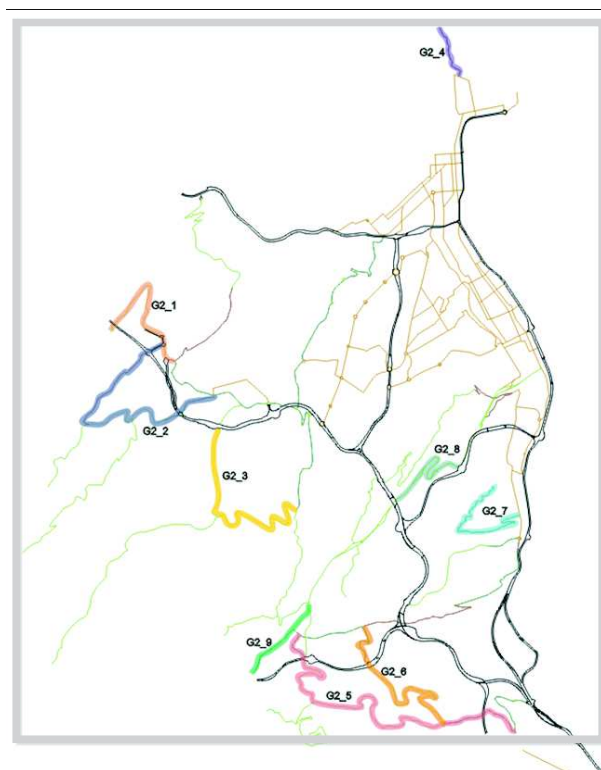
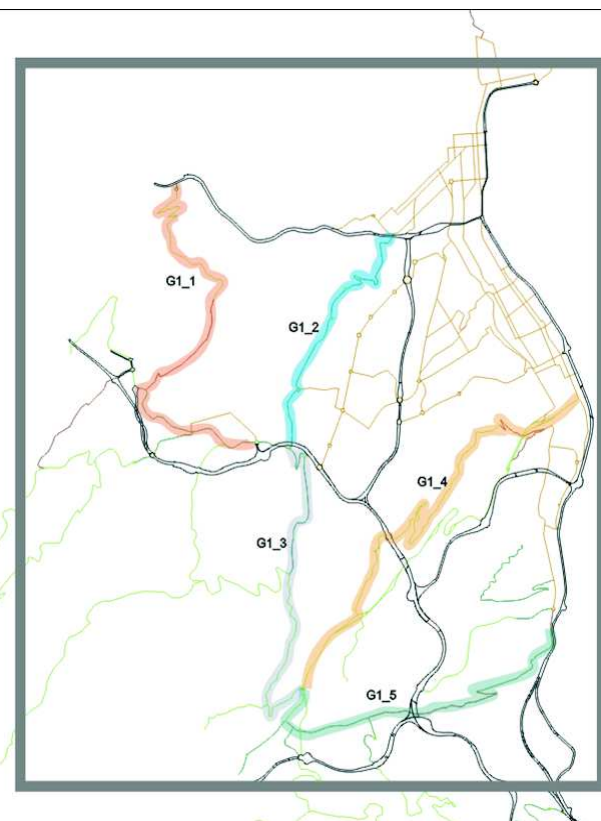


PLAN DIRECTOR DE REACONDICIONAMIENTO DE LAS VÍAS INTERNÚCLEOS DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



COORDINADOR MUNICIPAL

José Manuel Setién Tamés
ARQUITECTO

EQUIPO REDACTOR

REDACCIÓN

Manuel Cerpa Marrero
ARQUITECTO

Jacobo González Jorge
ARQUITECTO

Ruth Navarro Delgado
ARQUITECTA

Carolina Saavedra García
ARQUITECTA

Santiago Hernández Torres
GEÓGRAFO

Mario Suárez Naranjo
GEÓGRAFO

EDICIÓN Y TRABAJOS ADMINISTRATIVOS

María del Pino Jansson Mayor
DELINEANTE

SOPORTE INFORMÁTICO

Argelia Esther Martín Martín
INGENIERA INFORMÁTICA

Jorge Cortadellas Izquierdo
TÉCNICO INFORMÁTICO

ÍNDICE

1.- EL CONTEXTO GENERAL	1
1.1.- OBJETO DEL PLAN DIRECTOR	1
1.2.- JUSTIFICACIÓN Y MARCO OPERATIVO	2
1.3.- EL ÁMBITO	3
1.3.1.- Vías internúcleos de Grado 1 (G1)	10
1.3.2.- Vías internúcleos de Grado 2 (G2)	12
2.- EL MARCO ESTRATÉGICO. EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LA MOVILIDAD	14
2.1.- ESTRATEGIAS Y POLÍTICAS URBANÍSTICAS DE MOVILIDAD	14
2.2.- EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	16
3.- DIRECTRICES PARA EL REACONDICIONAMIENTO	21
3.1.- LOS OBJETIVOS DEL PLAN DIRECTOR	21
3.2.- CRITERIOS GENERALES DEL DIAGNÓSTICO	22
3.3.- LA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN	24
3.3.1.- Criterios generales de intervención	24
3.3.2.- Las vías internúcleos de Grado 1	27
3.3.2.1.- Vía internúcleo G1_1. Costa Ayala-Los Giles-Tamaraceite	27
3.3.2.2.- Vía internúcleo G1_2. Guanarteme-El Cardón-Las Perreras-Tamaraceite	64
3.3.2.3.- Vía internúcleo G1_3. Tamaraceite-Almatriche-Dragonal-Tafira	91
3.3.2.4.- Vía internúcleo G1_4. Vegueta-San Roque-Lomo Blanco-Tafira	111
3.3.2.5.- Vía internúcleo G1_5. Hoya de La Plata-Salto del Negro-San Francisco de Paula-Tafira	133
3.3.3.- Las vías internúcleos de Grado 2	151

PLAN DIRECTOR DE REACONDICIONAMIENTO DE VÍAS INTERNÚCLEOS DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

1.- CONTEXTO GENERAL

1.1.- OBJETO DEL PLAN DIRECTOR.

La definición del municipio y la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria durante las primeras décadas del siglo XXI ha coincidido con una puesta en valor de un sistema de movilidad y la red de accesos más diversos en su funcionalidad, por una parte, y un papel directo de los desplazamientos de la ciudadanía como parámetro de calidad ambiental y el disfrute del paisaje como premisa para el desarrollo sostenible, por otra. Es decir, adaptación funcional de la vía y mejora en el vínculo social con el entorno se avanza como paradigmas de la Estrategia que se propone.

El desarrollo de la urbe hasta nuestros días tiene como resultado una interesante oportunidad en el **ESPACIO PERIURBANO**. Allí, la transición entre la urbanización consolidada y el entorno rural adquiere múltiples potencialidades en el esfuerzo del Ayuntamiento de optimizar el atractivo del territorio y de armonizar la oferta de una infraestructura de accesibilidad con una demanda en constante evolución de las formas de desplazamiento.

Las Palmas de Gran Canaria como municipio es un sistema. Como tal, superpone elementos indispensables entre sí, que podemos centrar en una configuración propia de medio ambiente, unos usos del suelo y unas formas o conjuntos edificados.

Estas piezas se estructuran mediante una red de accesos de diversa jerarquía, alcance y recorrido, que con la aparición de la Circunvalación Tangencial de Las Palmas y la consolidación del reparto demográfico y de zonas de actividad ha modelado para cada recorrido la forma de acogida del tráfico de vehículos.

Surgen posibilidades de redimensionar el aforo físico de la vía, de implementar recorridos peatonales o en bici, de poner en valor el tránsito del transporte público o de introducir nuevos elementos de acercamiento de la población a un entorno periurbano cargado de singularidades y recursos para la estancia al aire libre.

Dicho de otra manera, se conectan-relacionan paisajes, zonas y barrios, generando nuevos tipos de contacto entre la población y su movilidad (transporte sostenible y saludable, ocio y esparcimiento, percepción-identificación positiva con el entorno, incentivo a la rehabilitación de espacio tras décadas de desarrollo espontáneo y abandono agrario, dinamización de la economía local, etc.).

La inmediatez a la ciudad consolidada o la integración en la misma definen unas condiciones de alcance en la gestión local de las vías, siendo común su adscripción a la gestión municipal.

Con esa cualidad se multiplican las opciones jurídicas y administrativas en la complementación de la accesibilidad con otros usos con evidente papel en la calidad de vida y del espacio (rehabilitación medioambiental y los elementos urbanos, oferta de recorrido “deportivo”, nuevos parques y zonas verdes, superficies peatonales, recursos para el ocio, la recreación y el turismo, dotaciones locales o de proximidad, etc.).

Sin embargo, la ciudad no ha contado con la base de una estrategia de movilidad que cumpla los objetivos fundamentales de equilibrio entre los distintos modos de transporte, y ha sido el vehículo privado el que ha gozado de absoluta supremacía.

Las herramientas para revertir este fenómeno son claras: la promoción de los medios de transporte alternativos al automóvil, el redimensionamiento de los viales asociados al transporte privado, la potenciación de los modos blandos, como es la bicicleta, y la recuperación del protagonismo del peatón en la movilidad periurbana.

El presente PLAN DIRECTOR persigue el diseño de un programa de acondicionamiento de esos recorridos como espacios complementarios y versátiles con una clara vocación de franjas o canales de uso público y calidad del paisaje en la conexión de los barrios fuera de la ciudad consolidada: las **“VÍAS INTERNÚCLEOS”**.

Éstas componen la red interior de comunicaciones municipales que han perdido la función de vías principales de los años 70s, 80s y 90s al haberse ejecutado la Circunvalación (GC-3) y adaptado en consecuencia el sistema territorial viario de la ciudad y su área metropolitana.

Las vías internúcleos son concebidas como una modalidad intermedia entre la calle o carretera y el corredor verde que se considera más afín a un entorno rústico o de parque urbano. Es decir, la accesibilidad sigue siendo definitoria como parte del sistema viario del municipio, pero se potencia la relación del concepto de desplazamiento local o entre barrios con un entorno más rico en contenidos de actividad y atractivo en la estancia y el uso público.

La gran mayoría de estas vías han pasado a ser de la titularidad exclusiva del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria a raíz del Convenio suscrito con el Cabildo de Gran Canaria para la municipalización de diversos tramos de carreteras, de fecha 20 de marzo de 2003.

Han desarrollado con una naturaleza puramente viaria, de tránsito de vehículos motorizados, por lo que carecen de soporte para el tránsito de los modos blandos de desplazamiento.

Trazados que anteriormente gozaban de máximo rango en la jerarquía viaria han sido relegados a un uso secundario. Sin embargo, no han sido rehabilitados para este nuevo uso y presentan diseños muy duros que han sido concebidos para una carga puramente motorizada. Ello lleva al mantenimiento de una limitada calidad ambiental propia de estas funciones infraestructurales y la restricción de otras funciones que son hoy en día demandadas u oportunas en el contexto del desarrollo estratégico del Plan General de Ordenación.

Entonces, resulta preciso acondicionar y recualificar esos espacios lineales.

Este Plan se aborda con el fin de fijar una estrategia de intervención común a todos los futuros proyectos que se ejecuten para el reacondicionamiento de estas vías, de tal forma que se potencie el tránsito peatonal, ciclable y de transporte público.

1.2.- JUSTIFICACIÓN Y MARCO OPERATIVO.

El marco operativo del presente Plan Director se entronca en el proceso de redefinición de la franja periurbana o de transición entre la ciudad consolidada y el área rústica que se prevé en el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, en cuanto a la mejora genérica de la calidad ambiental y del paisaje, el acercamiento de la población a los valores en esta zona, la diversificación de los usos en los barrios de la periferia y el impulso genérico a la movilidad sostenible. Prevalece, entonces, una estrategia de sustituir el estigma y la situación real de esta extensa franja del territorio por nuevos usos y contenidos con un equilibrio más perceptible entre el poblamiento, el ornato en el patrimonio paisajístico y la actividad económica y el uso público del espacio.

De modo más concreto, el PGO justifica como criterio en los bordes urbanos en su Memoria de Ordenación Estructural *“la potenciación del paisaje rústico y el efecto de transición hacia el urbano mediante áreas de esparcimiento, miradores, ajardinamientos, esculturas, mobiliario decorativo, etc.”*. Igualmente, en la relación entre la ciudad y el espacio público se definen como directrices de ordenación:

- “cualificar y potenciar el uso ciudadano de los espacios públicos mediante la peatonalización de sus entornos, el desarrollo de la zona verde como elemento identificador y la proliferación del mobiliario urbano orientado al confort y la singularización paisajística de los emplazamientos”.
- “Impulsar el desarrollo de corredores peatonales de largo recorrido en la ciudad baja y alta o en el tránsito entre ambas, favoreciendo la multiplicación del espacio público preparado para el tránsito ciclista y las denominadas caminatas en la ciudad”.

Sobre esta base directiva y en la concreción de su alcance temático, el Plan Director persigue los siguientes rasgos operativos:

- Selección de vías y calles de gestión municipal.
- Recorridos con funciones conectoras entre barrios o de estructuración local de la trama urbana.
- Interacción directa con el valor ambiental y expositivo del paisaje rústico periurbano o el entorno urbano tradicional.
- Incentivo al papel de estos recorridos para la definición de rutas estructurantes de tránsito peatonal y bici.
- Acondicionamiento del entorno viario como espacio para el ocio, la zona verde y la estancia al aire libre.
- Enriquecimiento de la oferta para el disfrute público del entorno y la percepción de una ciudad saludable.

El presente documento nace con el propósito de convertirse en marco de referencia para posteriores proyectos de ejecución que se desarrollen parcial o totalmente dentro de la estrategia de reacondicionamiento y recualificación de las denominadas vías internúcleos.

1.3.- EL ÁMBITO.

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, ámbito seleccionado para la investigación, constituye un conjunto urbano que se corresponde con el centro del área metropolitana regional de la isla de Gran Canaria; integrada, a su vez, ésta última en el tramo central del Archipiélago Canario.

Es, por tanto, una entidad territorial definida por su ubicación en el Atlántico norteafricano, cuyo desarrollo socioeconómico ha estado protagonizado por estrechas relaciones económicas, culturales o demográficas con el resto de España, de la Unión Europea, de Europa y de Iberoamérica, así como con el África mediterránea y atlántica.

Con 378.998 habitantes en 2016 (ISTEC) constituye uno de los centros más relevantes del sistema urbano español (8ª capital provincial más poblada), acogiendo igualmente uno de los enclaves turísticos y portuarios de referencia en el contexto territorial internacional en que se ubica.

La configuración espacial puede considerarse un compendio de situaciones diversas resultantes de la coexistencia de una estructura de relieve accidentado, incluyendo el contacto litoral y conjuntos de destacada singularidad e interés geomorfológico; de unos ecosistemas alterados por la tradicional apropiación humana del territorio, manteniendo conjuntos botánicos y faunísticos de distinto soporte ecológico y grado de endemidad; y de un desarrollo del poblamiento, la urbanización, las actividades productivas y, por último, las recreativas.

Producto de esta confluencia, el espacio municipal es actualmente un contraste de entornos paisajísticos de marcadas diferencias y singularidades entre unos y otros. Pese a esta diversidad, puede interpretarse la existencia de cinco tipos de paisajes con procesos espaciales y definición específicas.

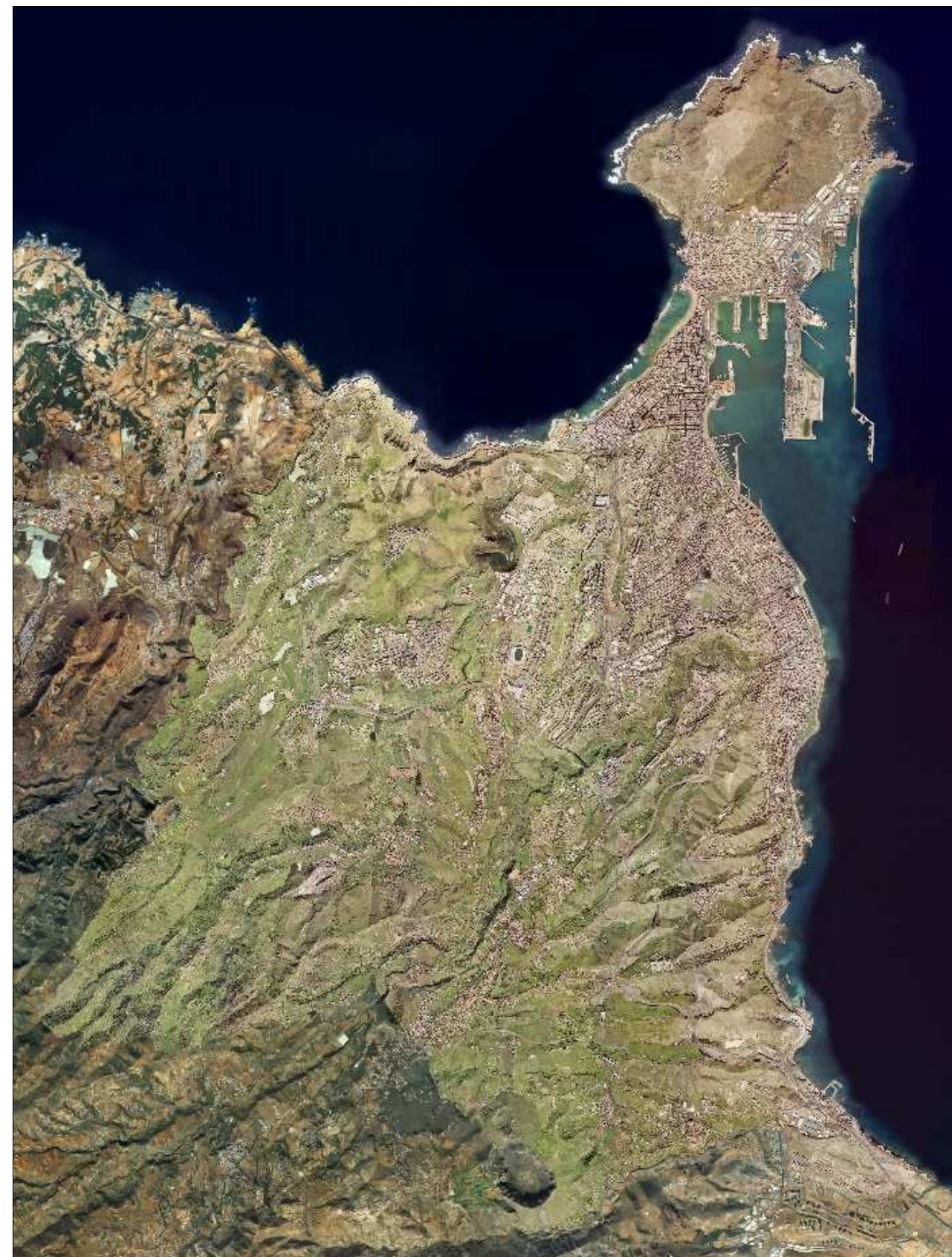


Figura 1. Configuración del ámbito genérico. El municipio de Las Palmas de Gran Canaria.

El municipio de Las Palmas de Gran Canaria en si misma es resultado de un proceso en el que coexisten varios rasgos fundamentales en un espacio densamente ocupado por una población con un destacado dinamismo en su distribución residencial interna y en su movimiento entre diversos puntos por motivaciones domésticas, laborales, de ocio, de acceso a servicios, etc. Estos rasgos pueden sintetizarse en:

- Una configuración medioambiental contrastada (lomos, barrancos, costas, volcanes, laderas, plataformas, cresterías,...), cuyos valores, singularidades y cualidades explican que un 55% de la superficie municipal sea Suelo Rústico y más de un 30% se integre en alguno de los ámbitos recogidos en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos o en la Red Natura 2000; incorporando en su conjunto valores geomorfológicos, paisajísticos y de biodiversidad que llegan a percibirse en la zona de contacto directo del borde urbano.
- Una compleja trama urbana que partiendo de modo genérico desde el centro histórico y su ensanche en la plataforma costera, va expandiéndose mediante las formas propias de los barrios tradicionales y polígonos residenciales planificados, hasta alcanzar una orla exterior de urbanizaciones planificadas contemporáneas que se acompañan de barrios de autoconstrucción y núcleos periféricos espontáneos.
- La localización de un puerto internacional y un centro de turismo urbano que no sólo explican gran parte de las características socioeconómicas de la ciudad, sino le imponen unas relaciones intensas con el resto del espacio insular (relaciones de empleo y funcionamiento económico, atractivo turístico del interior insular, etc).
- Una distribución de espacios de actividad económica en el que el tejido urbano coexiste con las áreas agrícolas del entorno de la ciudad y una proliferación intermedia de enclaves neurálgicos de preferentemente dinamismo terciario (comercio, ocio, dotaciones estratégicas).
- Un sistema de acceso propio de la compleja demanda en una capital regional y centro metropolitano, en el que la red arterial distribuye los flujos internos a la ciudad y entre ésta y el resto insular, complementándose por una profusa sucesión subredes de diverso alcance y jerarquía de aforo-conectividad (accesos domésticos en barrios, accesos entre barrios y centros neurálgicos, accesos menores de la ciudad y su entorno periurbano o las mismas vías internúcleos).

En este escenario, el entorno periférico de la ciudad consolidada refleja un predominio de escenarios constructivos espontáneos, más o menos integrados en los respectivos entornos rústicos. En casos como Tamaraceite, Tafira o Tenoya la trama edificada adquiere mayor diversidad paisajística, donde se producen procesos de crecimiento planificado recientes en ámbitos cercanos a conjuntos de planta histórica o tradicional.

El desarrollo territorial en esta área a lo largo del la segunda mitad del siglo XX ha supuesto una importante transformación del paisaje y sus formas espaciales, a partir de la alteración del soporte natural y por nuevas formas con una generalizada deficiencia en su armonía con el

entorno de implantación (espontaneidad y mala calidad constructiva, irregular dimensionamiento de los accesos, difícil incorporación de elementos orientados a la puesta en valor del entorno, deficiencias de los servicios básicos, etc).

La segunda década del siglo XXI han coincidido con un comportamiento poblacional en Las Palmas de Gran Canaria en el que se ha estabilizado el crecimiento desde los años 80s, incluyendo la drástica incorporación de nuevos residentes en la Ciudad Alta nueva; quedando como sector de nuevo crecimiento previsto que pueda alterar a medio plazo el comportamiento del sistema el entorno de Tamaraceite-Almatriche.

Los restantes sectores de expansión (Costa Ayala, Casa Ayala, Marzagán, San Francisco de Paula, Barranco Seco, etc.) no se vinculan a la creación de nuevos centros urbanos o la actual situación del mercado inmobiliario no prevé su desarrollo con sus efectos territoriales durante la próxima décadas.

Según el Padrón Municipal de Habitantes, la población para el 2016 es de 378.998 habitantes censados, cuando en 1990 la cifra era de 373.846 y, en 1995, de 373.772. Es decir, se ha producido un crecimiento demográfico de menos de un 2% en ese período, lo cual sitúa al municipio en un escenario de estabilidad en este sentido.

El municipio parece, pues, haber superado el período de importantes crecimientos experimentados desde mediados del siglo XX; de lo cual se comprueba también en los escasos cambios proporcionales en otros factores demográficos tales como la natalidad, la fecundidad, el saldo migratorio, etc.

Los sectores urbanísticos vinculados al entorno periurbano protagonizaron el principal crecimiento demográfico de la ciudad entre 1995 y 2007, compensando el descenso en buena parte de los sectores correspondientes a la ciudad consolidada. De este modo, Marzagán creció en un 3,3%, Tafira en un 2,8% y, sobre todo, los más expansivos de Las Torres-Siete Palmas (36,8%), Tamaraceite (40,1%) o San Lorenzo (35,3%) acogieron esa situación ascendente.

Pero, el proceso se ha ralentizado claramente. El crecimiento relevante después de 2010 se concentra en barrios concretos del entorno de Tamaraceite como consecuencia sobre todo del desarrollo de los suelos urbanizables y algunas zonas del interior urbano en las que el añadido de nuevas piezas residenciales o de procesos de renovación han distorsionado localmente determinados puntos de la ciudad.

