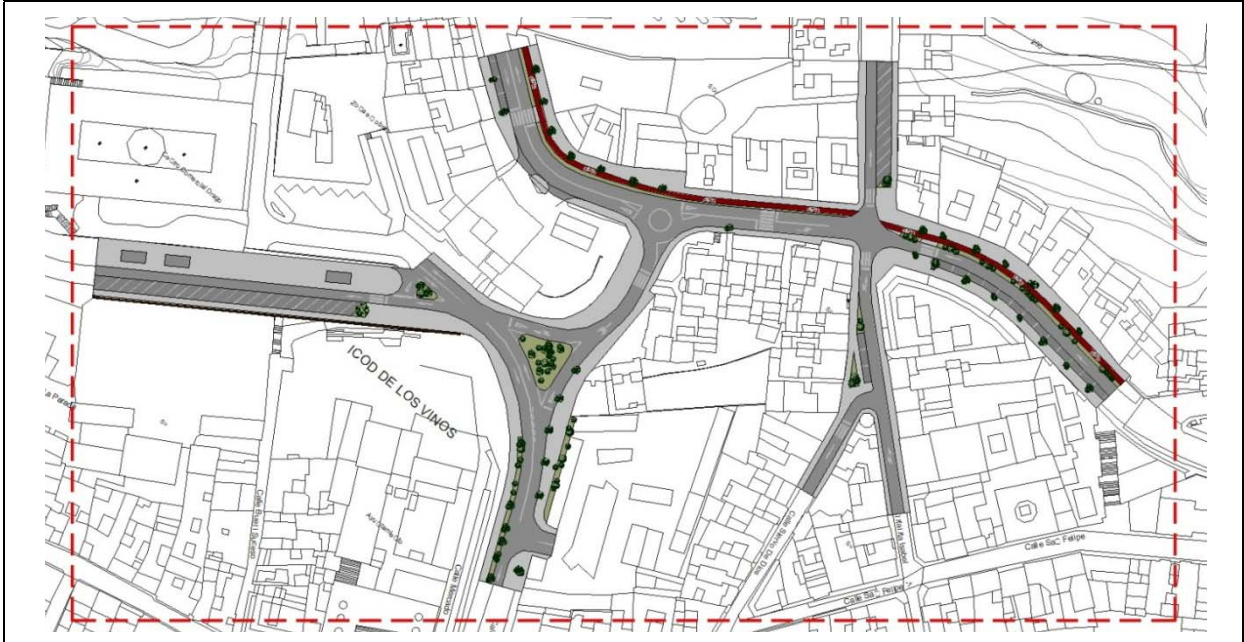
Para la elaboración de los esquemas de actuación, se proponen una serie de secciones tipo en diferentes vías del ámbito de estudio, acompañadas por intervenciones en planta e infografías de la posible solución, y los objetivos perseguidos. También se representan la ordenación de intersecciones de acuerdo a la nueva ordenación viaria.

A continuación se representan unas fichas para la Ordenación de los enlaces y de las diferentes clasificaciones del viario. En el apéndice 01 de este documento se presenta la ordenación de las futuras intervenciones, las cuales no se deberán tomar como esquemas definitivos sino orientativos del posible desarrollo del presente plan.



### 13.1. INTERVENCIÓN EN FUTUROS ENLACES

#### Enlace entre la C/Francisco Miranda y la Avda. de Canarias



La intersección se localiza en la calle Francisco Miranda a la altura de la Avda. de Canarias, se configura en forma de pequeña glorieta la cual permita el cambio de dirección de los coches por Francisco.

La glorieta posee:

- diámetro interior: 6,60m
- diámetro exterior: 13,70 m
- ancho carril de acceso: 3,50 m por carril
- accesos a la glorieta: 1 carril por sentido

El radio de empalme de los carriles con la glorieta debe garantizar un radio mínimo de 12 m.