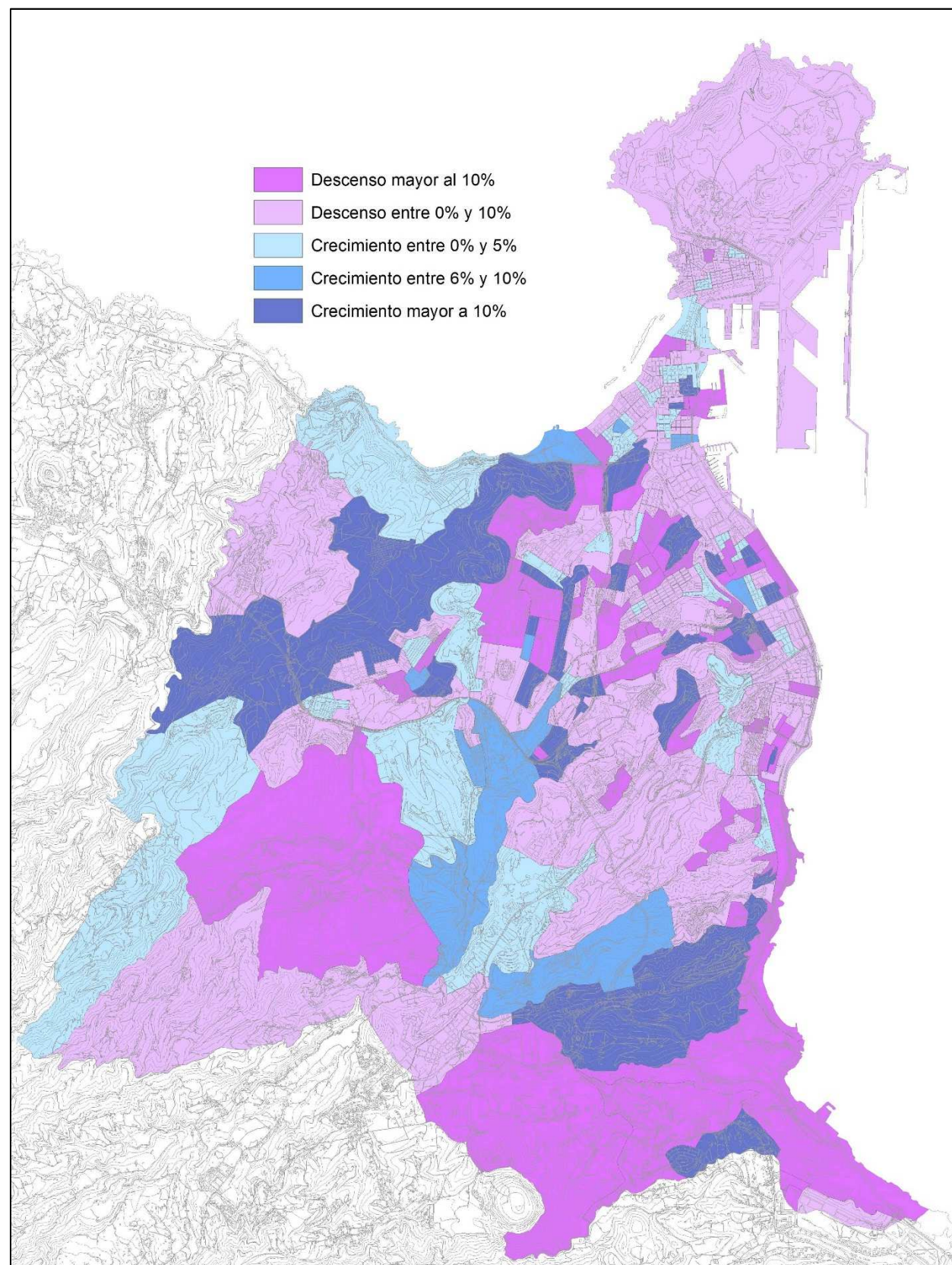


Figura 2. Demanda genérica del sistema viario asociada a la evolución reciente de las secciones censales.
(Elaboración propia a partir del Padrón Municipal de Habitantes. Instituto Canario de Estadística).

El modelo de ocupación del territorio y desarrollo urbano establecido desde el PGO para la zona periurbana se integra en el sistema territorial del municipio; el cual se establece a partir de la clasificación del suelo, los sistemas generales de Espacios Libres, las dotaciones y equipamientos y, en lo que más interesa, la red viaria estructurante.

Por consiguiente, el PGO considera el sistema territorial integrado por los siguientes elementos:

- Un sistema urbano, formado por la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, sus barrios limítrofes y los núcleos situados en su zona periurbana (Costa Ayala-Casa Ayala, Tenoya, Tamaraceite, San Lorenzo, Las Mesas-El Toscón, Lomo Blanco, El Fondillo, Tafira, La Montañeta-San Francisco de Paula, Marzagán y Jinámar).
- En este sentido, el sistema urbano que se ordena se define como Núcleo I, atendiendo a su consideración como centro de especial concentración de servicios de nivel autonómico, según las Directrices de Ordenación General de Canaria.
- Un sistema rural, constituido por los espacios excluidos de los procesos de urbanización por su valor como espacio vacío o por razones económicas y ambientales, incluidos los espacios protegidos y los entornos culturales. Los ámbitos de La Isleta, Los Giles-Tenoya-El Rincón, San Lorenzo, San José del Álamo, Altos de La Milagrosa, Siete Puertas, Barranco del Guinguada, Lomo y barrancos del este, Tafira Alta-Los Hoyos-Las Goteras y Jinámar comprenden este conjunto.
- El sistema de infraestructuras y servicios, compuesto por las grandes infraestructuras, equipamientos estructurantes y sistemas generales de relevancia territorial.

El espíritu en que se apoya el sistema territorial ordenado en este PGO se integra plenamente en el modelo determinado por el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, a partir del cual se extraen las singularidades propias de la realidad espacial de Las Palmas de Gran Canaria.

En este sentido, se definen actuaciones estratégicas y un esquema normativo que procuran el reequilibrio y la centralización, de modo que se intenta contribuir a mantener la población en las áreas rurales del municipio. Uno de los mecanismos más importantes para dicho objetivo se centra en la ordenación de los núcleos urbanos intermedios o periféricos, fomentando la concentración de la población en los mismos y limitando el crecimiento residencial en los asentamientos rurales al crecimiento endógeno.

En el contexto de la ciudad consolidada, la ordenación del PGO centra uno de sus principios fundamentales en el desarrollo de un espacio urbano complejo, diversificando las distintas funcionalidades y centralidades de acuerdo a los esquemas en desarrollo para las ciudades metropolitanas europeas. De este modo, se procura potenciar la identificación de los barrios y sectores, garantizando a los ciudadanos la disponibilidad de niveles de servicios y dotaciones próximos y adecuados a sus necesidades.

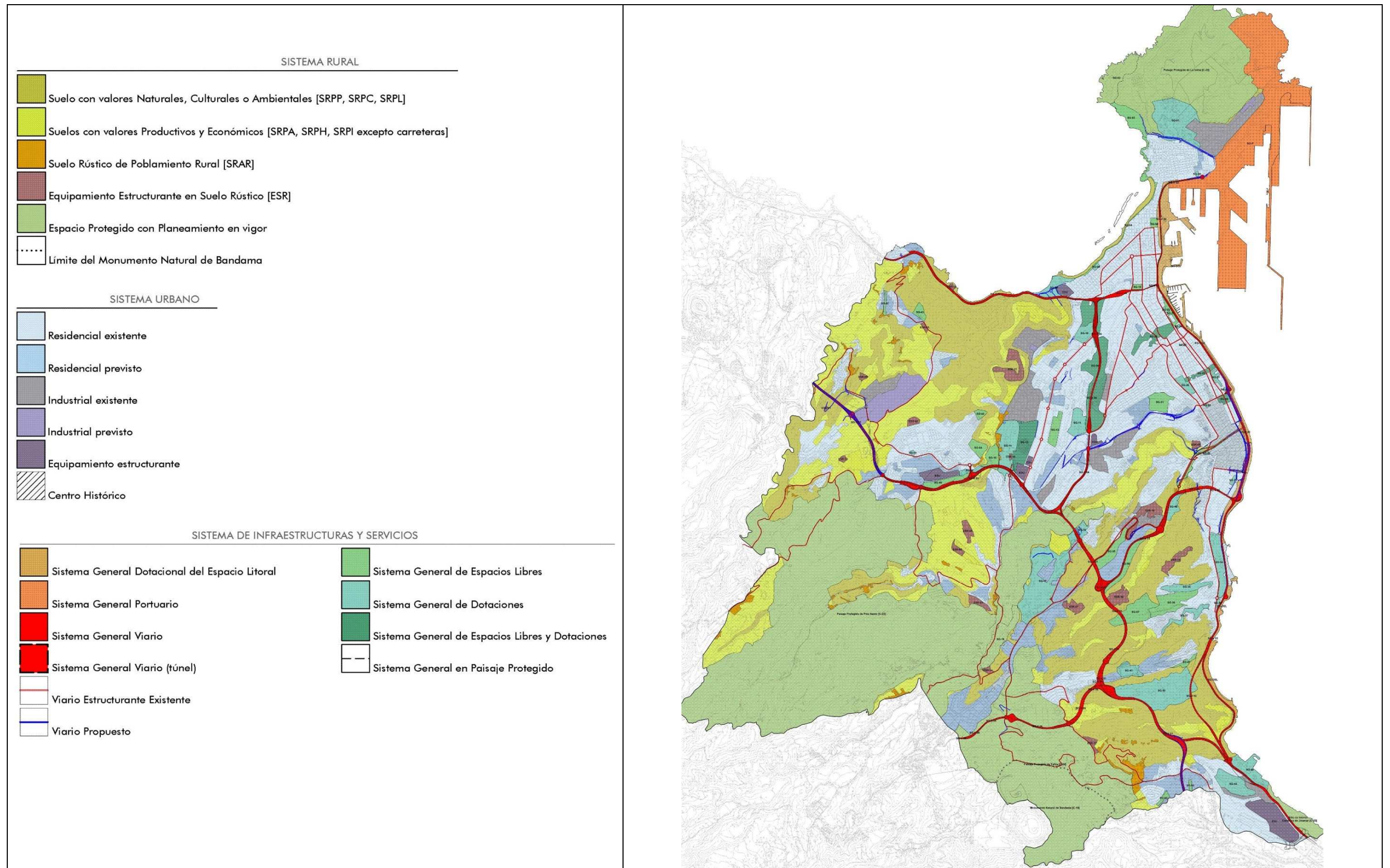


Figura 3. Sistema territorial previsto en el PGO. (Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria. Planos Generales de Ordenación Estructural. Plano ge.01).

El ámbito de diseño espacial de este Plan Director, por la condición que le otorga el trazado viario, tiene un desarrollo eminentemente lineal. Se ubica en una relación de elementos independientes entre sí, entorno a las diferentes vías de carácter municipal que conectan los pequeños núcleos de la periferia de la ciudad.

Es destacable la variedad de entornos y condicionantes que definen cada una de estas vías internúcleos, asentadas todas ellas de manera discontinua en distintos sectores de la ciudad. El elemento en común de cada uno de estos sub-ámbitos es el viario y su naturaleza, nos referimos a trazados surgidos con un carácter supramunicipal que tras el crecimiento y desarrollo urbano reciente han perdido su categoría, pasando a ser viarios de índole municipal; este cambio se ha producido con la aparición de nuevas infraestructuras viarias de gran calado que han absorbido las funciones de estos antiguos corredores.

La aparición de las nuevas infraestructuras viarias se ha dirigido a consolidar la red viaria a partir de una distinguida jerarquía, se persigue así mejorar la gestión de la red existente. En el plano que se acompaña se representa la clasificación de estas vías.

El ejemplo más visible de las nuevas infraestructuras que han provocado el desplazamiento de la carga de las citadas vías internúcleos es la Autovía GC-3 o también denominada Circunvalación. Ésta canaliza el tráfico Norte-Sur y Sur-Norte de la isla de Gran Canaria y descongestiona así la Avenida Marítima y el Túnel del Ingeniero Julio Luengo a su paso por la capital. De este modo, se ha descargado notablemente el viario transversal que anteriormente distribuía el tráfico de la Autovía Marítima.

Desde el Plan General se define la red estructurante o red arterial de tal manera que queda formada por 5 vías con rango de autovía: la citada Circunvalación, la Autovía Marítima del Sur, la Autovía del Norte, el Eje de Conexión Central y el Acceso al Centro.

En una categoría inferior se encontraría la red insular, está referida a trazados de carácter supramunicipal, pero sin la envergadura y prestaciones que ostenta la red estructurante. Estos ejes tienen un desarrollo eminentemente transversal, de conexión de la plataforma litoral con el interior de la isla, y se apoyan en la red arterial para lograr la continuidad de la red. Nos encontramos en este escalón con la Carretera General de Tamaraceite, la Carretera Almatriche-Dragonal, la Carretera de San Lorenzo, la Carretera del Centro (Tafira), la Carretera de Los Hoyos y la Carretera Lomo Blanco-San Roque entre otras.

En un tercer nivel está la red urbana, referida a aquellos trazados que discurren por suelo urbano consolidado y tienen una condición local.

Como ya se ha mencionado, la aparición de la Circunvalación Tangencial ha afectado y desplazado las funciones de una importante red de carreteras de carácter insular, éstas han ido quedando atrasadas para las nuevas estrategias urbanísticas. A partir de esta jerarquización perteneciente al sistema actual de movilidad, se observa como muchos de los viarios con rango insular, que fueron concebidos con un propósito dominante dentro de la red, han quedado desfasados.

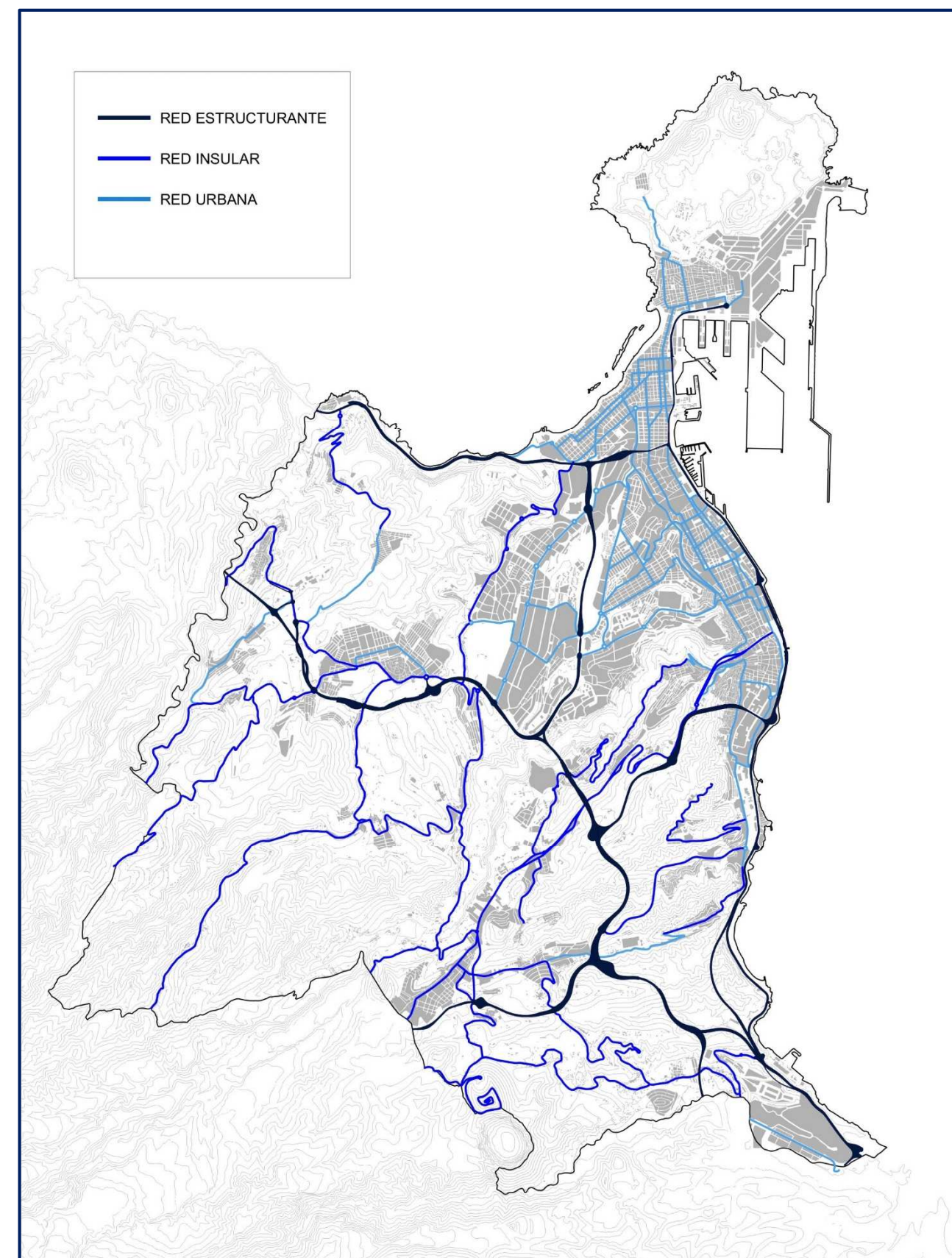


Figura 4. Plano de jerarquización básica de la red viaria.

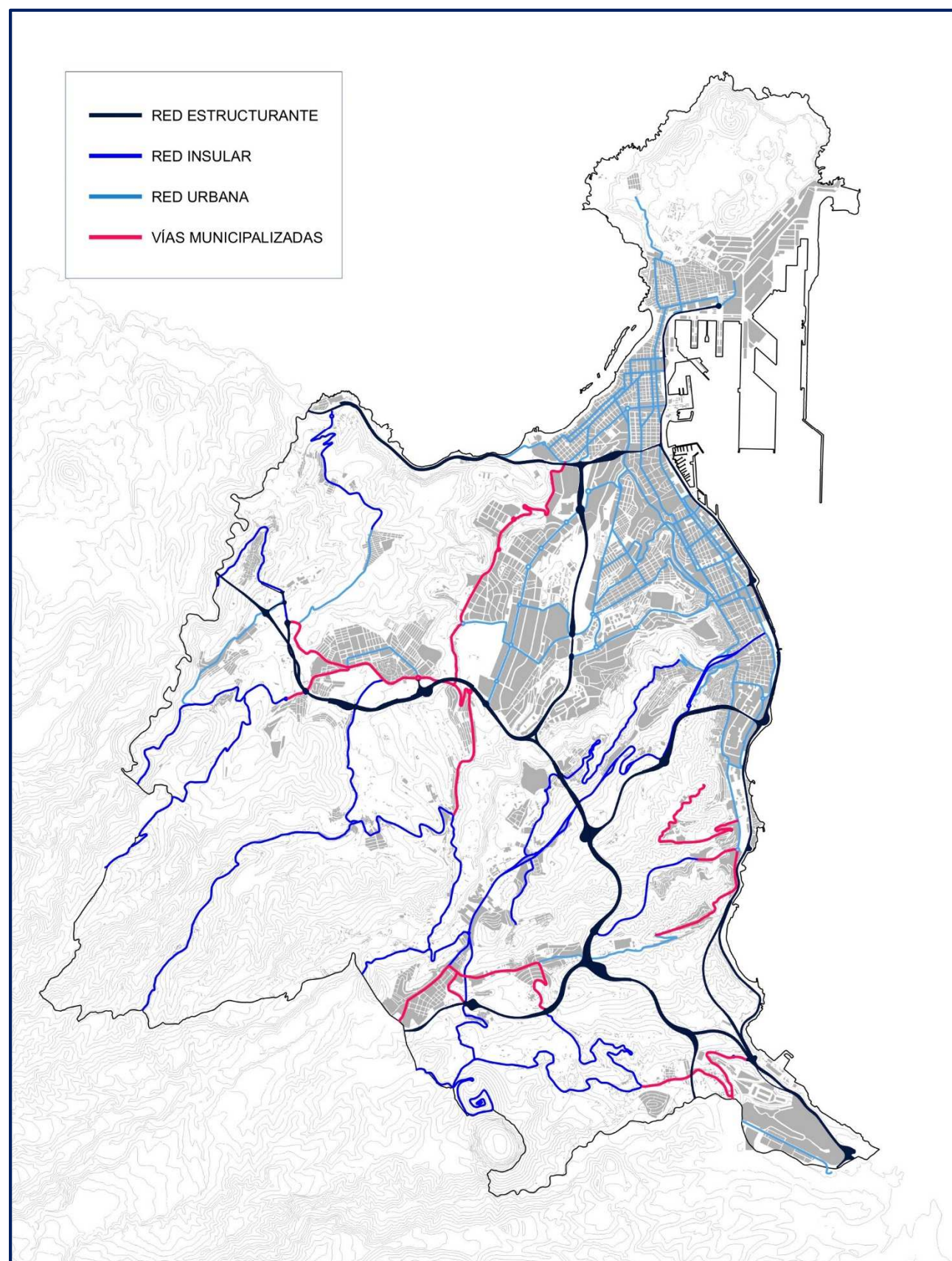


Figura 5. Plano de vías municipalizadas y/o en proceso de municipalización.

Por lo tanto, resulta imprescindible revisar su funcionalidad y adaptarlos al contexto actual, dotando en los casos que competa de trazados más acordes a las demandas actuales y a los nuevos objetivos en materia de movilidad.

Fruto de este desplazamiento de funciones hacia la red formada por la Circunvalación y el resto de la red estructurante, muchas de estas vías de carácter insular han sido municipalizadas. Entendiéndose así que han dejado de tener un rango principal en la distribución del tráfico, pasando a tener una consideración secundaria de conexión entre núcleos. En el plano adjunto se muestra las nuevas vías de carácter municipal, éstas son:

- GC-300 (Tamaraceite – La Cazuela)
- GC-21 y Carretera de Teror (Tamaraceite – El Toscón)
- GC-310 (Almatriche – Dragonal)
- GC-340 (Guanarteme – Tamaraceite)
- Calle Ramón y Cajal, Calle Real de San Roque y Calle Farnesio (Vegueta – San Roque)
- Carretera del Centro (Vegueta – San Juan)
- CI-9-3 y Carretera Ciudad San Juan de Dios (El Lasso)
- Calle Pedro Hidalgo (Pedro Hidalgo)
- Paseo Blas Cabrera Felipe "Físico", Calle Hoya de la Plata, Calle José Manuel Motas Pérez, Calle Veracruz, Calle Marianao, GC-800, GC-801, GC-111, (Hoya de La Plata – Salto del Negro – La Montañeta – San Francisco de Paula – Tafira Alta)
- GC-100 y GC-800 (Cuesta Ramón – Santa Margarita)

Estos ejes representan ahora un enorme atractivo para seguir preservando conexiones vitales de la ciudad, desarrollándose como nexos entre núcleos y capaces de albergar espacios para el despliegue peatonal y ciclista. De esta manera, se cohesionan y fortalece la red de modos blandos de desplazamiento, en favor de una ciudad más habitable y cercana, tal y como se define en las estrategias municipales de movilidad.

A partir de estas vías municipalizadas, y teniendo en cuenta tanto la red de senderos rurales como los recorridos rústicos estructurantes, se han definido una serie de corredores que serán las denominadas Vías Internúcleos motivo de este Plan Director.

Para la determinación de las mismas se han valorado varios aspectos:

- Vías municipalizadas y continuidad de la red. Aunque el punto de partida sea las vías municipalizadas se considera básico estudiar ciertos trazados de segundo rango y similares características que se ajusten a los objetivos del plan, extendiendo cuando proceda algunos de los ejes.
- Reconocimiento de núcleos con escasa conectividad. Se valoran aquellos barrios con baja accesibilidad y cierto aislamiento con respecto a la esfera urbana.
- Potencialidades del ámbito. Se tienen en cuenta las capacidades de cada trazado y sus posibilidades reales de transformación.

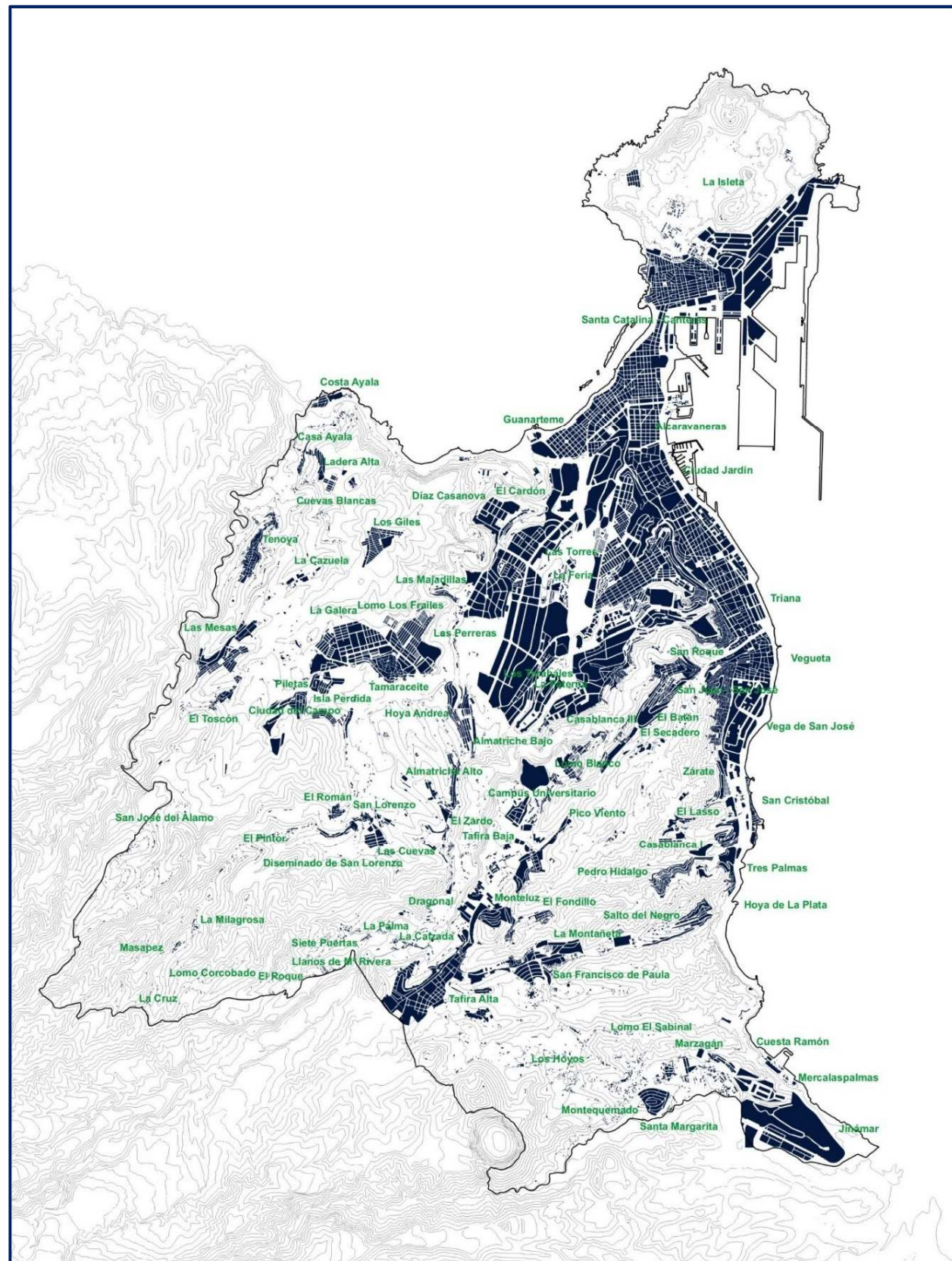


Figura 6. Red de núcleos y toponimia de referencia.

En el plano que acompaña se reflejan los núcleos urbanos, es visible la desconexión en la periferia, muchos barrios que por sus circunstancias orográficas han dado lugar a recintos aislados y con relaciones débiles con respecto a la trama municipal.

Nos referimos a barrios como Costa Ayala, Casa Ayala, Tenoya, Las Mesas, Los Giles, Las Majaquillas, El Cardón, Las Perreras, Hoya Andrea, Almatriche, El Zardo, San Lorenzo, San Francisco de Paula, Salto del Negro, Pedro Hidalgo, Marzagán, etc.

La conectividad, sustentada en una red viaria de los 70, resulta muy primitiva en cuanto a las nuevas demandas de movilidad. La oferta se reduce a las capacidades del vehículo privado y en la mayoría de casos desprovistos de encintado de aceras.



Figura 7. Foto viario en Las Perreras.



Figura 8. Foto viario en Los Giles.



Figura 7. Foto viario en Dragonal.



Figura 8. Foto viario en El Secadero.

De la valoración surgida de las vías municipalizadas, de la situación de conectividad de los barrios periurbanos y del entramado de redes peatonales se ha resuelto la definición de los siguientes corredores de comunicación a modo de vías internúcleos, los cuáles definen el ámbito de estudio.

Se han establecido dos categorías de vías internúcleos en función de su potencialidad dentro de la red.

1.3.1.- Vías internúcleos de grado 1 (G1).

Se trata de vías que tienen una mayor relevancia dentro de la red al ocupar posiciones estratégicas, ya sea por su ubicación vertebradora o por la relación que guarda con los núcleos y la red de senderos. Tienen una conectividad directa con la plataforma baja de la ciudad.

Éstas son:

- *Vía internúcleo G1_1: Costa Ayala – Los Giles – Tamaraceite*
- *Vía internúcleo G1_2: Guanarteme – El Cardón – Las Perreras – Tamaraceite*
- *Vía internúcleo G1_3: Tamaraceite – Almatriche – Dragonal – Tafira*
- *Vía internúcleo G1_4: Vegueta – San Roque – Lomo Blanco – Tafira*
- *Vía internúcleo G1_5: Hoya de La Plata – Salto del Negro – San Francisco de Paula – Tafira*

En el plano que se acompaña se muestran las 5 vías internúcleos pertenecientes a esta categoría. Pese a la determinación principal de partir de viales municipalizados para la definición de las vías internúcleos, se constata la inclusión de ciertos tramos viarios de rango supramunicipal (en especial el trazado 4) entendiéndose que **el Plan Director se establece como marco de referencia para los posteriores proyectos de desarrollo**. Es decir, el presente plan es el escenario adecuado a nivel propositivo, asumiendo que tanto las posibilidades de transformación como la inversión económica y gestión de cada tramo vendrá condicionado por su naturaleza.

Debido a la longitud de estas vías, y con el objeto de facilitar su estudio, se ha dividido cada una en una serie de tramos diferenciando entre; los tramos que discurren por núcleos urbanos o “tramos interurbanos” y aquellos que conectan los núcleos entre si o “travesías”.

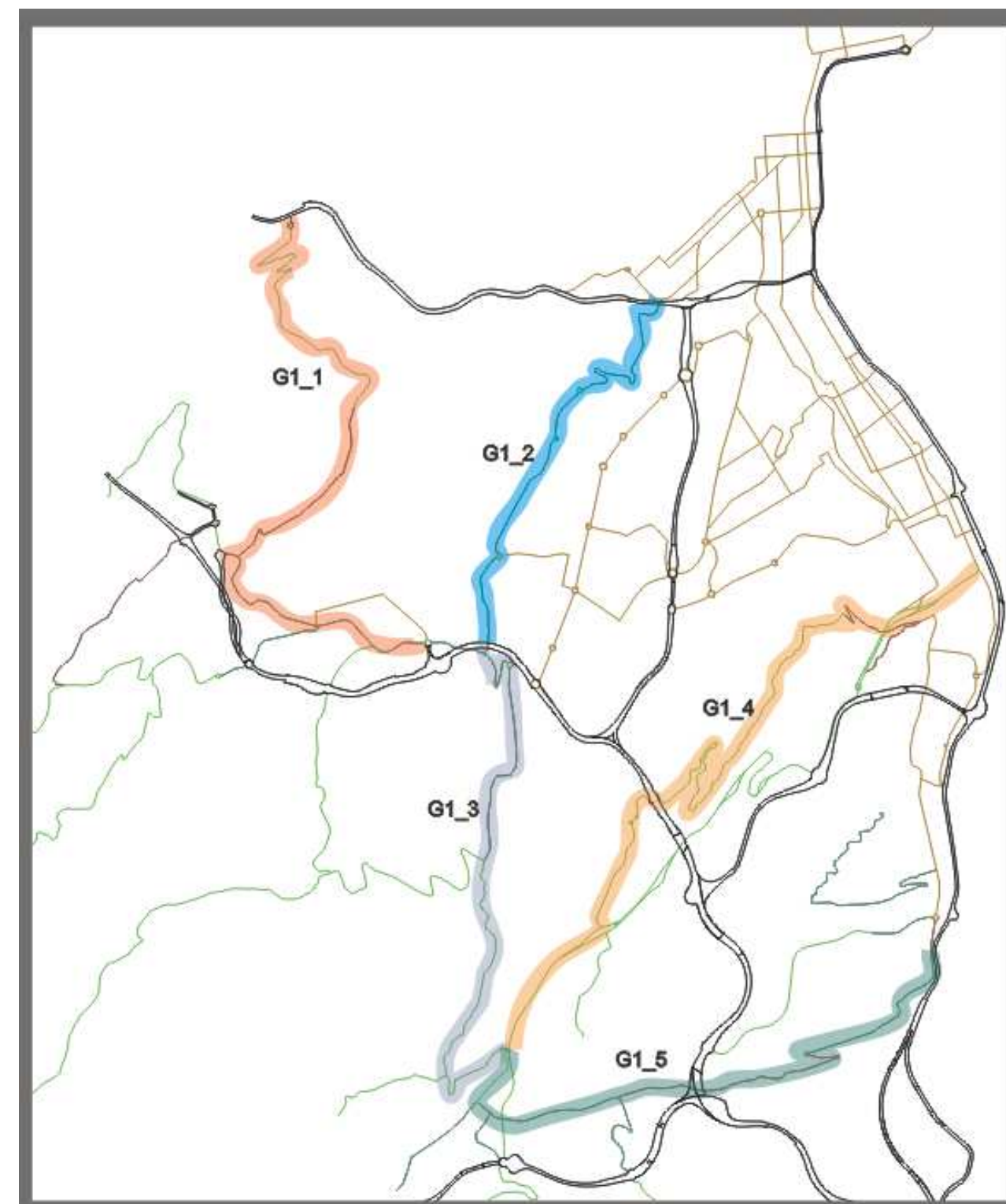


Figura 9. Plano de vías internúcleos de grado 1. Fuente: Elaboración propia

- **G1_1: Costa Ayala – Los Giles – Tamaraceite:**

Ubicada en la vertiente noroccidental del municipio, desde la GC-2 (Autovía del Norte) conecta el barrio costero de Costa Ayala, en la entrada oeste de la ciudad, con el barrio de Tamaraceite; pasando por Cañada Honda, Casa Ayala, Ladera Alta, Los Giles y Cruz de Ovejero. Está compuesto por los viales GC-201 y GC-300.

Presenta una longitud de 7,10 kilómetro y posee más de la mitad de su recorrido municipalizado.

- **G1_2: Guanarteme – El Cardón – Las Perreras – Tamaraceite:**

Se ubica en la cara norte del municipio, desde la GC-2 a su encuentro con la esfera urbana, conecta el barrio de Guanarteme con el barrio de Tamaraceite. En su recorrido pasa por los barrios de El Cardón, Díaz Casanova, Las Torres Industrial, Las Majadillas y Las Perreras. Está compuesto por los viales Calle Fernando Guanarteme, Carretera de Chile, Carretera del Cardón, Carretera de Tamaraceite (GC-340) y GC-300.

Presenta una longitud de 5,90 kilómetros y la totalidad del viario es de carácter municipal.

- **G1_3: Tamaraceite – Almatriche – Dragonal – Tafira:**

Con carácter interior, se ubica en una posición central del ámbito municipal y discurre desde el barrio de Tamaraceite, en las proximidades del ramal de enlace con la Circunvalación Tangencial, hacia el núcleo interior de Tafira. Presenta continuidad con la vía internúcleo citada anteriormente, dando la posibilidad de conectar el barrio litoral de Guanarteme con el interior de la isla. En su recorrido atraviesa los núcleos de Hoya Andrea, Almatriche, Dragonal Bajo y Dragonal Alto. Está compuesto por los viales GC-300 y GC-310.

Presenta una longitud de 6,20 kilómetros y parte de su trazado está municipalizado.

- **G1_4: Vegueta – San Roque – Lomo Blanco – Tafira:**

Parte desde la vertiente oriental del municipio, conecta el centro histórico de Vegueta-Triana con el núcleo interior de Tafira. En su recorrido pasa por los núcleos de San Roque, Lomo Verdejo, Lomo Blanco y Campus Universitario. Está compuesto por los viales Calle Ramón y Cajal, Calle Real de San Roque, Calle Farnesio, Calle Fama, GC-112, GC-110 y GC-111.

Presenta una longitud de 9,40 kilómetros y dispone tan solo de una pequeña parte municipalizada. Pese a disponer de una minoría de trazado municipal resulta conveniente incluir esta vía dentro de esta categoría de vías internúcleos por la trascendencia que tiene conectar con itinerarios peatonales / ciclables el Campus Universitario de Tafira con la plataforma baja de la ciudad y con los barrios contiguos que puedan alojar la vida universitaria.

La comunidad universitaria representa un público simpatizante con las dinámicas alternativas al vehículo privado, por lo que resulta muy oportuno conectar el campus con la plataforma baja de la ciudad a través de algún recorrido bici / peatón seguro, y favorecer así el desarrollo de sistemas compatibles, como extender los puntos de préstamos de bici pública hasta el propio campus; de manera que los estudiantes puedan utilizar la bici para bajar a la plataforma baja de la ciudad a través de este vial. Las bicis podrían ser subidas hasta el campus por camiones o guaguas.

- **G1_5: Hoya de La Plata – Salto del Negro – San Francisco de Paula – Tafira:**

Se ubica en el extremo sur del municipio, parte de la terraza litoral, a la altura de Hoya de La Plata, y conecta con el núcleo interior de Tafira; de este modo, en Tafira confluyen 3 vías internúcleos. En su recorrido atraviesa los barrios de Salto del Negro, La Montañeta y San Francisco de Paula. Está compuesto por los viales Calle Hoya de La Plata, Calle José Manuel Motas Pérez, Calle Veracruz, Calle Marianao, Calle Cienfuegos, Calle Guantánamo, Calle Isla de La Graciosa, Calle Miguel Martín Fernández de La Torre, GC-800, GC-801 y GC-111. Es valiosa la incorporación de un vial de este calibre en el cono sur de la ciudad.

Presenta una longitud de 5,95 kilómetros y la totalidad del viario es de carácter municipal.

1.3.2.- Vías internúcleo de grado 2. (G2).

Son aquellos tramos de menor calibre y relevancia en el marco de la esfera urbana, tienen un papel complementario con respecto a las anteriores, ya sea por su disposición, localización o población a la que sirve. Sin embargo, se les reconoce las mismas carencias con respecto al desarrollo peatonal / bici. Por tanto, y pese a su papel más secundario, desde el plan director se considera conveniente incluir estos viales.

Estas vías no conectan con la plataforma baja de la ciudad sino que se ubican en la periferia y tienen un desarrollo perimetral.

Éstos son:

- Vía internúcleo G2_1: Tenoya – La Cazuela
- Vía internúcleo G2_2: Las Mesas – Tamaraceite
- Vía internúcleo G2_3: Tamaraceite – San Lorenzo – Almatriche
- Vía internúcleo G2_4: La Isleta – Las Coloradas
- Vía internúcleo G2_5: Tafira – Santa Margarita
- Vía internúcleo G2_6: San Francisco de Paula – Marzagán
- Vía internúcleo G2_7: Filipinas - El Lasso
- Vía internúcleo G2_8: El Secadero
- Vía internúcleo G2_9: Tafira Alta - Tafira Baja Interior

A pesar de ser vías de menor dimensión que las señaladas en el grupo anterior, y de menor relevancia en el sistema de conexiones municipales, presentan una problemática más variada y de mayor complejidad que precisará de soluciones específicas haciendo necesario un estudio mas detallado que excede del alcance del Plan Director.

El presente Plan propone soluciones globales para cada una de ellas y serán los proyectos que se desarrollen con posterioridad los que determinen los diferentes tramos en los que actuar de manera concreta.

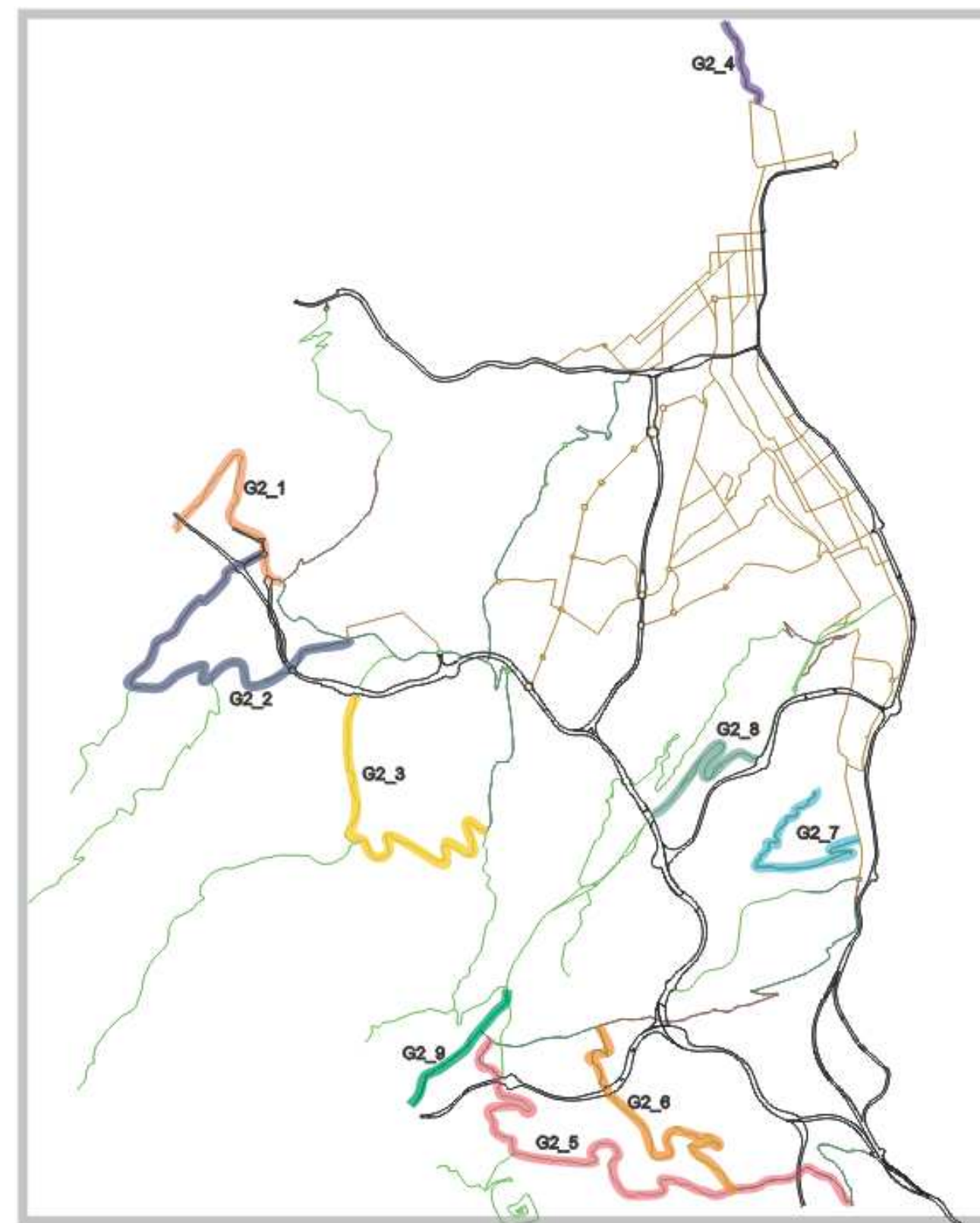


Figura 10. Plano de vías internúcleos de grado 2. Fuente: Elaboración propia

- **Vía internúcleo G2-1: Tenoya – La Cazuela:** ubicada en extremo occidental y limitando con el municipio de Arucas, conecta el barrio de Tenoya con el polígono industrial de La Cazuela; Se une con el vial internúcleo A1 (Costa Ayala – Tamaraceite) para lograr continuidad hasta el barrio de Tamaraceite. Está compuesto por el vial GC-300. Presenta una longitud de 1,90 kilómetros y carece de viario municipal.
- **Vía internúcleo G2-2: Las Mesas – Tamaraceite:** ubicada en extremo occidental del municipio, conecta el barrio de Las Mesas con el barrio de Tamaraceite; pasando por El Toscón y Piletas. Está compuesto por los viales Avenida de La Democracia y GC-21. Presenta una longitud de 4,56 kilómetros y parte de su recorrido es municipal.
- **Vía internúcleo G2-3: Tamaraceite – San Lorenzo – Almatriche:** ubicada en el cuadrante central del municipio, conecta el barrio de San Lorenzo con los barrios de Tamaraceite y de Almatriche, según vertiente; pasando por El Román y El Zardo. Está compuesto básicamente por el vial GC-308. Presenta una longitud de 4,63 kilómetros y carece de viario municipal.
- **Vía internúcleo G2-4: La Isleta – Las Coloradas:** ubicada en el extremo septentrional del municipio, conecta el barrio popular de La Isleta con el núcleo de Las Coloradas. Está compuesto básicamente por el vial Carretera de Las Coloradas. Presenta una longitud de 1,37 kilómetros y su totalidad es de carácter municipal.
- **Vía internúcleo G2-5: Tafira – Santa Margarita:** ubicada en el cuadrante meridional del municipio, conecta los barrios de Tafira Alta, Los Hoyos y Santa Margarita. Está compuesto básicamente por el vial GC-801. Presenta una longitud de 5,90 kilómetros y una pequeña parte de su recorrido es de carácter municipal.
- **Vía internúcleo G2-6: San Francisco de Paula – Marzagán:** también ubicada en el cuadrante meridional del municipio, conecta los barrios de San Francisco de Paula, La Montañeta, El Sabinal, Santa Margarita y Marzagán. Está compuesto básicamente por el vial GC-800. Presenta una longitud de 6,20 kilómetros y parte de su recorrido es de carácter municipal.
- **Vía internúcleo G2-7: Filipinas-El Lasso:** ubicada en el margen de lomos y barrancos que conforman el Cono Sur de la ciudad consolidada, prolongándose entre Zárata-Casablanca y la Urbanización residencial El Lasso. Constituye un eje complementario que completa el desarrollo de los objetivos del Plan en esta parte de la ciudad, conectando varios barrios en un escenario con destacada impronta de la fisiografía del barranco. Presenta una longitud de 1,94 kilómetros con plena titularidad municipal.
- **Vía internúcleo G2-8: El Secadero:** ubicada en el margen de lomos y barrancos que desde Tafira desciende al centro histórico de la ciudad, en concreto el Lomo de Secadero y el Barranco Seco-Barranquillo de Los Molina. Constituye un eje complementario que completa el desarrollo de los objetivos del Plan en esta parte de la ciudad, conectando los barrios de Vegueta, Secadero y Tafira Baja, donde enlazaría con la vía internúcleo del Grado 1 (G1_4). Presenta una longitud de 4,47 kilómetros con plena titularidad insular, recomendándose su inclusión con la previa coordinación y autorización con el Cabildo.
- **Vía internúcleo G2-9: Tafira Alta-Tafira Baja Interior:** ubicada en el núcleo urbano de Tafira como eje central que jugó un papel estructurante antes de la aparición de la Variante de Tafira, como vía de acceso a Santa Brígida. Constituye una oportunidad para los objetivos de este Plan, aprovechándose su singular escenario urbano-paisajístico; al mismo tiempo que permitiría conectar la red de vías internúcleos en esta zona, uniendo la G1_3 con la G1_4 y la G1_5. Presenta una longitud de 1,87 kilómetros con plena titularidad municipal.

2.- EL MARCO ESTRATÉGICO. EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LA MOVILIDAD

2.1.- ESTRATEGIAS Y POLÍTICAS URBANÍSTICAS DE MOVILIDAD.

El desarrollo de la red viaria de la ciudad no ha tenido el mismo ritmo que el crecimiento edificatorio de la ciudad. A finales de siglo se había consolidado urbanización más allá de la plataforma litoral, sin embargo se mantenía el mismo modelo viario de los 70. Las demandas surgidas de conexiones entre la ciudad alta y la ciudad baja estaban resueltas con la antigua red de carreteras vecinales. Estos trazados, debido a su adecuación a la topografía existente, presentan alargados y serpenteantes recorridos en ladera, esta morfología de la red originaria propició una ocupación del territorio de forma dispersa y discontinua.

En el plano que se acompaña en el punto anterior (figura 6) se muestran los núcleos edificados y se aprecia esa discontinuidad de la que se hace mención.

Previo a la ejecución de la Circunvalación Tangencial (inciada en 1998) , la red viaria de la ciudad seguía un esquema lineal a lo largo de la plataforma litoral, basado principalmente en la Avenida Marítima. La conexión con los barrios de Ciudad Alta se realiza a través de tres ejes transversales: la Avenida de Escaleritas – Mesa y López, la carretera de Don Zoilo – Juan XXIII y la carretera de Mata – Bravo Murillo – Muelle Las Palmas.

La aparición de la Circunvalación Tangencial de Las Palmas ha transformado el modelo viario de la ciudad, esta vía perimetral ha pasado a canalizar los tráficos supramunicipales por la periferia del casco urbano. Además, ha permitido mejorar la conectividad con el centro de todos aquellos núcleos urbanos, que de una u otra manera, conforman lo que conocemos como área metropolitana y que presentaban debilidades en cuanto a la conectividad con el resto del área.

Además, la circunvalación ha permitido mejorar la movilidad entre distritos y ha facilitado la conectividad entre el interior y la plataforma litoral, eliminando el tráfico de paso a través de muchos barrios. Esta circunstancia ha provocado que el modelo viario original (años 70) haya perdido funcionalidad.

Cabe destacar que la Circunvalación Tangencial ha sobrellevado la aparición de varios enlaces y ramales de interconexión con el resto de la red, de forma que se haga un uso más eficiente del modelo. Nos referimos al enlace de La Ballena, Barranco Seco, Variante de Tafira y Pedro Hidalgo entre otros.

Por otro lado, la conectividad de esta red arterial con el resto del municipio se complementa con una serie de carreteras de menor rango y desarrollo transversal. Son los ejes Marzagán – Los Hoyos, Tafira – Santa Brígida, Las Torres - Tamaraceite – Carretera de Teror, Costa Ayala – Los Giles y Tamaraceite – San Lorenzo.



Figura 11. Fotografía en Vegueta-Triana, modos de movilidad. Fuente: Elaboración propia

La sociedad actual está cada vez más sensibilizada con la sostenibilidad y se apuesta de forma decidida por modos alternativos y/o complementarios al vehículo privado. Este hecho se ve reflejado en las actuales políticas urbanísticas, ya que, cada vez más, los nuevos desarrollos se ven sometidos a estudios relacionados con la ordenación viaria, la creación de áreas peatonales suficientes, la reserva de espacios para carriles bici, etcétera. Este plan director va en la misma línea y aspira a recalificar los espacios viarios y sus orillas con el propósito de hacer una gestión eficiente de los mismos.

La actual estrategia de movilidad del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria está sustentada en tres importantes documentos:

- Pacto por la Movilidad Urbana Sostenible, suscrito en el año 2011 por la inmensa mayoría de organizaciones políticas, sociales y empresariales de la ciudad.
- Estudio de Movilidad del Plan General de Ordenación (PGO), con sus distintas revisiones y adaptaciones.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible, con su profundo diagnóstico y líneas estratégicas.

Estos documentos se complementan con otros estudios de carácter sectorial como el Plan de Viabilidad de Guaguas Municipales, el Estudio de Reordenación de Líneas de Transporte Público, el Plan Director de la Bicicleta de Las Palmas de Gran Canaria, o las conclusiones de la Mesa por la Motocicleta y el Ciclomotor de Las Palmas de Gran Canaria, entre otros muchos.