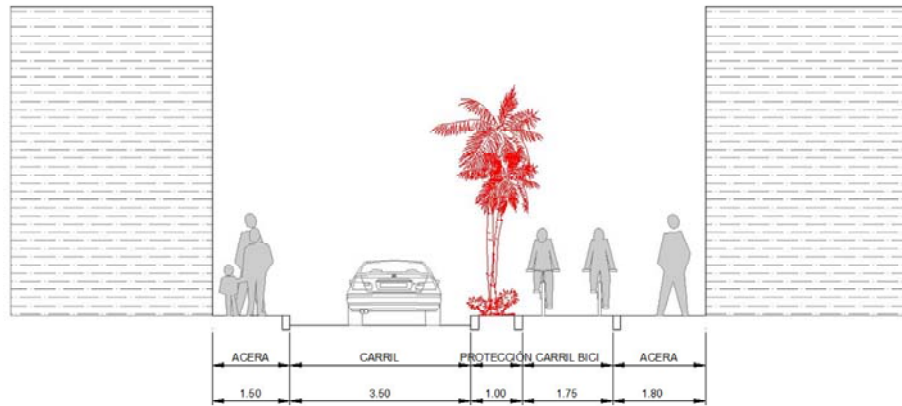
Con la nueva intersección se permite el retorno de los vehículos hacia Francisco Miranda.



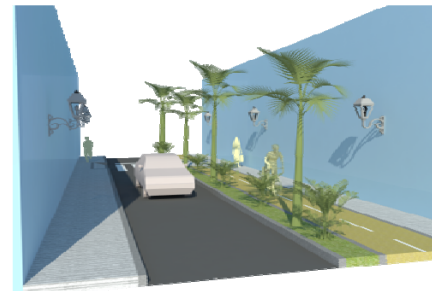
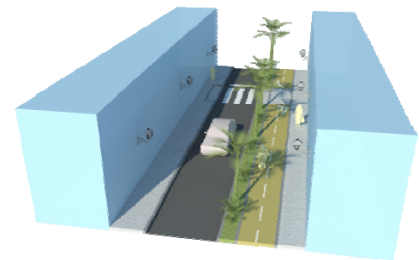
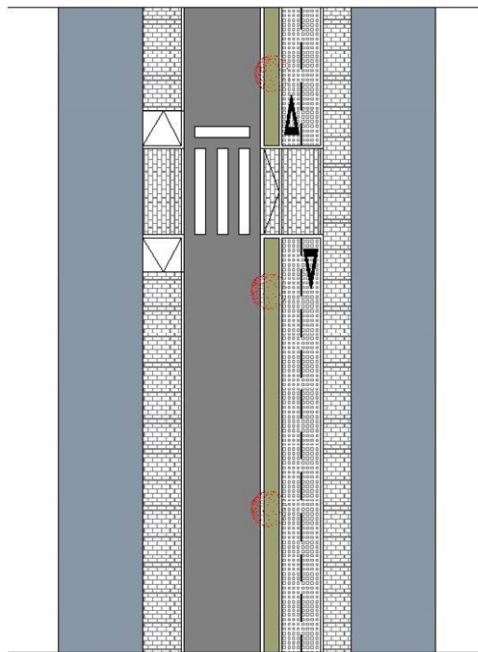
## 13.2. INTERVENCIÓN EN EL VIARIO URBANO BÁSICO

### Calle Avenida 25 de abril

#### SECCIÓN PROPUESTA:



#### PLANTA PROPUESTA:



#### OBJETIVO:

- Fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Mejorar la calidad ambiental.
- Reordenar el estacionamiento de vehículos.
- Estimular los recorridos peatonales.

#### ACTUACIONES:

- Incremento de las franjas de las aceras.
- Eliminación carril para potenciar el modo no motorizado (bici y el los recorridos peatonales).
- Redimensionado de carriles.
- Dotación de un carril bici.
- Dotación de mobiliario urbano y vegetación.

#### OBSERVACIONES:



### 13.3. INTERVENCIÓN EN EL VIARIO LOCAL

**Calle Guillén**

**SECCIÓN PROPUESTA:**

**PLANTA PROPUESTA:**

**OBJETIVO:**

- Mejorar la calidad ambiental.
- Reordenar el estacionamiento de vehículos.
- Eliminación de los tráficos de pasos.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad.

**ACTUACIONES:**

- Creación de un carril de coexistencia.
- Incremento de las franjas peatonales.
- Dotación de mobiliario urbano y vegetación.
- Reordenación de la franja peatonal y rodada.
- Combinación de aparcamiento y vegetación.

**OBSERVACIONES:**



Con todo lo expuesto en la Memoria de Ordenación y demás documentos se considera que queda suficientemente definido el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

En San Cristóbal de La Laguna, mayo 2010

**El autores del proyecto**

**Fdo: Fernando Davara Mendez**  
**Ingeniero Caminos, Canales y Puertos**

**Fdo: Eduardo J. Armas Piñero**  
**Arquitecto**



## APÉNDICE Nº 1: FICHAS DEL VIARIO