Con el soporte conceptual de los objetivos definidos en el Pacto de la Movilidad Sostenible y los resultados obtenidos en la fase anterior de diagnóstico de la movilidad, se ha podido definir el Plan Estratégico General, Objetivos y Políticas, así como proyectar la movilidad de la ciudad con un horizonte en 2015 y 2020, analizando el impacto medioambiental que dicho plan producirá en el futuro.

La definición de objetivos de movilidad se ha hecho también coincidir tanto con las políticas territorialmente implicadas a diferentes escalas, como con la adaptación a su realidad municipal.

Los principales criterios que rigen la actual planificación urbanística y política de movilidad municipal son:

- **Urbanismo de proximidad.** Se trata de planificar espacios de usos mixtos que redunden en la reducción del número de viajes.
- **Espacios públicos multifuncionales.** Aparece una calificación nueva que es el Espacio Libre de Red Viaria.

El objetivo general es el establecimiento de un equilibrio territorial en el sistema de transportes basado en criterios de mejora energética, medioambiental y de calidad social. En concreto, los objetivos relacionadas con la movilidad en Las Palmas de Gran Canaria son:

- Mejorar la eficiencia del sistema viario. El 80% de su capacidad está destinada al tráfico rodado, un porcentaje muy alto, por lo que se pretende ganar espacio para el peatón.
- Garantizar la conexión viaria estructurante. Definición de vías capitales y posible evolución e inversiones en las mismas.
- Reducir el uso ineficaz del vehículo privado, mediante una planificación orientada a ello.
- Facilitar la implantación de medios alternativos y viables al vehículo privado.
- Reducir e incluso sustituir desplazamientos en modos no sostenibles.

2.2.- EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LAS PALMAS DE GC.

Actualmente, la movilidad urbana de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria está ampliamente dominada por el vehículo privado, con una cuota modal que asciende hasta el 67% respecto del total de la movilidad urbana y se traduce en una ocupación de más del 80% del espacio viario. Este valor se sitúa por encima de cifras de ciudades españolas de similares características de población, oferta de transporte público y ordenación del territorio. Sin embargo, la movilidad global de los residentes del municipio tiene como característica principal el bajo número de viajes diarios por persona (2,08).

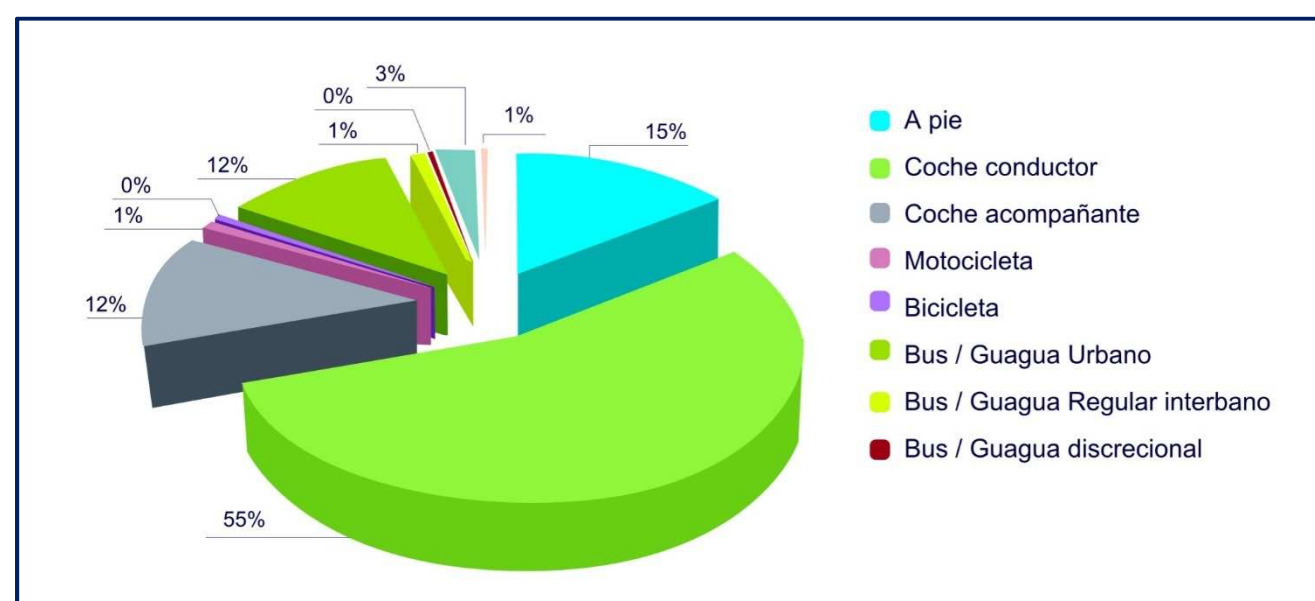


Figura 12. Distribución modal en la actualidad (todos los viajes). Fuente: PMUS

Del gráfico anterior, se observa como el vehículo privado es el modo preponderante en el municipio. En efecto, en 2 de cada 3 viajes realizados se utiliza el vehículo privado. El motivo principal es el trabajo, seguido de las compras y asuntos personales, que representan el 63,5 % de la movilidad en la capital grancanaria.

Por otro lado, es preciso destacar que el 87% de los viajes cotidianos que realizan los residentes de la ciudad son intramunicipales, lo que sitúa al municipio como centro de actividad capaz de cubrir las necesidades de sus residentes sin necesidad de desplazarse fuera del mismo.

Las pautas de movilidad de los residentes del municipio de Las Palmas de Gran Canaria se han analizado en el Plan de Movilidad Urbano Sostenible. El PMUS es el documento que articula las actuaciones encaminadas a propiciar, establecer y mantener un modelo de movilidad tendente a conseguir un reparto modal equitativo, donde se garantice la seguridad, calidad y eficacia del sistema de transporte sin agredir al medio ambiente. Es decir, los planteamientos de actuación van más allá de una simple ordenación del tráfico motorizado.

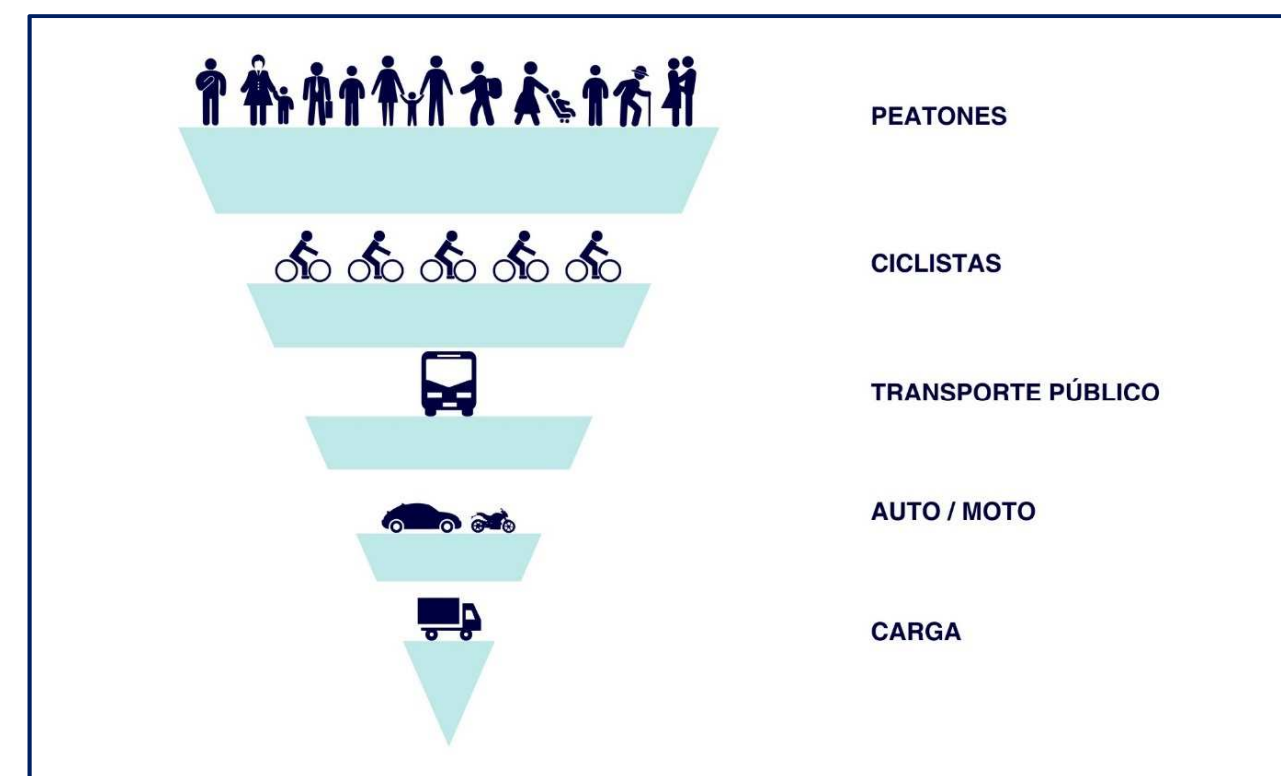


Figura 13. Jerarquía modal establecida en el PMUS. Fuente: PMUS

A partir de los trabajos de campo elaborados ad-hoc durante los años 2010 y 2011, se obtiene información suficiente del modelo de movilidad vigente en la ciudad.

El PMUS tras el análisis de los datos obtenido, ha elaborado el diagnóstico de cada uno de los agentes que intervienen en la definición del sistema e transporte y define un programa de medidas de actuación para lo consecución de los objetivos del Plan:

- “Promoción de una movilidad sostenible”.
- “Aumento de la eficiencia del vehículo privado”.

- “Uso coordinado y eficiente de los modos de transporte (transporte público, transporte colectivo y promoción de la no motorización”.

El diagnóstico de la MOVILIDAD reflejado en el PMUS se resume en los siguientes puntos:

- El valor medio de la movilidad personal cotidiana es bastante bajo (2,08 viajes por persona y día).
- La participación del vehículo privado en el reparto modal asciende al 67%, y la del transporte público al 13% sobre la movilidad total de los residentes. Esto amplifica los costes externos derivados del transporte urbano y metropolitano, anteponiéndose totalmente a los objetivos del Libro Verde de la Comisión Europea y de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.
- Los motivos principales de viaje son el trabajo y los asuntos personales, siendo estos últimos, junto con los de ocio, viajes que responden a pautas de movilidad de gran dificultad en su planificación.
- El reparto modal para la movilidad interna al municipio no varía apenas respecto de la movilidad relacionada con el exterior. Esto indica que el vehículo privado se usa, tanto para las distancias largas como para las distancias cortas, lo que indica una posible línea de acción que logre un trasvase del modo privado al transporte público y modos blandos para viajes cortos.
- El valor de la tasa de motorización, mediante contraste con valores de otros núcleos urbanos nacionales no indica grandes desviaciones, por lo que la utilización del vehículo privado no se basa en una mayor motorización del municipio sino en otras variables tales como el exceso y sobredimensionamiento de oferta viaria.
- La movilidad en motocicleta tan sólo supone un 1% del conjunto de viajes de residentes, valor ligeramente por debajo de otras ciudades del archipiélago.
- La bicicleta no se encuentra presente en la movilidad cotidiana de la ciudad ni siquiera en la Ciudad Baja donde el relieve es más propicio.
- La mayor participación del transporte público se da en la Ciudad Baja, en zonas de densidad de población elevada y en aquellas en que el destino presenta regulación de aparcamiento.

- La dificultad y coste de aparcamientos se han detectado como factores determinantes para el uso del transporte público por parte de viajeros no cautivos del mismo.
- La movilidad peatonal, a pesar de las condiciones climatológicas favorables, supone tan solo el 15% de los viajes totales, resultado de acciones a favor del uso del vehículo privado lo que conlleva una grave degradación de la calidad humana y ambiental de la ciudad.

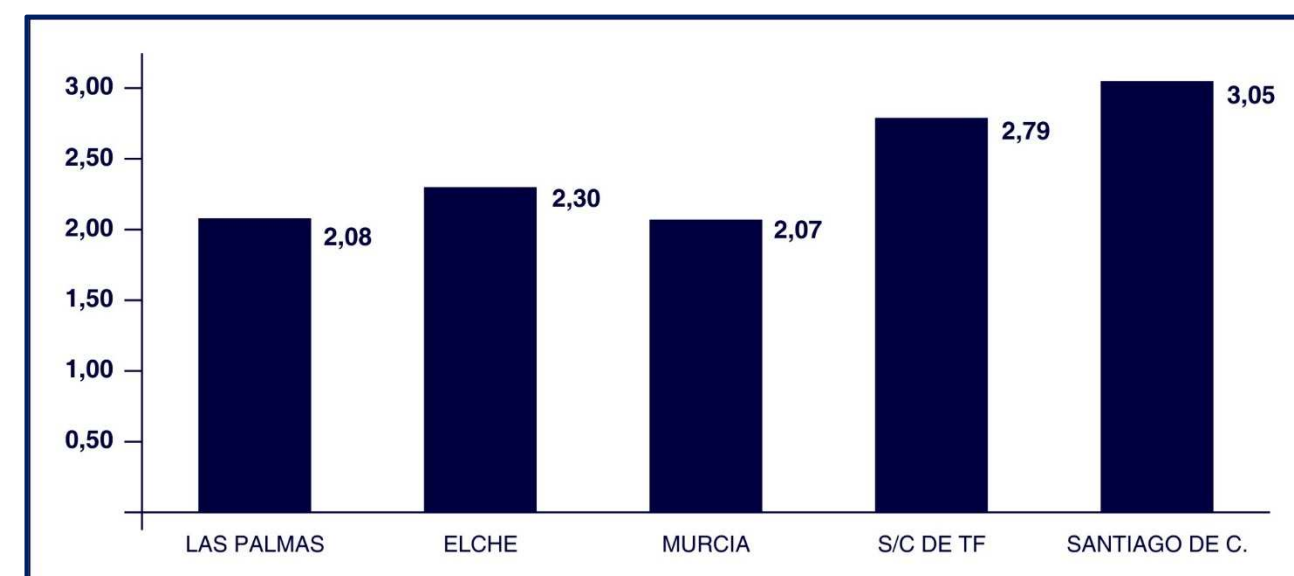


Figura 14. **Viajes diarios por persona.** Fuente: PMUS

MOTORIZACIÓN (SÓLO TURISMOS Y VEHÍCULOS A MOTOR DE 2 RUEDAS)	
	Tasa
Tasa de motorización por hogar	1,21
Tasa de motorización por habitante	0,46

Figura 15. **Tasas de motorización.** Fuente: PMUS

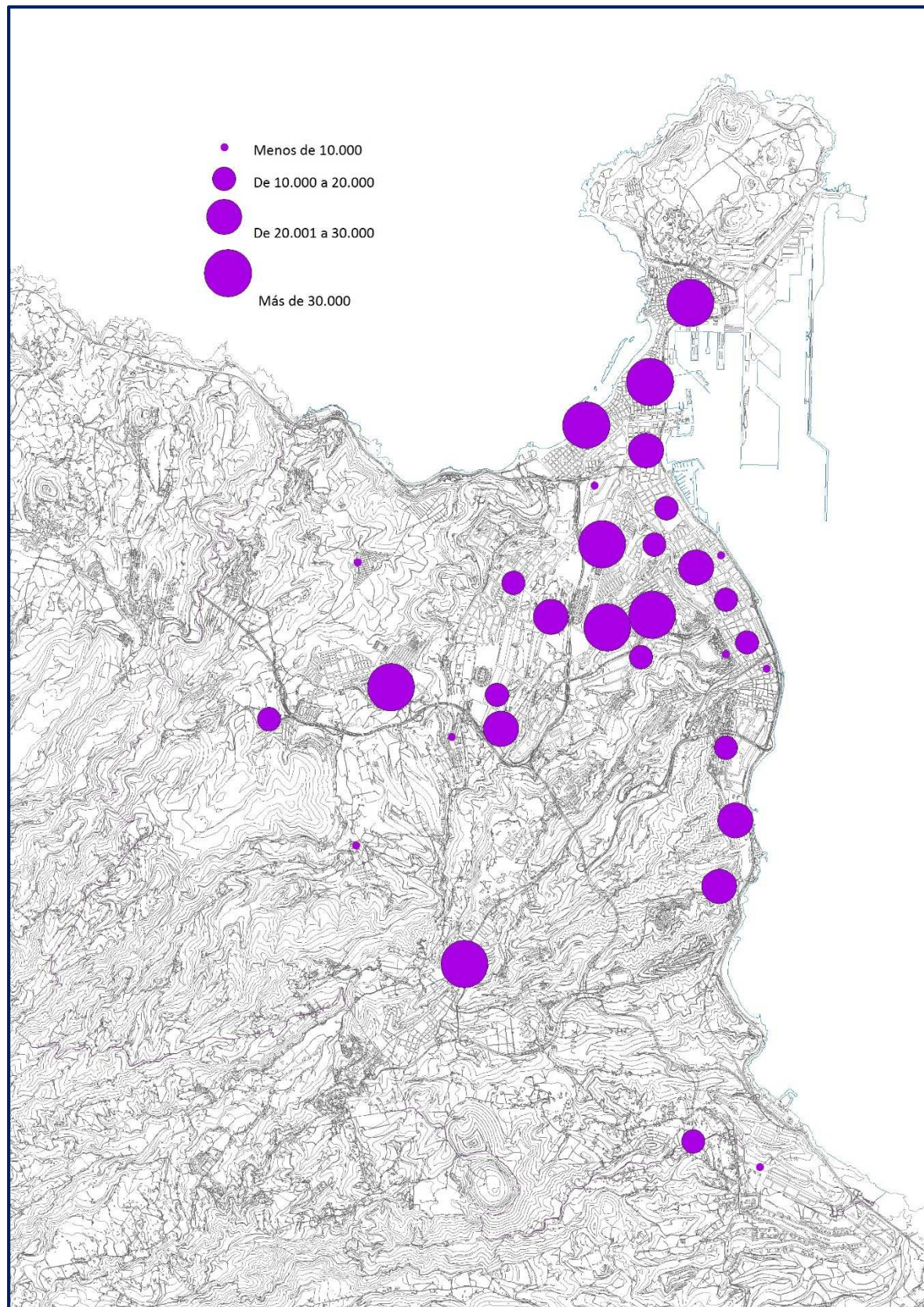


Figura 16. Número total de viajes de residentes según zonas de transporte. Fuente: PMUS

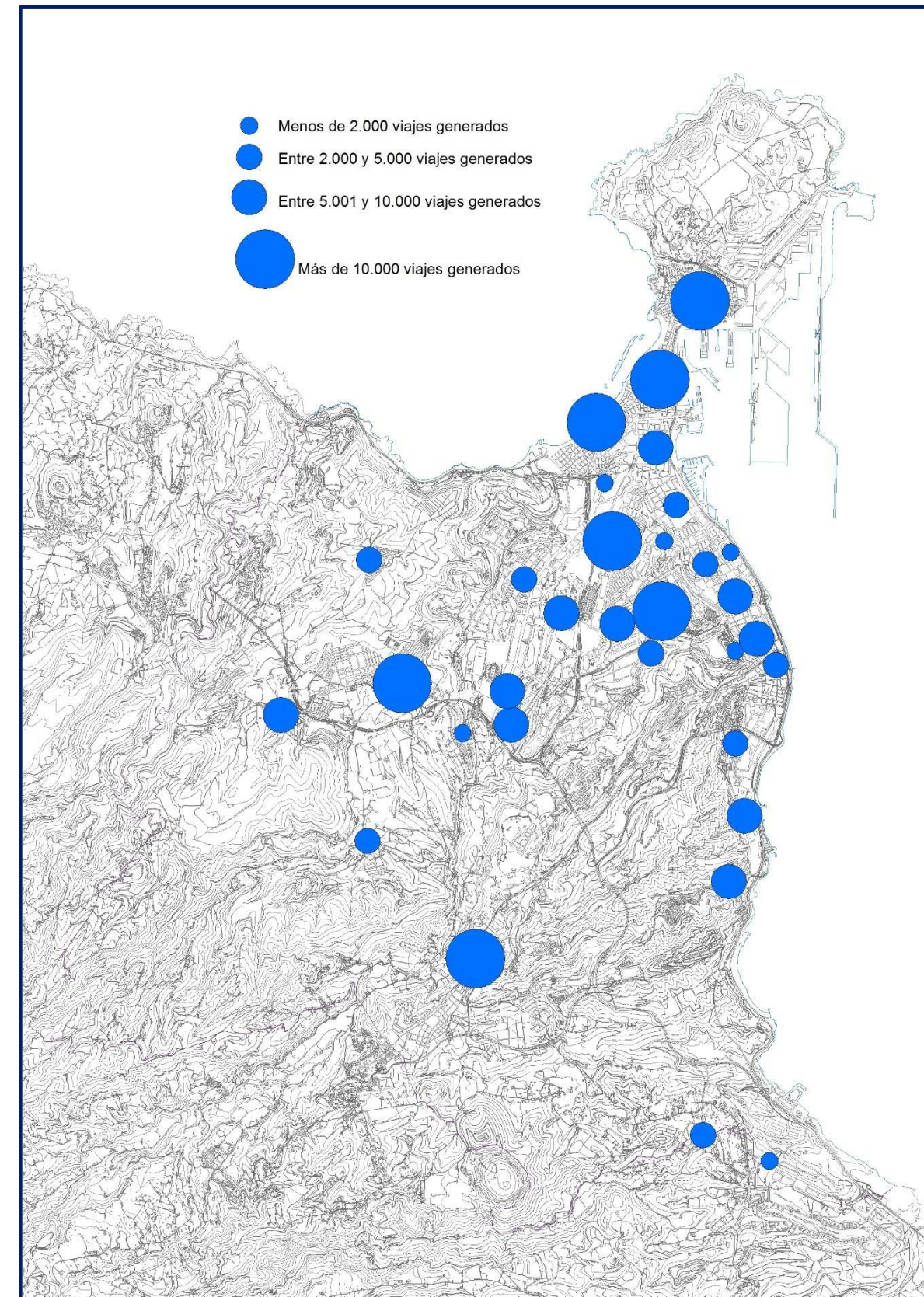


Figura 17. Número de viajes generados. Fuente: PMUS

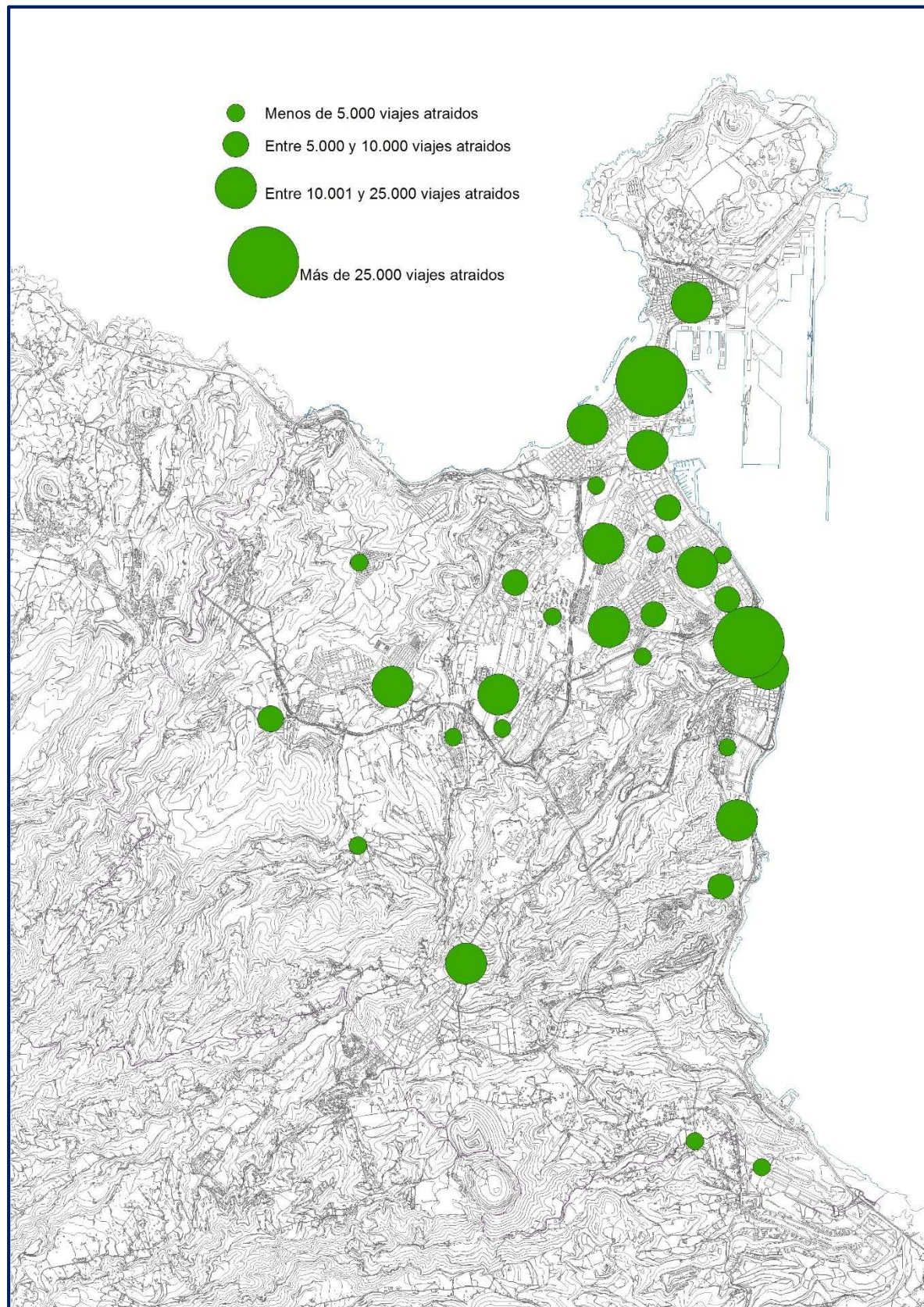


Figura 18. Número de viajes atraídos ajenos al destino residencial. Fuente: PMUS

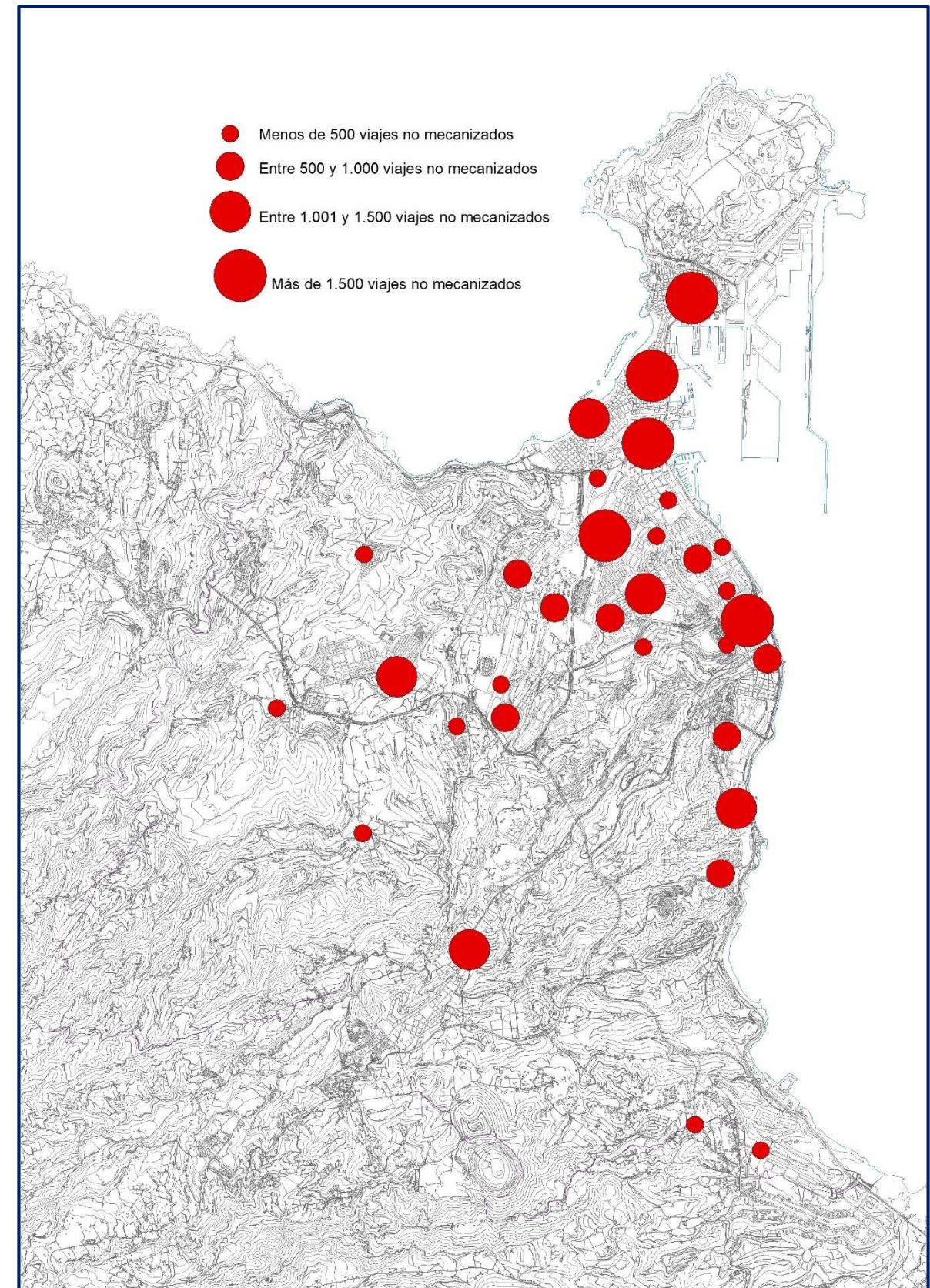
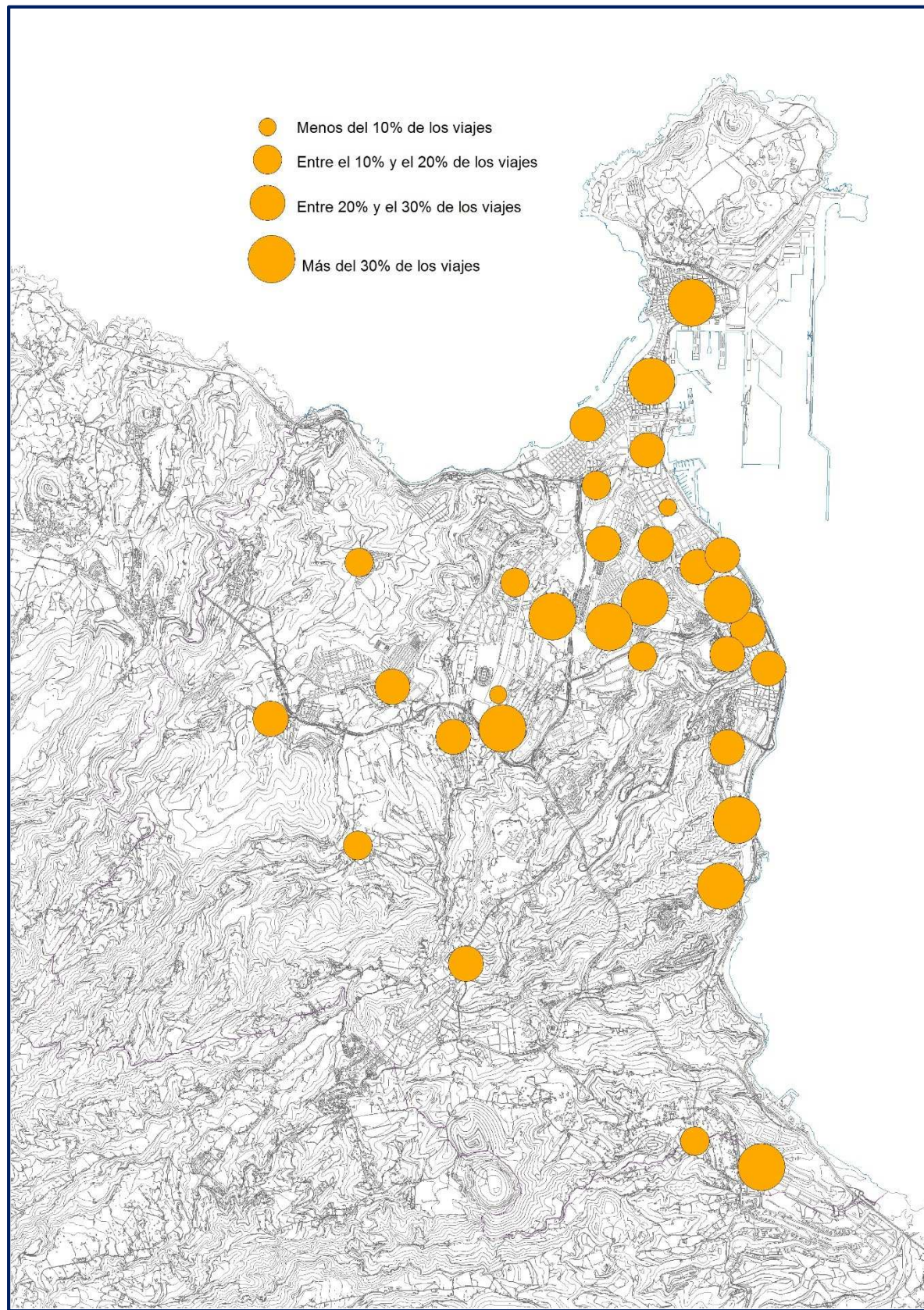


Figura 19. Número de viajes no mecanizados. Fuente: PMUS



3.- DIRECTRICES PARA EL REACONDICIONAMIENTO

3.1.- LOS OBJETIVOS DEL PLAN DIRECTOR.

El objetivo de este plan director es optimizar el sistema viario actual, haciendo hincapié en los trazados viarios de reciente adquisición municipal que conectan núcleos periurbanos del municipio, se persigue adaptar los diseños surgidos en una época con una mayor demanda viaria a una realidad más liviana y variada, donde se dé cabida a diferentes modos de desplazamiento como son el peatonal y el transporte en bicicleta.

Estos propósitos se enmarcan dentro de los objetivos relacionados con la política de movilidad municipal, que son:

- **Mejorar la eficiencia del sistema viario, ganando espacio para el peatón.**

Consiste en proponer criterios de remodelación o de acondicionamiento de las vías internúcleos con vistas a propiciar un reequilibrio en el uso de la infraestructura y su recorrido de modo que la reducción del tráfico rodado resultante de la aparición de la Circunvalación y otras carreteras en el sistema municipal se compense con un crecimiento en el uso de otros modos de movilidad, en especial el no mecanizado.

Incluye igualmente una optimización del espacio viario, de modo que se propicien recorridos prolongados de tránsito peatonal o en bici en condiciones de confort y seguridad, diversificando la función de estos elementos fundamentales del territorio.

- **Garantizar la conexión viaria estructurante.**

Se pretende el diseño de posibles criterios de mejora y optimización en el funcionamiento en el tráfico rodado, de modo que la diversificación funcional y la mejora de estas plataformas de transporte no alteren la conexión estructurante en el sistema viario del municipio.

Entonces, los recorridos de desplazamientos no mecanizados y el reacondicionamiento de las vías no deben contradecirse con la fluidez del tráfico rodado y su papel crucial en el dinamismo del territorio, en especial entre la ciudad consolidada y los núcleos o barrios periurbanos en los que exista una demanda de transporte.

- **Reducir el uso ineficaz del vehículo privado.**

El presente Plan no discute en ningún momento la necesidad de una oferta suficiente de espacios y recorridos para la movilidad de la población en vehículo privado. Se asume el carácter de servicio público esencial la disponibilidad de un sistema viario proporcionado y equilibrado con la demanda de desplazamientos en sus múltiples estímulos y con las restantes funciones territoriales que son propia de una ciudad del volumen dinámico y complejidad de Las Palmas de Gran Canaria.

No obstante, ese equilibrio está igualmente representado en la suficiencia de la oferta de espacio viario con la demanda real, teniendo en cuenta la necesaria optimización del suelo disponible en el municipio para estos fines y la puesta en valor de las singulares condiciones del medio ambiente y el paisaje en el espacio rústico.

Se incentiva una cultura del uso del vehículo privado en condiciones de necesidad real, orientando el uso del sistema estructurante, mejorando los recorridos en las vías internúcleos y promoviendo la acogida de otros modos de transporte que diversifiquen la oferta con respecto a la variedad de la demanda en la población.

- **Facilitar la implantación de medios alternativos y viables al vehículo privado.**

La mejora en el equilibrio funcional y la diversificación de la oferta de movilidad en las vías internúcleos se apoyan fundamentalmente en multiplicar la superficie de suelo y recorridos para los medios alternativos al vehículo privado, en especial el transporte público, el tránsito peatonal y el tránsito en bici.

Se definen itinerarios con una vocación de continuidad, de la que se deriven una mejora en la oferta territorial para las actividades de ocio, el deporte y el disfrute del paisaje municipal; los cuales se consideran parámetros irrenunciables de la calidad de vida en esta ciudad para los próximos años.

- **Generar un sistema viario que aporte seguridad al ciclista y potencie el uso de este transporte.**

Vinculado al objetivo anterior, el Plan participa de la estrategia municipal que durante los últimos años se ha promovido desde el Ayuntamiento para incentivar el uso del transporte en bici dentro del sistema de movilidad de Las Palmas de Gran Canaria.

El objetivo, en definitiva, es mejorar la calidad de vida de los vecinos de estos núcleos periféricos, haciendo más cómodo el tránsito tanto de vehículos como de peatones y ciclistas, además de ofrecer condiciones de máxima accesibilidad, facilidad y seguridad, garantizando su utilización por parte de todo tipo de usuarios, incluidas las personas con movilidad reducida (niños, ancianos, personas con discapacidad, etc.).

3.2.- CRITERIOS GENERALES DEL DIAGNÓSTICO.

El Diagnóstico constituye la herramienta básica de la que dispone la planificación del espacio urbano para subrayar los problemas, debilidades y potencialidad del territorio en relación al dinamismo de un componente específico de la estructura económica y social: el comercio.

Este concepto es directamente aplicable al presente Plan Director de las Vías Internúcleos de Las Palmas de Gran Canaria, donde la situación heredada advierte una serie de comportamientos de la función de transporte y su relación con el entorno territorial que deben ser valorados para su correcta respuesta en el programa operativo y la consecución de los objetivos perseguidos.

Se parte de la base de que el desplazamiento de los usuarios se integra en la configuración de un sistema de movilidad, que a su vez se extiende en un espacio urbano y periurbano con unas características y cualidades determinadas.

A efectos del presente Plan Director, pueden subrayarse varios factores en la concepción de la demanda de accesibilidad a partir de unas expectativas potenciales de la población usuaria:

- El vecino que reside en el entorno local, y que manifiesta un estímulo preferentemente de satisfacción de las necesidades domésticas en materia de acceso a otras zonas.
- El usuario que reside en la ciudad, el municipio o la isla, y que manifiesta un estímulo de acceso entorno perirurbano de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Éste se encuentra asociado a la existencia de atractivos para demandas que se han puesto en valor durante estas primeras décadas del siglo XXI (zona de ocio, entorno rústico, centros comerciales, dotaciones y sistemas generales estratégicos, oferta cultural o de servicios urbanos, etc.).
- El usuario que visita turísticamente la ciudad, encontrándose en el ámbito un entorno con recursos territoriales con el paisaje, el medio ambiente, el ocio, el deporte, la cultura o el propio dinamismo de esta zona periférica del municipio.

Teniendo en cuenta estos factores y con independencia de las especificidades de cada vía, la situación actual de estas infraestructuras observa un comportamiento común que podemos asimilar a la generalidad de la subred viaria periurbana.

Estas referencias permitirán posteriormente la definición de los criterios de diagnóstico que, a su vez, justificarán las directrices de intervención y reacondicionamiento de los recorridos.

Debilidades genéricas en las vías internúcleos

- El limitado dimensionamiento para la mejora y diversificación funcional de las vías.
- La proliferación de conexiones irregulares con vías o accesos de aparición espontánea en núcleos o zonas rústicas.
- La restricción de la plataforma viaria a la función de acogida del tráfico de paso, con nulo o limitado acompañamiento de elementos o superficies complementarias (recorridos peatonales, acceso de personas con movilidad reducida, transporte público, aparcamientos de residentes, alumbrado, etc.).
- La nula vocación de integración ambiental o paisajística de los recorridos (deficiente relación con la vegetación rústica, nulo acompañamiento ornamental, inexistencia de espacios de estancia y disfrute del paisaje, inexistencia de espacios recreativos, de interpretación o de ocio, frecuente asociación a desmontes, taludes artificiales sin tratamiento, focos de vertidos, etc.).
- Las condiciones físicas del territorio municipal con frecuentes zonas de destacada pendiente en el borde urbano, dificultando la accesibilidad peatonal de largo recorrido.
- La restricción del espacio de titularidad pública a la mera calzada y servidumbre aledaña.

Amenazas genéricas en las vías internúcleos

- La difícil implantación de una cultura de la movilidad sostenible en la ciudad.
- El exceso de acogida de tráfico de paso con disponibilidad de vías estructurantes cercanas.
- La focalización de los modos de transporte alternativo o complementarios en la ciudad consolidada, limitando prioridad a la mejora en los recorridos internúcleos.
- La falta de una cultura urbana de aprovechamiento del entorno rústico inmediato para el ocio o la valoración de su paisaje.
- La distribución de crecimientos urbanos y de infraestructuras previsibles en la ciudad periférica y barrios principales, que deriven en una necesidad funcional de las vías internúcleos.

Fortalezas genéricas en las vías internúcleos

- La distribución de recorridos con longitud destacada y capacidad conectiva de amplio alcance en los barrios y zonas del borde urbano.
- La consolidación de estos recorridos en el imaginario de la movilidad periurbana en la población del municipio. Apreciable conocimiento de las rutas y puntos de conexión.
- La calidad y singularidad del paisaje rústico en la zona periurbana.
- La existencia o el previsible desarrollo de piezas estructurantes del uso público recreativo, el ocio y el deporte en la orla periurbana de la ciudad.
- La calidad del sistema de transporte público en el municipio y la facilidad de su mejora.
- La consolidación del Plan de Cooperación con los municipios desde el Cabildo de Gran Canaria.

Oportunidades genéricas en las vías internúcleos

- La demanda cada vez más perceptible de recorridos con alto grado de calidad ambiental, de servicio y de modos diversos de accesibilidad.
- La priorización de los objetivos de movilidad sostenible en el reacondicionamiento de las vías por parte de las entidades y administraciones potencialmente financiadoras, incluyendo las estrategias de desarrollo urbano sostenible y de cohesión social desde la Unión Europea.
- La recuperación del dinamismo turístico de la ciudad y el potencial del entorno periurbano para la oferta de recorridos y recursos territoriales de interés en la diversificación y mejora del producto urbano.
- La consolidación de la red arterial viaria en la oferta asociada al tráfico de paso.
- La mejora del sistema urbano aledaño para la búsqueda de opciones alternativas al tráfico mecanizado en las vías internúcleos, ofreciendo posibilidades de mejora en conexiones y tramos.
- La dinámica de mejora que se asocia al desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible en Las Palmas de Gran Canaria y la reformulación genérica de esta función territorial

Ese contexto genérico se concreta en cada recorrido internúcleo mediante un conjunto de variables relacionadas con su capacidad de acogida de modos de transporte distintos al tráfico privado, la calidad de la estancia como espacio público y el aprovechamiento de las potencialidades que ofrece el entorno rústico para la movilidad sostenible y los nuevos servicios que incentiven la calidad de vida en el municipio.

Las características específicas de las vías internúcleo subrayan el papel de una serie de variables que definen, a nuestro juicio, la implicación de la forma en que se desarrolla la movilidad en la trama territorial.

Se seleccionan aquellos parámetros vinculados con la acogida que hace del espacio público la población en sus diversas necesidades de accesibilidad, interactuando con la atracción de la oferta viaria, con la calidad ambiental del entorno o con la aceptación de la población local y los agentes implicados en el transporte.

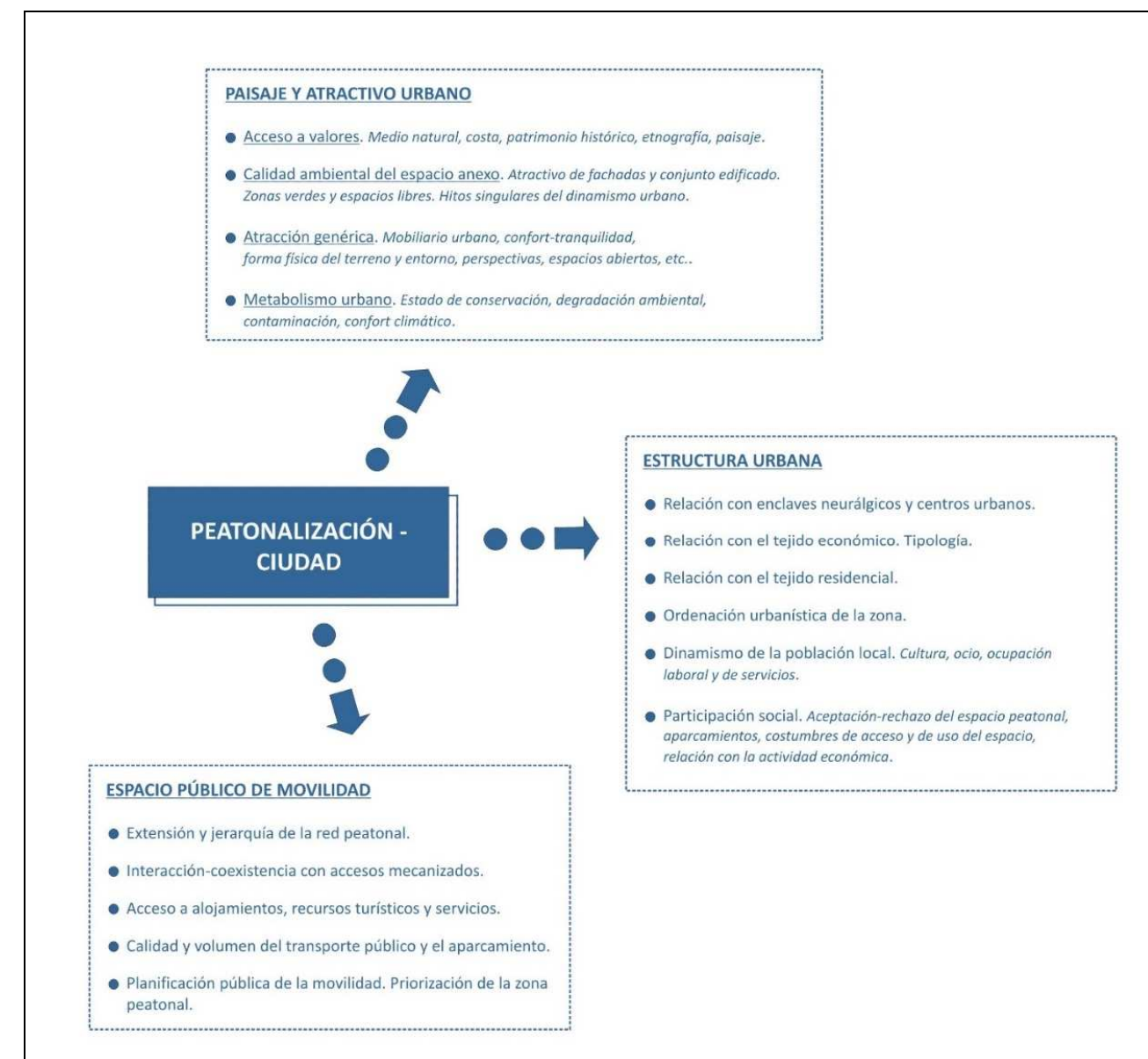


Figura 21. Variables territoriales de Diagnóstico

3.3.- LA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.

Dentro del marco de los objetivos señalados del Plan Director esta establecer unas pautas y sugerencias de intervención para el acondicionamiento de estas vías que, aun manteniendo cierta relevancia en el sistema circulatorio y de comunicación de los núcleos del municipio han cedido su jerarquía a otras de reciente ejecución, adquiriendo un carácter de espacios complementarios y versátiles con una clara vocación de franjas o canales de uso público y calidad del paisaje en la conexión de los barrios fuera de la ciudad consolidada.

3.3.1. Criterios Generales de Intervención.

Las dimensiones del contexto territorial que abarca el Plan Director y los kilómetros de vías objeto del estudio nos ha llevado a establecer criterios generales de intervención para todas las vías teniendo siempre como punto de referencia para las actuaciones, la convivencia entre vehículo motorizado, transporte público, ciclista y peatón, primando, en la medida que las condiciones territoriales lo permitan, a estos últimos frente a los primeros.

Con este fin, se establecen una serie de pautas de intervención que podrán servir para establecer una coexistencia o equilibrio en cuanto al uso de la vía por los usuarios de los distintos modos de transporte.

El presente Plan Director define su diseño desde una doble perspectiva, la cual es preciso observarse en el posterior desarrollo en el reacondicionamiento de las distintas carreteras implicadas.

De una parte, se responde a una situación real en los momentos actuales en la que el sistema viario y los distintos recorridos que lo conforman presentan una serie de rasgos de funcionamiento inadecuado, de mejorabilidad de su función como infraestructura de transporte en sus distintos modos o de degradación de sus márgenes o mobiliario asociado en su relación con el entorno o con el propio servicio a la población.

Este contexto debe entenderse preferente en la implementación de los criterios de intervención que se proponen, considerándose su carácter abierto a oportunidades no previstas en el diseño, pero que se consideren más adecuadas para conseguir los objetivos por parte del Ayuntamiento.

Por otra parte, este carácter abierto o flexible asume el escenario previsible que resulta del desarrollo de las determinaciones y programa de actuación del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria o, en su caso, de los restantes instrumentos de planeamiento territorial en los que se defina una mejora o ampliación del sistema viario en el municipio.

La aplicación del modelo de ordenación del PGO en los distintos puntos o zonas por los que discurren las vías internúcleos recogen mejoras en las alineaciones y modificaciones en el trazado con el objeto de ampliar la sección de las calles o de ampliar el espacio para optimizar la oferta de accesibilidad.

Estos ajustes supeditan la formalización de los criterios de intervención y la representación gráfica que se contiene en el documento, definiéndose un carácter de propuesta no finalista que sirve de referencia o plan de acción con un orden definitivo y que está sujeta a su versión final en los respectivos proyectos de ejecución.

- **El peatón y la accesibilidad.**

Del diagnóstico realizado se obtiene un resultado mayoritario que podríamos considerar global para las vías tanto del Grado1 como las del Grado2 de relevo del peatón a la última posición de la relación de los tipos de usuarios de la vía ya señalados.

En los tramos que comunican los distintos núcleos o travesías, como en aquellos que discurren por ellos, la plataforma reservada para el viandante o no existe o no tiene las dimensiones adecuadas o se haya ocupada por el vehículo estacionado de forma incorrecta. Son minoritarios y coinciden prácticamente en su totalidad con urbanizaciones de reciente ejecución las vías que presentan unas aceras cómodas y seguras para el peatón.

Por ello, se ha propuesto para cada una de las vías, acondicionar un recorrido peatonal continuo que permita realizar desplazamientos a pie de forma cómoda y segura, con usencia de obstáculos. Para conseguir esto se proponen diferentes soluciones en función de las condiciones de seguridad que posea cada vía.

- **Reducción del ancho de calzada.**

En los casos que la sección de la vía y la carga de vehículos lo permita se propone reducir el ancho de la calzada y obtener espacio para la ejecución de una plataforma de uso peatonal (acera).

- **Ampliación de aceras.**

Cumplir el mínimo establecido por la Ley de Accesibilidad: En aquellos tramos, sobretudo en los que discurren por núcleos urbanos tradicionales, en que los que las aceras no cumplen los anchos mínimos necesarios para hacer que resulten accesibles para las personas con limitación o movilidad reducida.

Favorecer la recuperación del espacio público. En la medida que sea posible, aún existiendo ya plataforma peatonal, recuperar parte de la vía rodada, en muchos casos usada para el estacionamiento indebido de vehículos, para ampliar la sección de las aceras y contribuir a la recuperación de este espacio no solo para la circulación del peatón sino para obtener lugares de descanso y relación.

- **Potenciar la continuidad peatonal.**

Con el establecimiento de pasos peatonales que permitan al viandante cruzar la calzada no solo en las intersecciones sino también fuera de ellas, es decir, a lo largo de los tramos de una calle, especialmente en tramos urbanos en los que las intersecciones se sitúan a mayor distancia entre ellas.

- **Recorrido atractivo y de interés paisajístico.**

Como ya se ha comentado, todas las vías estudiadas son la huella de las principales conexiones entre los diferentes núcleos de población del municipio. Trazadas sobre antiguos caminos y adaptadas a la topografía y elementos de valor patrimonial como puentes, túneles, muros, estanque, arbolado...etc., el itinerario es en muchos casos una lección de geografía histórica.

Por ello se plantea su uso también como plataforma de percepción y disfrute del paisaje con la señalización de zonas mirador, de acceso seguro, y que puedan ir acompañadas de paneles de información que permitan al peatón o cualquier otro usuario de la vía detener su recorrido para contemplar y apreciar el paisaje donde se encuentra.

- **La bicicleta.**

Todas las vías consideradas en este estudio tienen, por sus condiciones paisajísticas y topográficas, un especial atractivo para su uso por los ciclistas pero en general carecen de las condiciones mínimas que garanticen su seguridad.

El objetivo principal es reducir la inseguridad y con ello potenciar su uso por los residentes y por los turistas que nos visitan.

La propuesta busca la mejor convivencia entre los vehículos a motor y las bicis pero sin perder de vista al peatón ya que en algunos casos deberán competir por el mismo espacio.

- En los **tramos interurbanos**, si la sección de la vía lo permite, se propone una plataforma exclusiva para la bici como ampliación de la acera. En los casos en que la sección de la calle o carretera no tengan la dimensión suficiente, la bicicleta deberá compartir calzada con los coches, proponiéndose en estos supuestos una limitación de la velocidad para los vehículos de 30Km/h y marcar en el asfalto señales que avisen al conductor de la precaución ante la circulación de bicicletas.

- En los **recorridos por travesía**, por regla general, tanto el coche como bicicleta, compartirán la misma plataforma circulando en el sentido que corresponda y debiendo señalarse debidamente los tramos más peligrosos donde la vía se pueda estrechar o exista poca visibilidad y aquellos donde sea obligatorio la limitación de la velocidad a 30Km/h. En algunos casos, en que la sección de la vía tenga ancho suficiente se podrá plantear el uso peatonal y bici compartido en plataforma específica para ambos.

- **El transporte público.**

Otra de las propuestas es impulsar el uso del sistema de transporte público colectivo en estas vías incluso, si pudiera llegar a ser, por encima del vehículo privado. Se trata de un medio de locomoción, más rápido que los anteriores, y que facilita el traslado sin el estrés que en general conlleva el uso particular del automóvil.

La implementación de su uso ayudaría a descongestionar algunas de estas vías que presentan una saturación importante de vehículos.

Asimismo, el aumento de la demanda de este medio favorecería el incremento de inversiones para la creación de nuevas líneas, carriles exclusivos, vehículos menos contaminantes y más accesibles... etc.

La propuesta del Plan Director para potenciar su uso pasa por plantear un recorrido cómodo y atractivo para el usuario en el que toma un papel importante la adecuación de las paradas de las diferentes líneas. Se proponen ubicaciones alternativas más accesibles y seguras en aquellos casos donde sea posible. Mejora del mobiliario urbano que lleva aparejado y de la señalización.

- **El vehículo privado.**

La estrategia del Plan Director se nutre del objetivo básico de reducir la dependencia que la población tiene en el medio privado de transporte, frente a las otras alternativas que en función de la escala puede oscilar entre el transporte público o el desplazamiento no mecanizado.

Con la mejora de la oferta modal y la consolidación del sistema viario estructurante en el municipio, las vías internúcleos reúnen condiciones para la adopción de mecanismos de control del tráfico rodado individual, tales como la reducción de la velocidad, la distribución de guardas muertos, la reurbanización de las plataformas favoreciendo la peatonalización o la instalación de mobiliario urbano de estancia y disfrute del espacio público, etc.

Entonces, se discute en la propuesta la libre disposición de los accesos por parte del tránsito de vehículos y el uso indiscriminado del aparcamiento de márgenes, al mismo tiempo que se ponen en valor los márgenes como franjas de integración de la vía o calle en el entorno.

Sin reducir su capacidad respecto al volumen de tráfico existente en la actualidad y la conectividad entre los núcleos, se complementa la funcionalidad en el concepto de vía o acceso.

- **Calzadas:** Salvo puntos concretos se mantiene la definición actual de carriles y sentidos buscando minimizar el efecto sobre las conexiones y la accesibilidad en los barrios y núcleos periurbanos. Se optimizar en todo caso la anchura en determinados tramos, garantizando la transitabilidad, al mismo tiempo que se gana espacio para otras funciones. Un elemento fundamental es el mecanismo de calmado de la velocidad en los desplazamientos, con vistas a mejorar la relación del flujo de transporte de vehículos con las restantes funciones urbanas o territoriales. Guardas muerto, señalética de control del tráfico, semáforos son mecanismos comunes, que son propios del carácter urbano que pretende incentivarse en estos ejes viarios.
- **Aparcamientos:** Se persigue la regla general de, como mínimo, mantener el actual volumen de plazas de aparcamiento. El reacondicionamiento ofrece la oportunidad de normalizar la presencia de enclaves espontáneos, dotándolos de integración cualificada en el conjunto de la vía y su entorno.
- **Interseccionalidad y relación con los recorridos peatonales:** Se optimizan las conexiones de las vías con los accesos transversales y un acompañamiento más amable, seguro y de calidad ambiental de la calzada rodada con los tramos de tránsito peatonal y en bici, dotando a los núcleos periurbanos de este tipo de elementos básicos del espacio público. En ocasiones, se complementa estos recorridos con emplazamientos de mirador que propicie una relación más cualificada entre la movilidad rodada y la disponibilidad de espacios de descanso, estancia y observación del paisaje.

3.3.2. Las vías internúcleos de Grado 1.

3.3.2.1. Vía internúcleo G1_1. Costa Ayala-Los Giles-Tamaraceite.

Ubicada en la vertiente noroccidental del municipio, desde la GC-2 (Autovía del Norte) conecta el barrio costero de Costa Ayala, en la entrada oeste de la ciudad, con el barrio de Tamaraceite; pasando por Cañada Honda, Casa Ayala, Ladera Alta, Los Giles y Cruz de Ovejero. Está compuesto por los viales GC-201 y GC-300.

Presenta una longitud de 7,10 kilómetros y posee más de la mitad de su recorrido municipalizado (tramo entre el perímetro exterior del núcleo de Los Giles y la rotonda de Costa Ayala-Cañada Honda).

Se define en los siguientes tramos:

Tramo G1_1-a: **Ladera de Cañada Honda.**

Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos 1 /
Suelo Rústico de Asentamiento Rural.

Tramo G1_1-b: **Ladera Alta -Los Giles.**

Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos 1.

Tramo G1_1-c: **Núcleo de Los Giles.**

Suelo Urbano Consolidado.

Tramo G1_1-d: **Los Giles - Cruce GC-201.**

Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos 1.

Tramo G1_1-e: **Curva Oeste de Jacomar.**

Suelo Rústico de Protección Agraria 1.

Tramo G1_1-f: **Núcleo de Jacomar.**

Suelo Rústico de Asentamiento Rural.

Tramo G1_1-g: **Curva Este de Jacomar.**

Suelo Rústico de Protección Agraria 1 y Suelo Rústico de Protección de
Infraestructuras y Equipamientos 2.

Tramo G1_1-h: **La Galera -Estación de vagones de Tamaraceite.**

Suelo Urbano Consolidado.

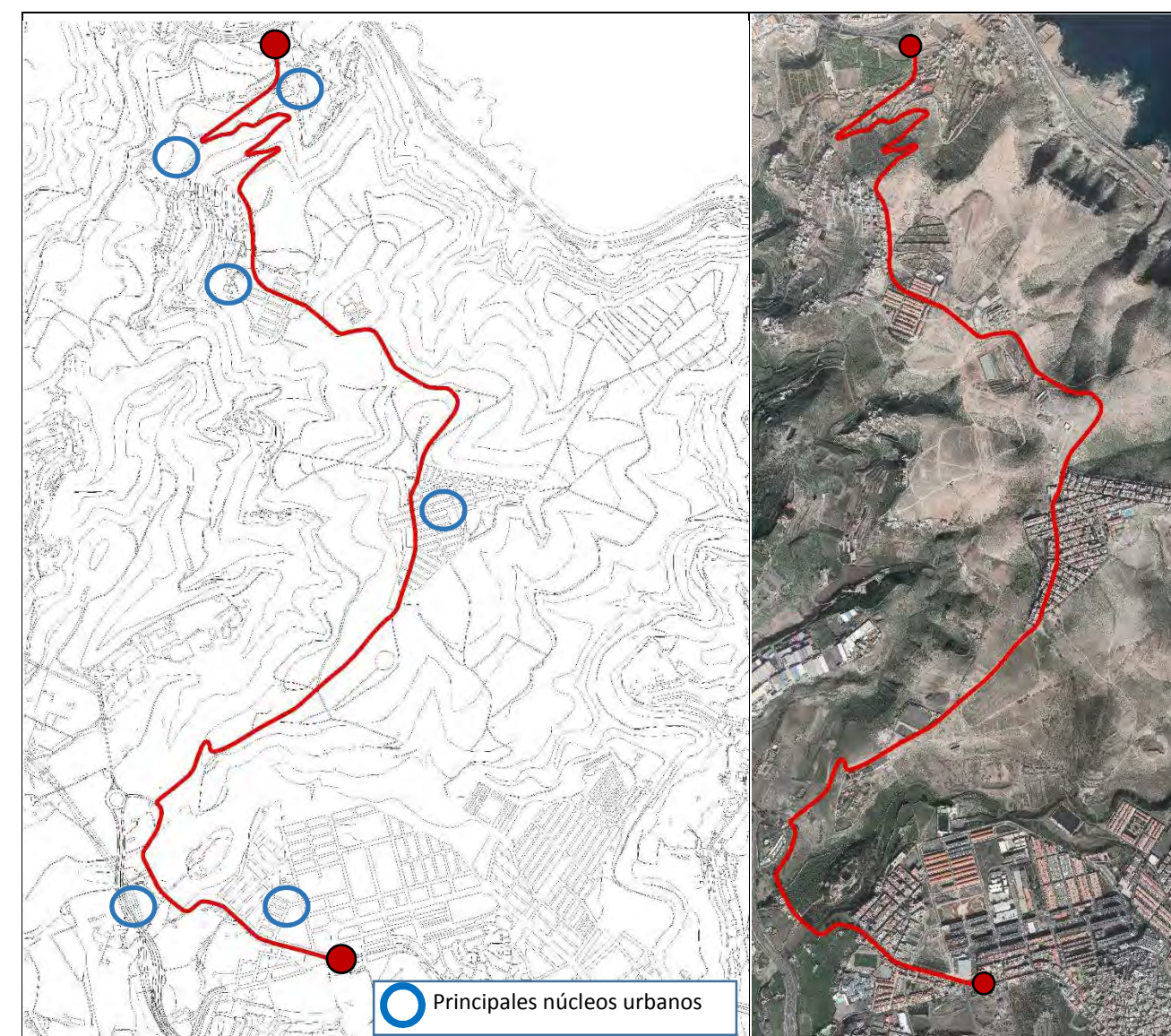


Figura 22. Recorrido de la Vía Internúcleo G1_1.

▪ Tramo G1_1-a: Ladera de Cañada Honda.

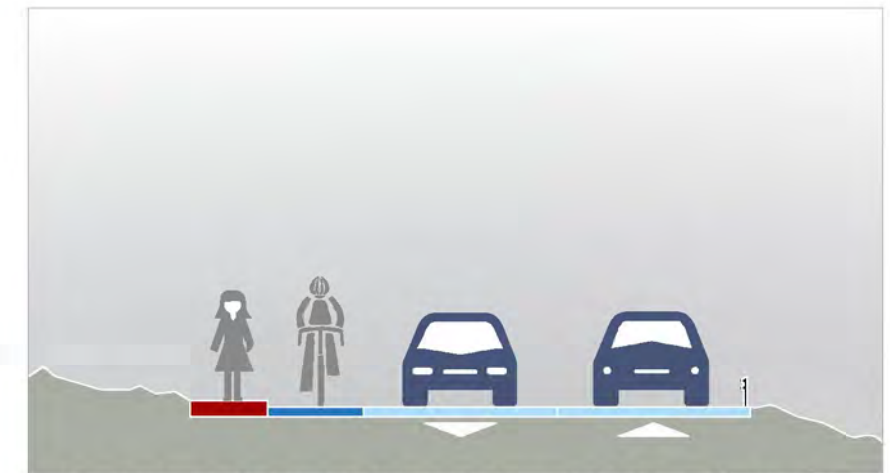
▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO DEL TRAMO



- **Longitud del Tramo:** 1.578 m.. Pendiente media con basculamiento destacado hacia el norte.
- **Estructura:** Predominio de calzada de en doble sentido (6 m.) en recorrido sinuoso vertiente abajo. Conexión de los núcleos de Ladera Alta, Lomo del Rincón, Casa Ayala y Cañada Honda.
- **Tipo de área territorial:** Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos 1. Y Asentamiento Rural. Área rústica de Cañada Honda-El Rincón.
- **Intensidad de tráfico:** Baja.
- **Interseccionalidad / Aparcamientos:** Baja interseccionalidad en conexión con núcleos / Sin espacio-uso de aparcamiento.
- **Potencial de recorrido peatonal:** Nula. Arcén mínimo asfaltado-aterrado sin acera, salvo tramos.
- **Potencial de transporte público:** Recorrido compartido por tráfico común. Parada sin mobiliario asociado, excepto en Cañada Honda.
- **Referencias ambientales:** Contacto visual directo con el paisaje rústico de contrastada calidad ambiental. Alta potencialidad de disfrute paisajístico (Los Giles, Costanorte, Barranco de Tenoya, La Isleta-ciudad). Sin acompañamiento de arbolado Sin espacio habilitado para estancia-mirador. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público.

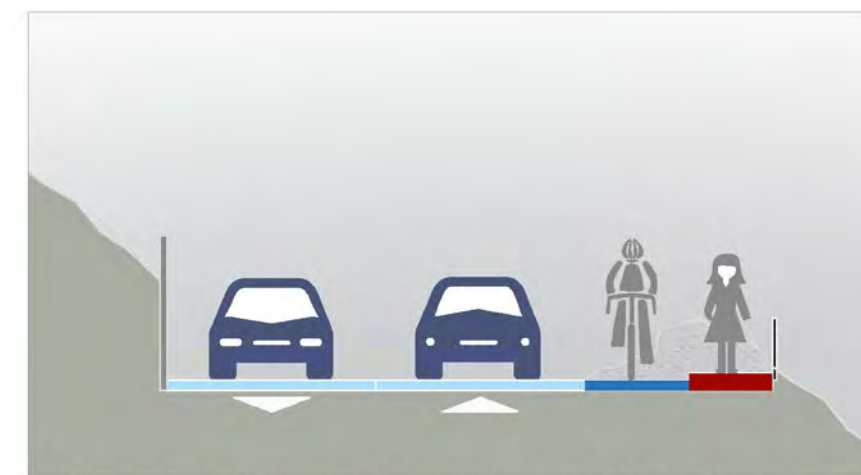
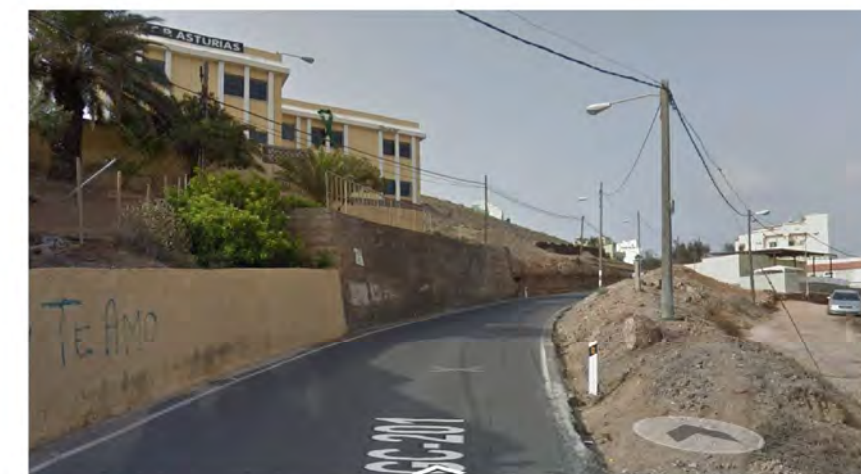


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 168,00 mts., partiendo de la rotonda de conexión con la GC-2, acera y carril bici por el borde izquierdo, aprovechando la planeidad del terreno ayacente.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

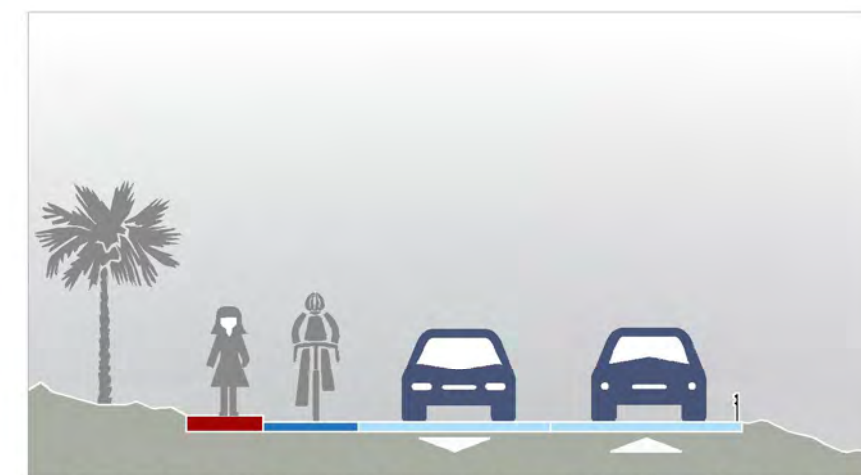


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Zona de longitud de 107,00 mts., por el **borde derecho**. Un muro en el margen izquierdo que impide la continuidad del tramo anterior. Se opta por cruzar la vía, mediante paso de peatones elevado, tipo "guardia muerto", con el carril bici y la acera fuera de la vía en desmonte de talud derecho.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

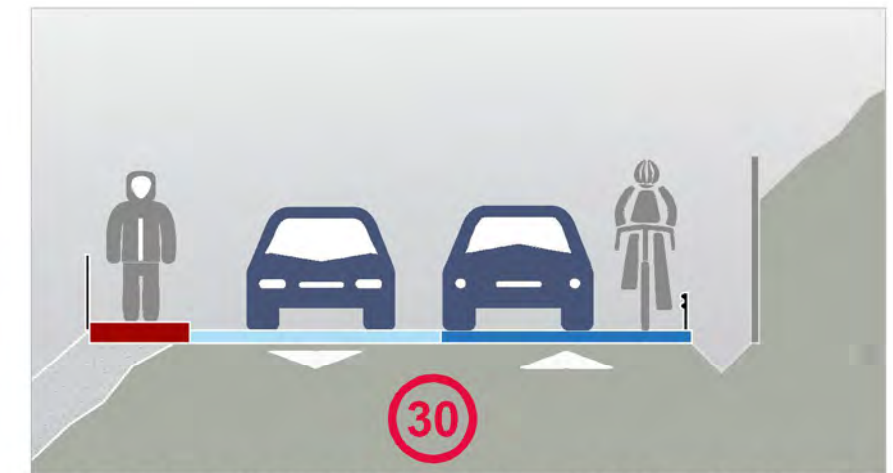


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 305,00 mts. de longitud, por el borde izquierdo, en línea recta que termina en curva pronunciada, en toda la zona existe un espacio lateral que permite ubicar el carril bici y la acera fuera de la vía.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

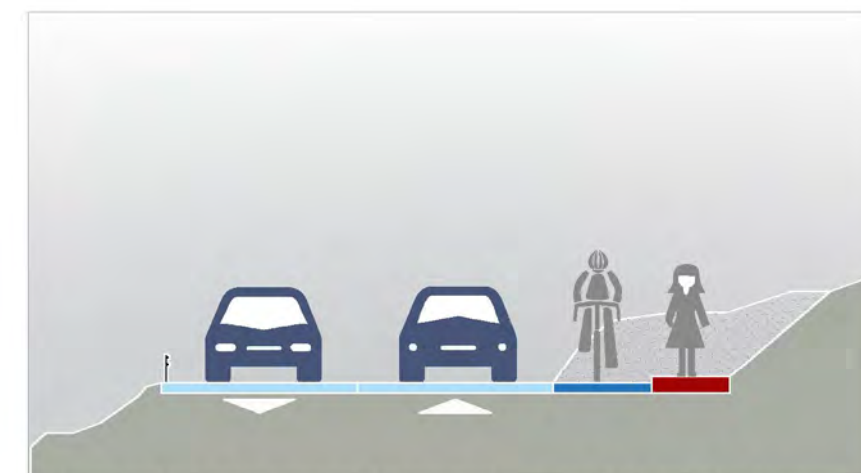


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 216,00 mts. de longitud, compartiendo el carril bici por la derecha con el carril de vehículos, se recrece el talud del borde izquierdo para ubicar la acera. Se deberá señalar el tramo con preferencia a bicicletas, y limitar velocidad a 30 Km/h.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

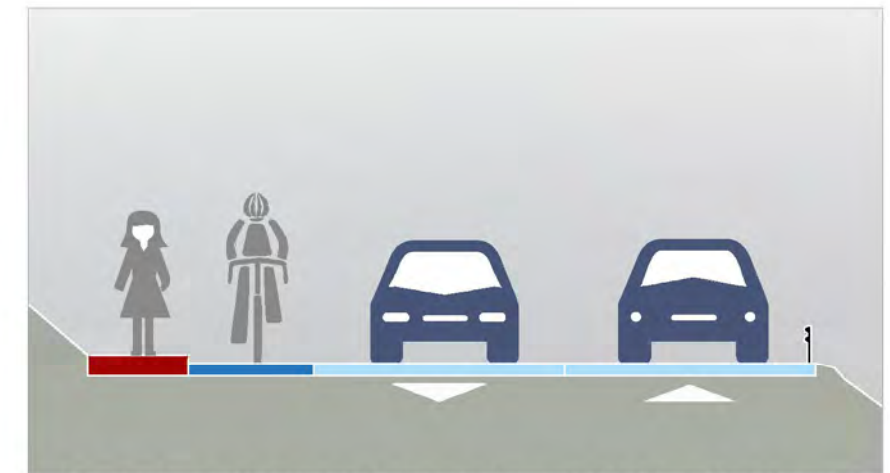


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 167,00 mts. de longitud, por el **borde derecho**, con el carril bici y la acera y fuera de la vía, desmontando parte del talud.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

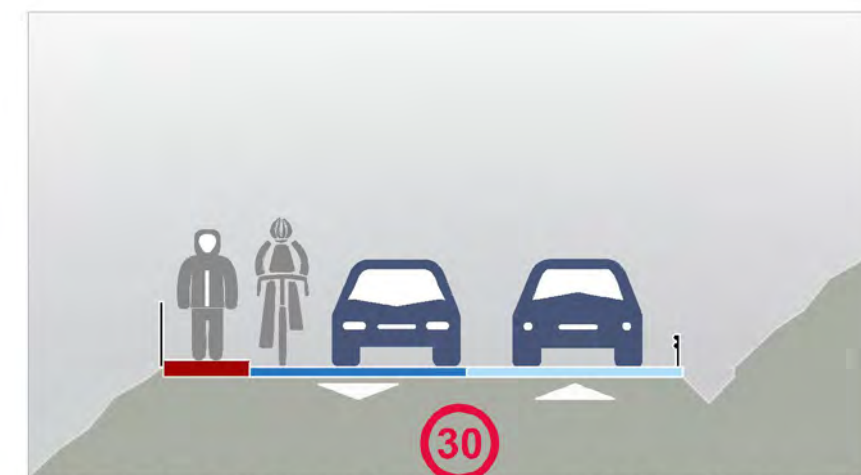


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 190,00 mts. de longitud, se cruza al borde izquierdo, a través de cruce peatonal tipo "guardia muerto", carril bici y acera fuera de la vía.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

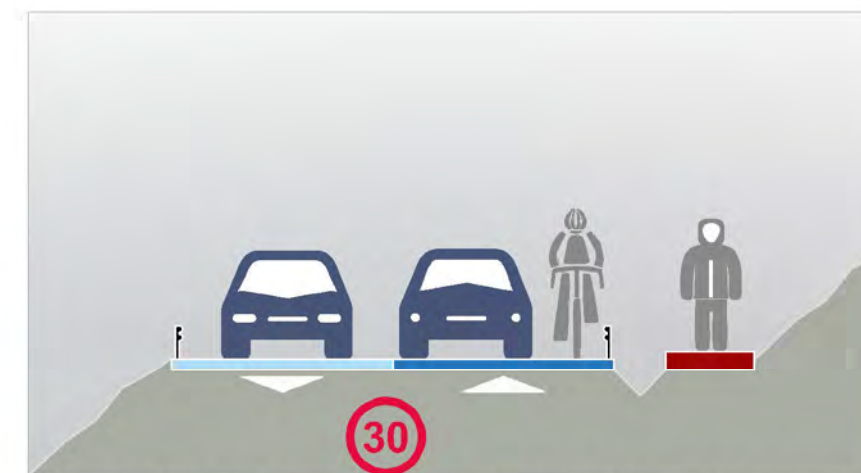


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 190,00 mts. de longitud, se continúa por el **borde izquierdo**, pero con carril bici compartido con tráfico. Advertencia de peligro por carril compartido con bicis, y pendientes y curvas pronunciadas.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

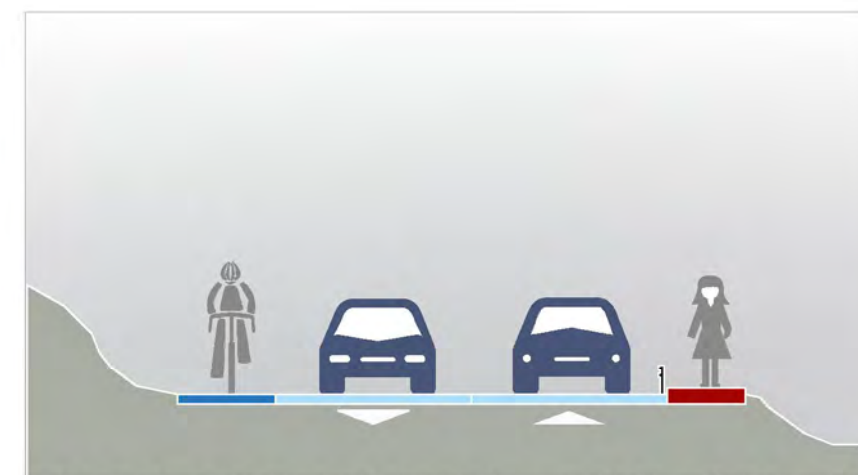


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 151,00 mts. de longitud, se comparte carril bici con el tráfico por el borde derecho, se conserva cuneta de pluviales existente, y se propone acera por el exterior de la misma. Tramo peligroso por curva muy pronunciada, necesario limitar velocidad a 30 Km/h.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

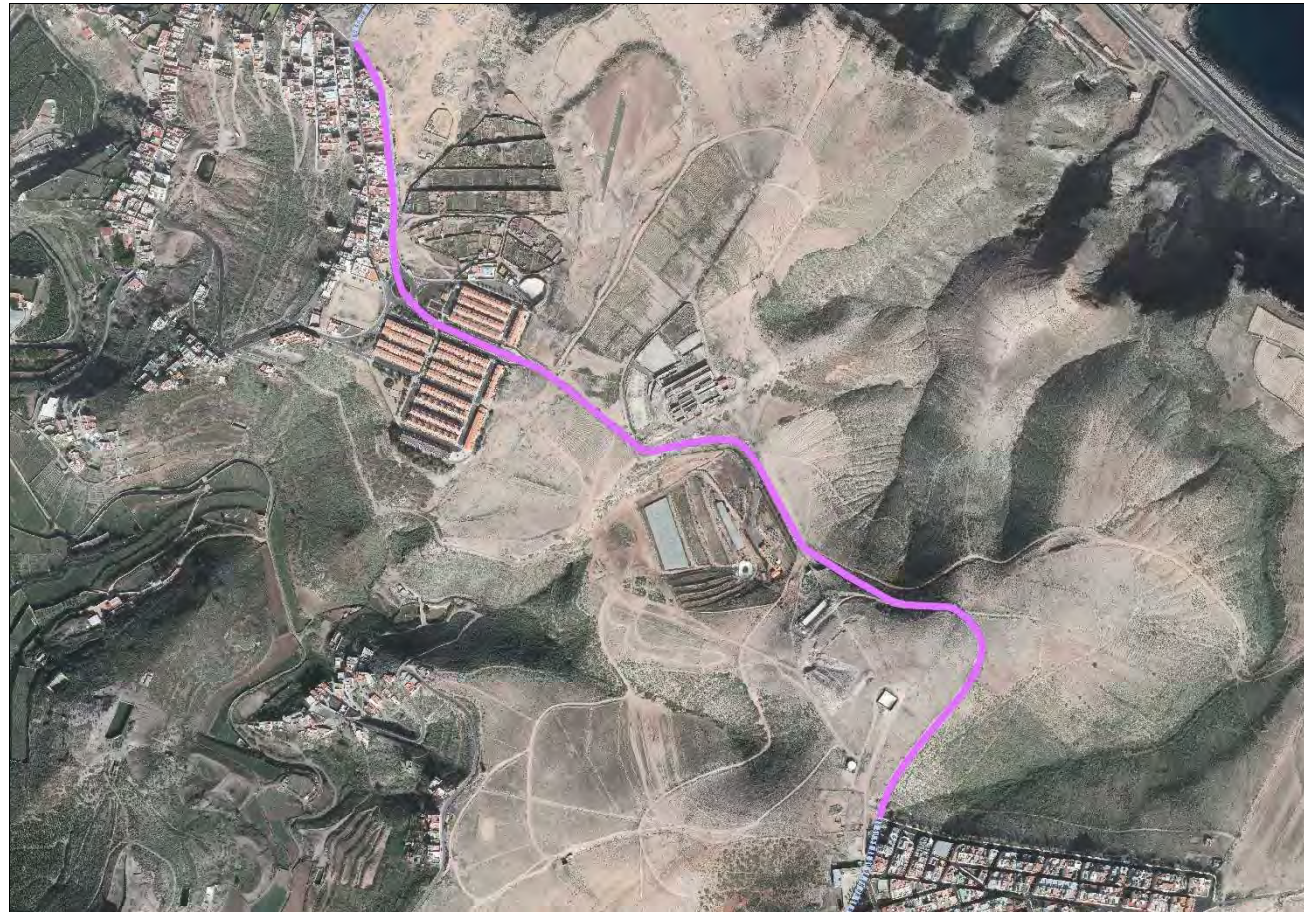
Observaciones

Tramo de 170,00 mts. de longitud, con carril bici por el borde izquierdo y fuera de la vía, y acera peatonal por el borde derecho. Tramo recto, sin problemas con ancho suficiente que no interfiere al tráfico .

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

▪ Tramo G1_1-b: Ladera Alta -Los Giles.

▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



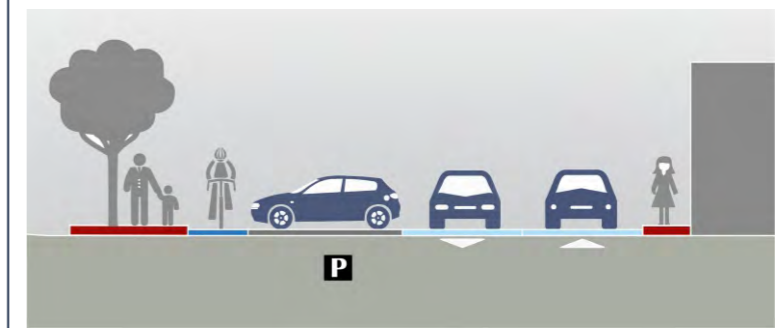
- **Longitud del Tramo:** 1.764 m.. Pendiente media con basculamiento leve hacia el norte.
- **Estructura:** Predominio de calzada de en doble sentido (6 m.), márgenes privados utilizables.
- **Tipo de área territorial:** Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos 1. Área rústica de edificio montañoso achatado con ladera hacia la vertiente norte.
- **Intensidad de tráfico:** Baja.
- **Interseccionalidad / Aparcamientos:** Sin interseccionalidad / Sin espacio-uso de aparcamiento, excepto en el tramo urbano de Ladera Alto.
- **Potencial de recorrido peatonal:** Nula. Arcén mínimo asfaltado-aterrado sin acera.
- **Potencial de transporte público:** Recorrido compartido por tráfico común. Parada sin mobiliario asociado, excepto en Ladera Alta.
- **Referencias ambientales:** Contacto visual directo con el paisaje rústico de contrastada calidad ambiental. Alta potencialidad de disfrute paisajístico (Los Giles, Tenoya, Bahía del Confital-ciudad). Sin acompañamiento de arbolado Sin espacio habilitado para estancia-mirador. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Recorrido de borde por entorno urbano de Ladera Alta.

▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO





PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se propone mantener el doble sentido de la calzada.

Se regulariza la acera localizada a poniente con un ancho constante, cumpliendo dimensiones mínimas de accesibilidad, y se prohíbe el estacionamiento de vehículos.

En el lado naciente se desarrolla una banda peatonal de mayor sección acompañada de un carril bici en doble sentido y una franja de aparcamientos en batería.

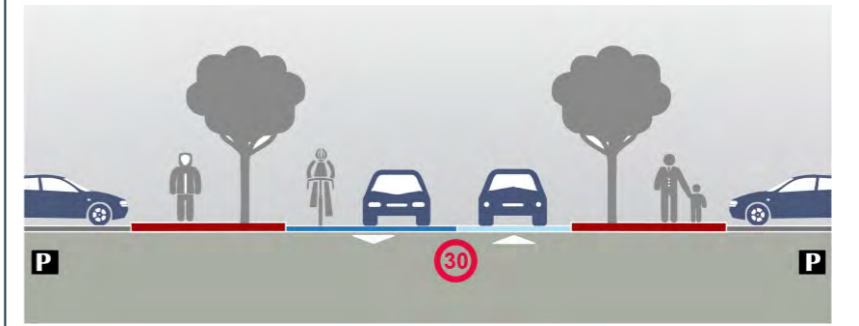
Se propone una ubicación alternativa a las paradas de guaguas, más adecuada al entorno y respetando las distancias entre ellas.

Se establece una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Circulación de bicicletas		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

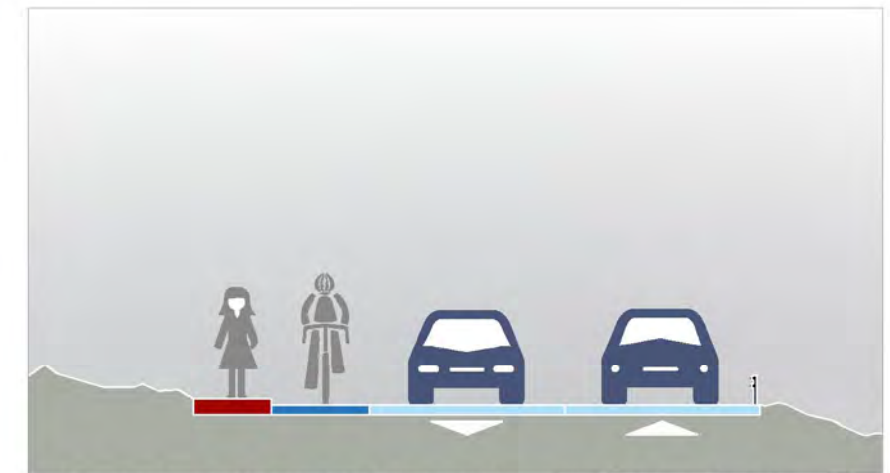
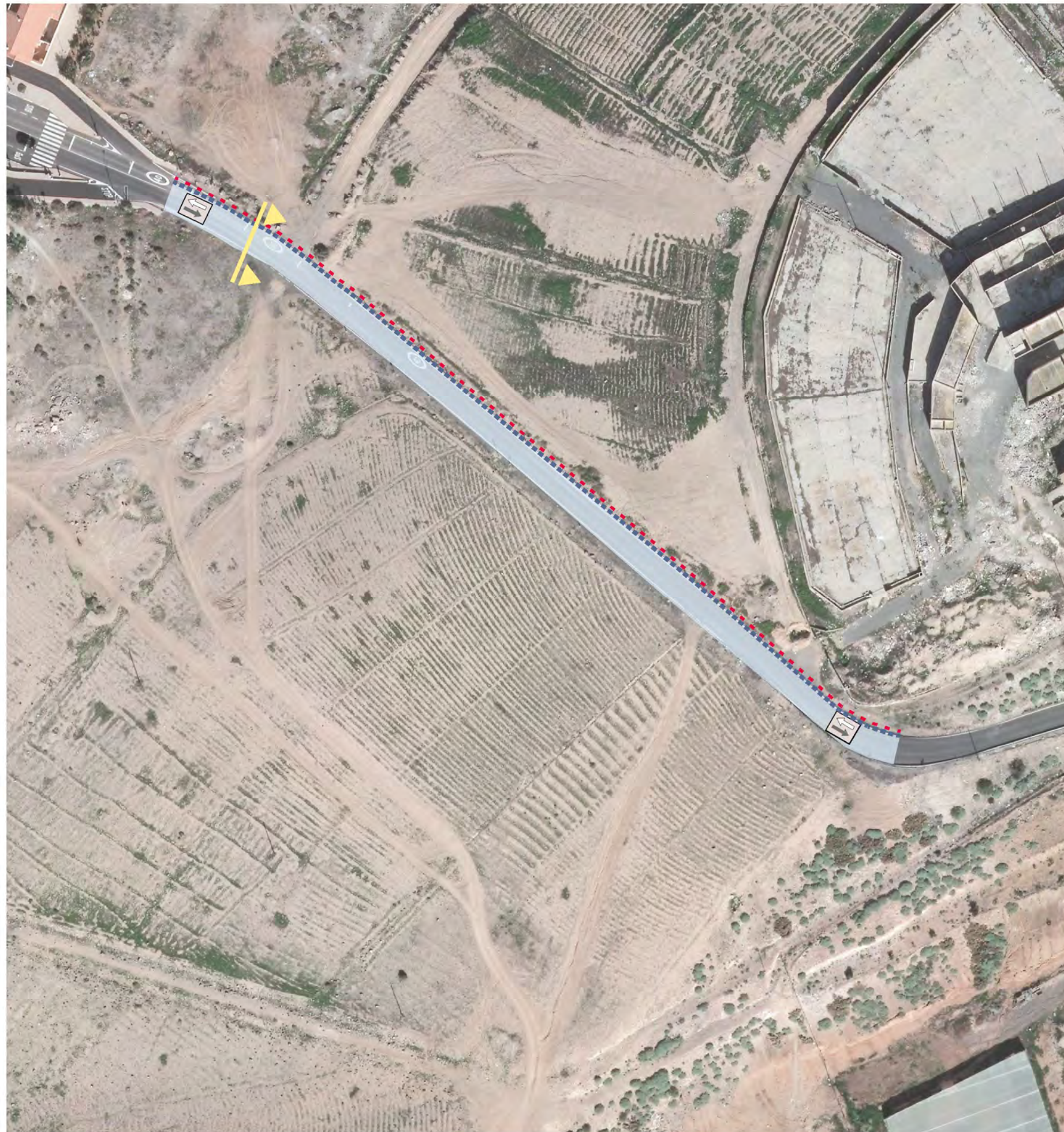
DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se propone mantener el doble sentido de la calzada.

La urbanización es de reciente ejecución con un recorrido peatonal adaptado.

Se propone establecer una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Circulación de bicicletas		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

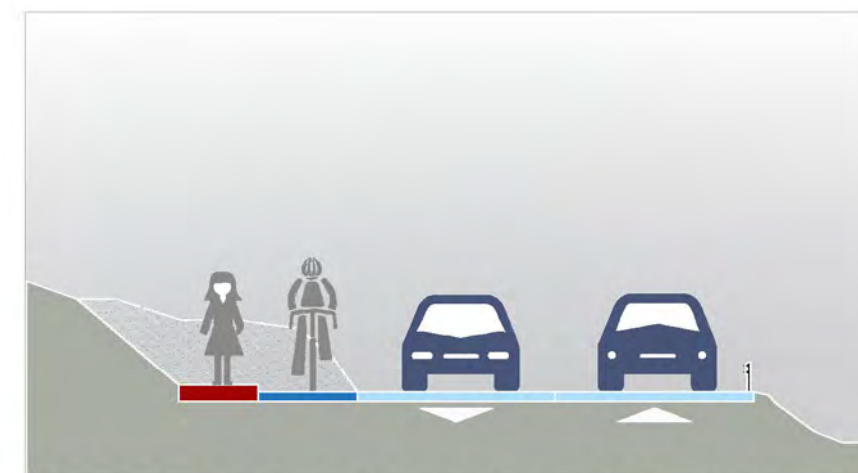


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 216,00 mts. con topografía sensiblemente plana que parte desde la salida de la urbanización de Ladera Alta, por el borde izquierdo con acera y carril bici fuera de la vía.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

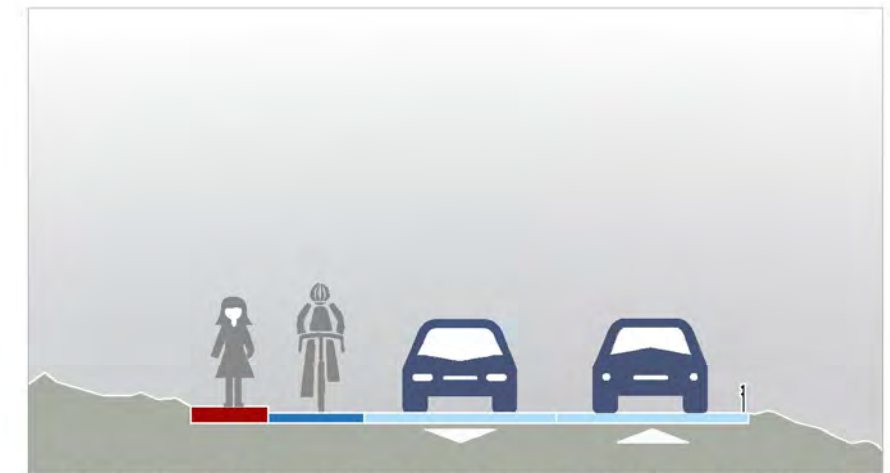
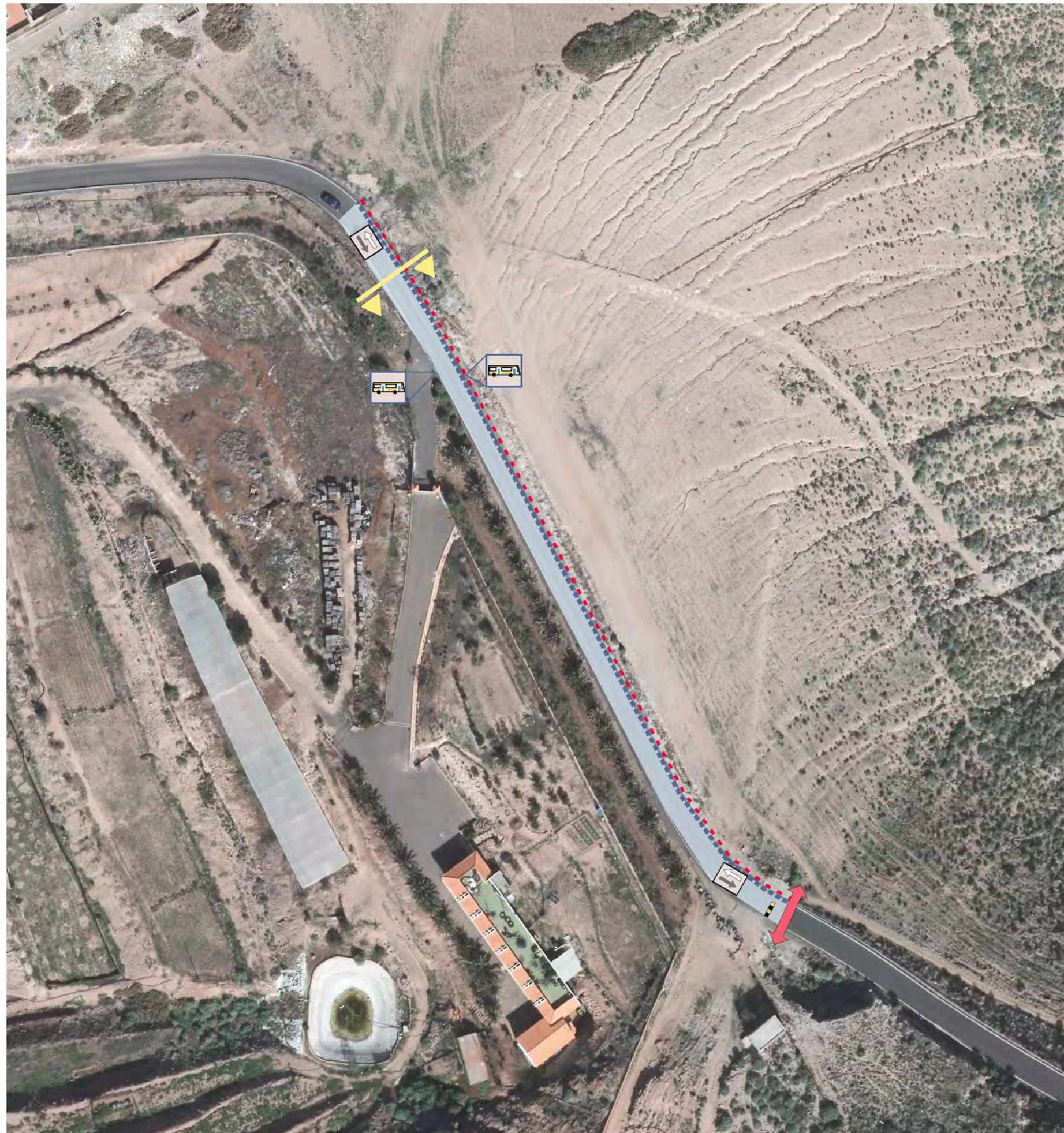


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 150,00 mts., continuando por el borde izquierdo con acera y carril bici fuera de la vía, mediante un pequeño ensanche desmontado el terreno en todo el perfil del talud.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

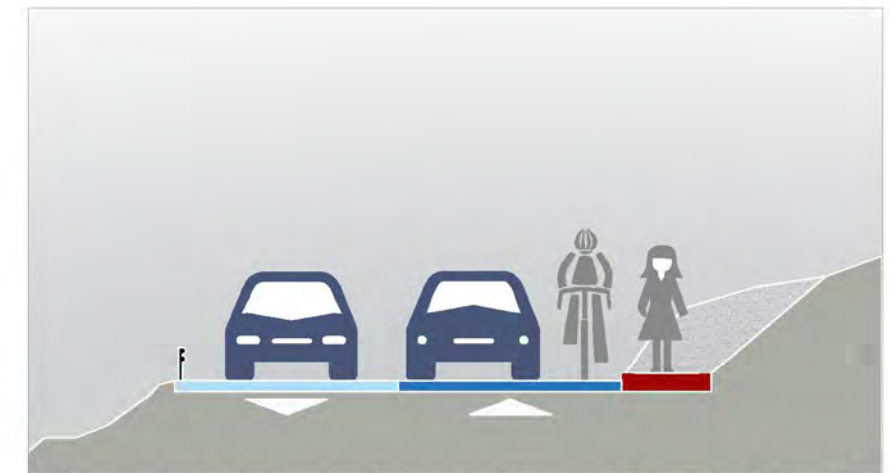


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 190,00 mts., que continúa por el **borde izquierdo** con acera y carril bici fuera de la vía, mediante pequeño ensanche de la vía en terreno sensiblemente horizontal.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

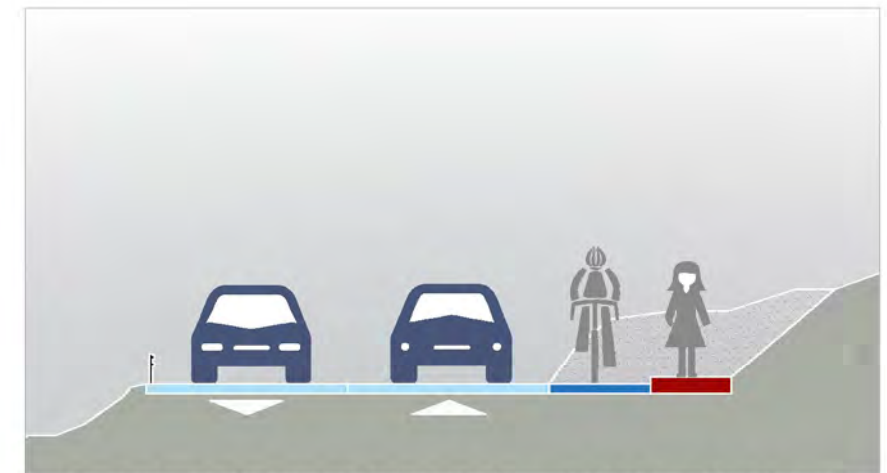


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 237,00 mts., cruzando al borde derecho con paso de peatones previo tipo "guardia muerto", carril bici dentro del vial compartiendo carril con el tráfico rodado, acera fuera de la vía en desmante del talud. Advertencia de peligro de carril compartido con bici y limitación de velocidad a 30 Km/h.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 367,00 mts., cruzando la vía al borde derecho con paso de peatones previo tipo "guardia muerto", carril bici y acera fuera de la vía en zona de desmonte del talud.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

Tramo G1_1-c: Núcleo de Los Giles.

DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



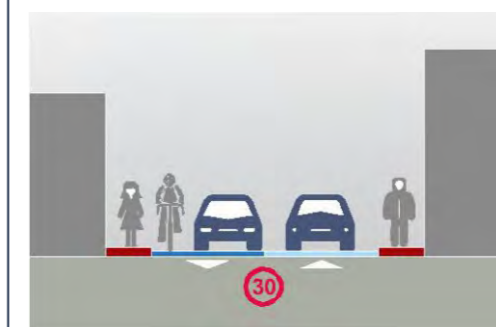
RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



- Longitud del Tramo: - 670 m.. Pendiente media con basculamiento apreciable hacia el Sur.
- Estructura: - Predominio de calzada de 2 carriles en doble sentido (6 m.).
- Tipo de área territorial: - Suelo Urbano Consolidado. Barrio de Los Giles (C/. San Juan Bosco o Vía 8010). Autoconstrucción con tramos de edificación colectiva reciente.
- Intensidad de tráfico: - Baja con tramos horarios de concentración media.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: - Moderada interseccionalidad de calles, propia de zonas de barrio / Sin aparcamientos en calle.
- Potencial de recorrido peatonal: - Moderada. Aceras en ambos márgenes con plataforma de anchura menor (menos de 1,5 m.) en el margen Este y plataforma moderada (1,5-2 m.) en el margen izquierdo. Tramo final sin encintar.
- Potencial de transporte público: - Recorrido compartido por tráfico común. Paradas deficientes, sin mobiliario asociado excepto junto a Plaza San Juan Bosco.
- Referencias ambientales: - Tramos interiores de margen Oeste con acompañamiento vegetal ornamental. Hito paisajístico interior de Plaza de Don Juan Bosco. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Sin referencias de singularidad paisajística en el perímetro, excepto el tramo norte de contacto con vertiente de Los Giles hacia Bahía del Confital.



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

- Se mantiene el doble sentido de la calzada.
- Se conserva la sección actual de las aceras y se propone reponer y/o reparar los tramos deteriorados.
- Se propone establecer una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.
- Se propone, para la parada de guaguas situada al noroeste una ubicación alternativa más adecuada al entorno y a una distancia cercana a la actual.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Circulación de bicicletas		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

Tramo G1_1-d: Los Giles-Cruce GC-201.

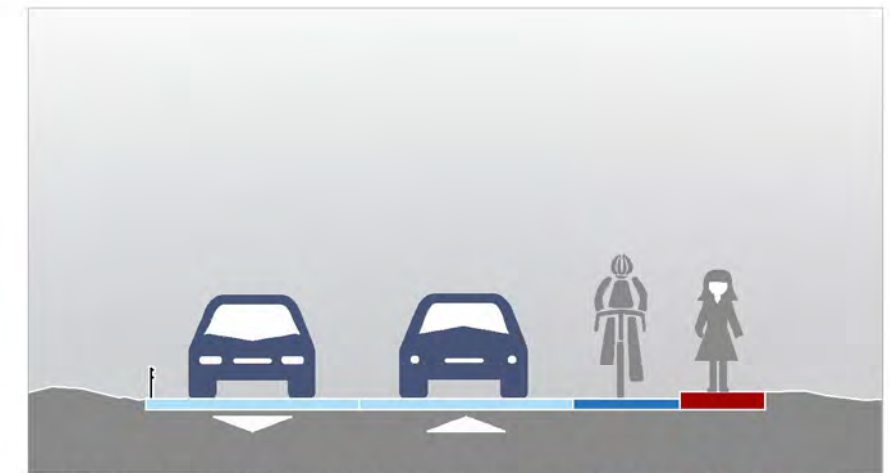
DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- **Longitud del Tramo:** 1.400 m.. Pendiente media con basculamiento apreciable hacia el Sur.
- **Estructura:** Predominio de calzada de 2 carriles en doble sentido (6,5 m.).
- **Tipo de área territorial:** Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos 1. Área rústica de edificio montañoso achatado con ladera hacia Barranco de Jacomar.
- **Intensidad de tráfico:** Baja.
- **Interseccionalidad / Aparcamientos:** Sin interseccionalidad / Sin espacio-uso de aparcamiento.
- **Potencial de recorrido peatonal:** Nula. Arcén mínimo asfaltado-aterrado sin acera.
- **Potencial de transporte público:** Recorrido compartido por tráfico común. Parada sin mobiliario asociado.
- **Referencias ambientales:** Contacto visual directo con el paisaje agrario del entorno de Jacomar y el entorno urbano de Tamaraceite. Sin acompañamiento de arbolado en márgenes. Sin espacio habilitado para estancia-mirador. Moderada calidad ambiental en el margen sur.

RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



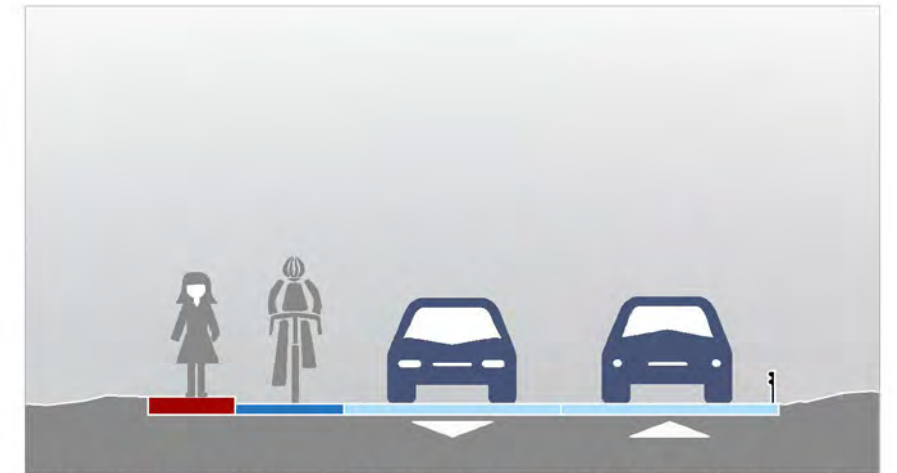


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 523,00 mts. con topografía sensiblemente plana que parte desde el Barrio de Los Giles, por el borde derecho con acera y carril bici fuera de la vía, ensanchando la vía.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

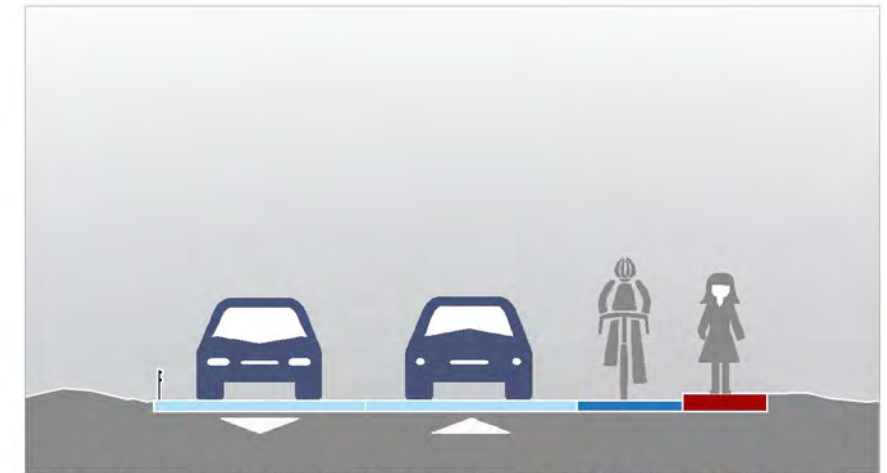


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 285,00 mts. con topografía sensiblemente plana, cruzando con "paso de peatones" al borde izquierdo con acera y carril bici fuera de la vía, ensanchando la vía.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

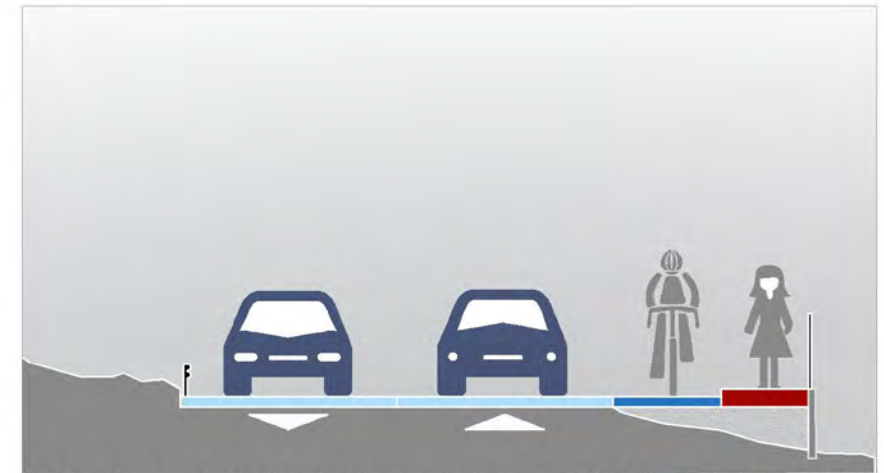
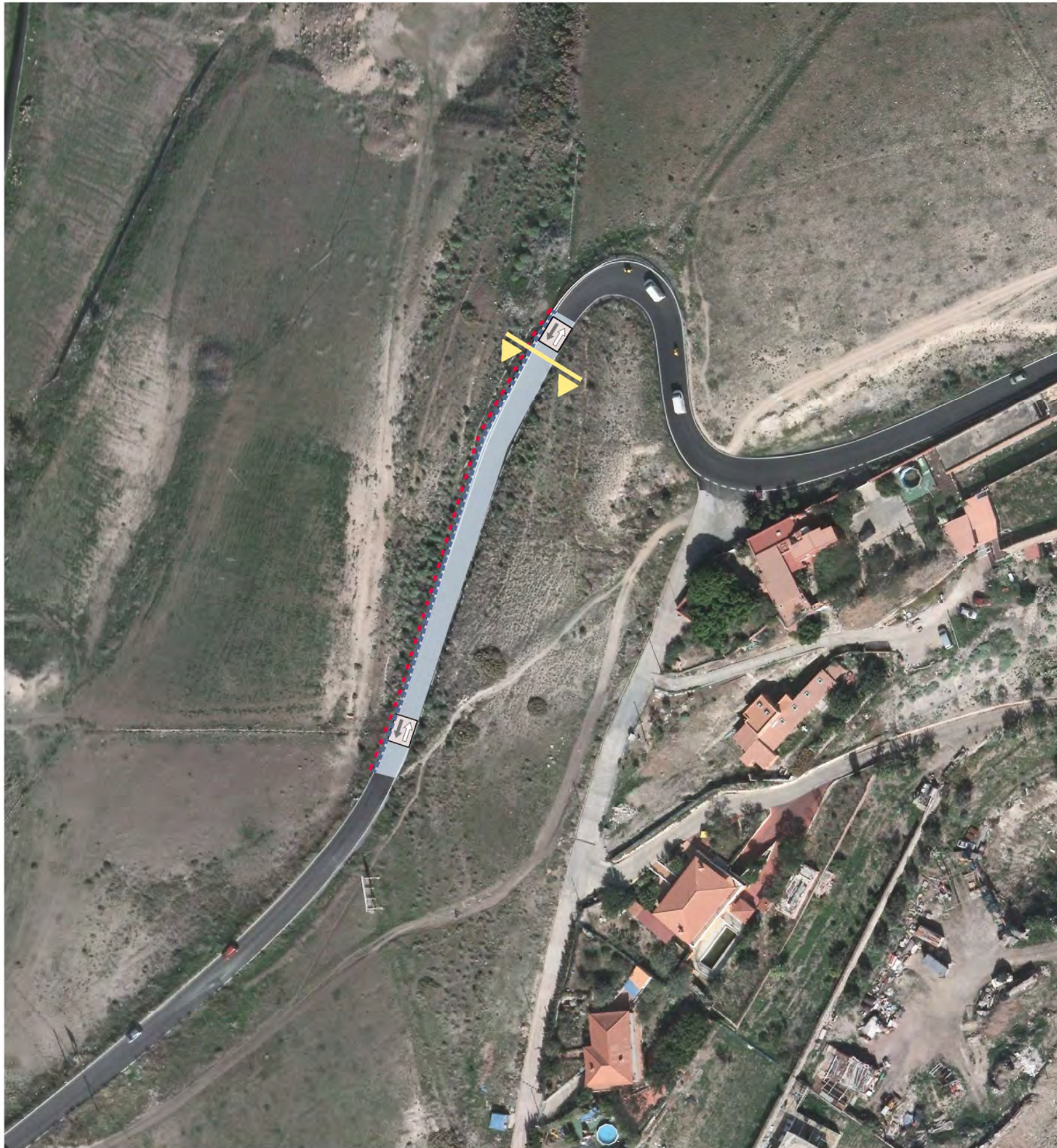


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 245,00 mts. con topografía sensiblemente plana, cruzando con "paso de peatones" al borde derecho con acera y carril bici fuera de la vía, ensanchando la vía.







	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

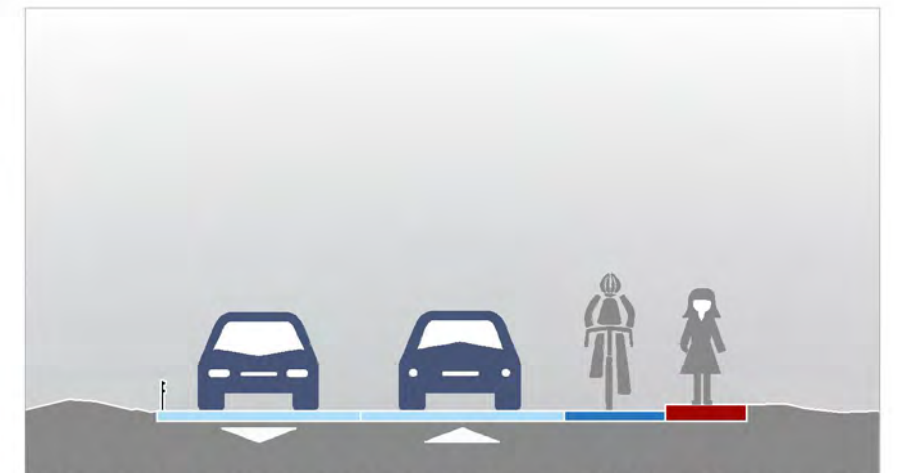


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 113,00 mts., en continuidad con el anterior por el borde derecho, ensanchando la vía y recreciendo la explanada sobre talud con muro, con acera y carril bici fuera de la vía.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

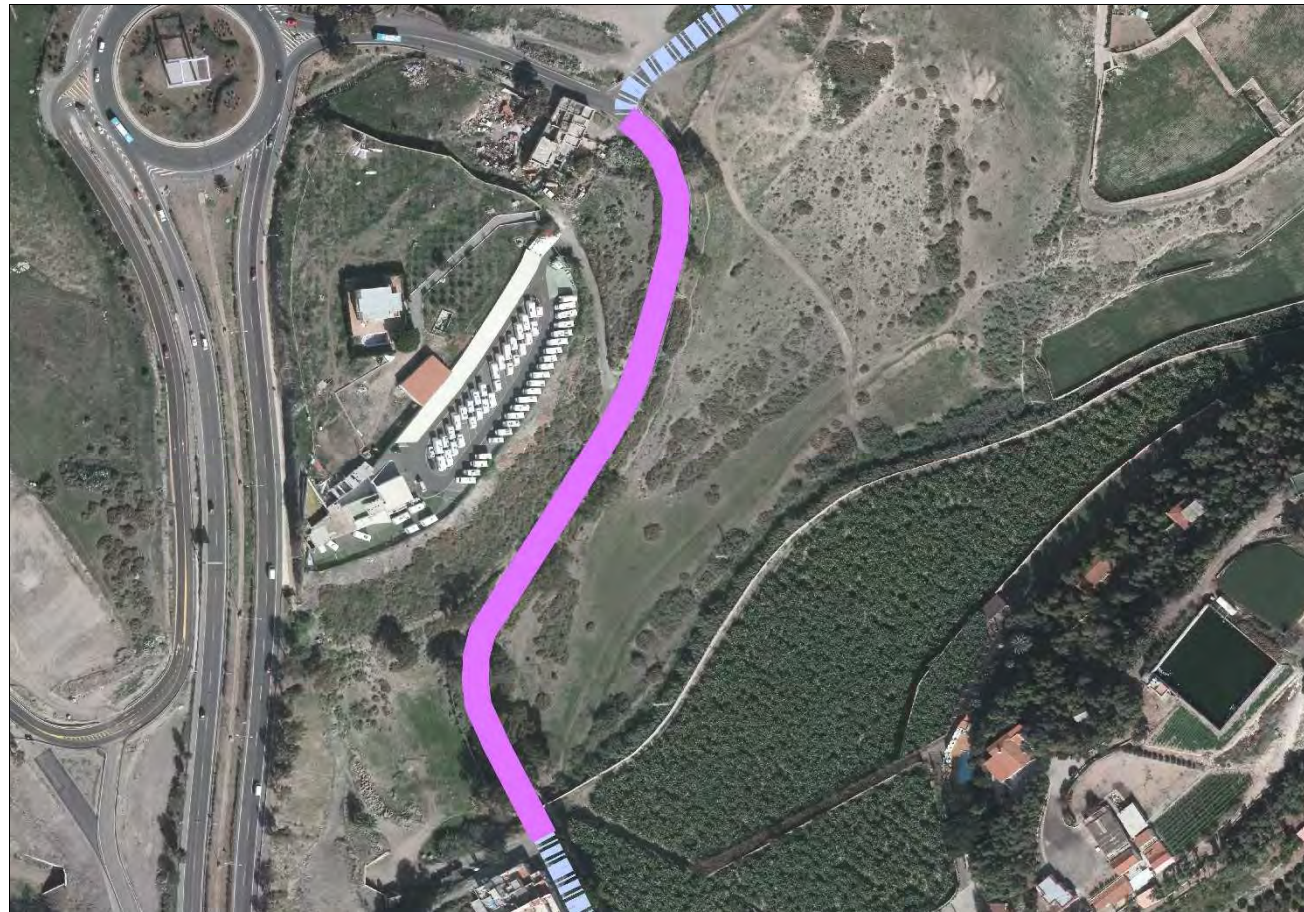
Observaciones

Tramo de longitud 185,00 mts., en continuidad con el anterior por el borde derecho, de topografía plana, con acera y carril bici fuera de la vía.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

Tramo G1_1-e: Curva Oeste de Jacomar.

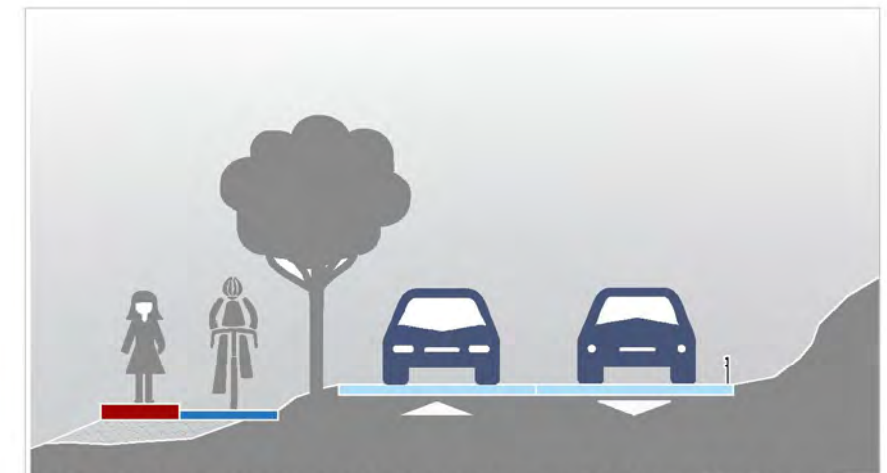
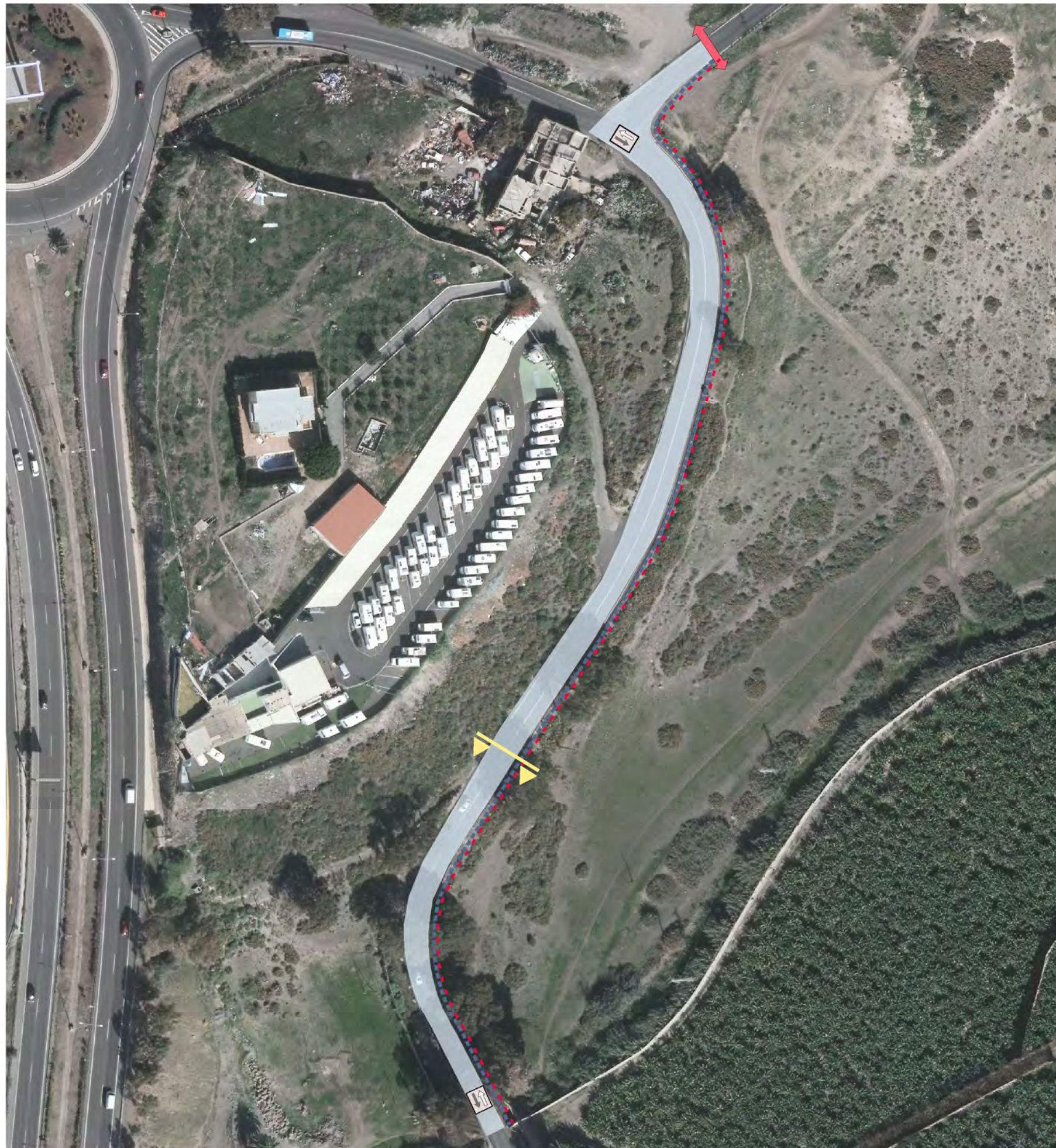
DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- **Longitud del Tramo:** 315 m.. Pendiente media con basculamiento moderado hacia el Sur.
- **Estructura:** Predominio de calzada de 2 carriles en doble sentido (8 m.).
- **Tipo de área territorial:** Suelo Rústico de Protección Agraria. Área de barranco y ladera de conexión entre zonas rústicas.
- **Intensidad de tráfico:** Baja.
- **Interseccionalidad / Aparcamientos:** Sin interseccionalidad / Sin espacio-uso de aparcamiento.
- **Potencial de recorrido peatonal:** Nula. Arcén mínimo asfaltado-aterrado sin acera.
- **Potencial de transporte público:** Recorrido compartido por tráfico común.
- **Referencias ambientales:** Contacto visual directo con el paisaje agrario del entorno de Jacomar. Acompañamiento de eucaliptos en márgenes. Sin espacio habilitado para estancia-mirador. Moderada calidad ambiental en el margen norte. Efecto el cerramiento natural de ladera-talud hacia un depósito de vehículos y hacia el talud de la Circunvalación en el margen sur.

RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO





Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 331,00 mts., con cruce por paso de peatones elevado tipo "guardia muerto", situado antes de la incorporación a la carretera GC-300, se pasa al **borde izquierdo**. En gran parte del tramo, se conserva la arboleda de eucaliptos, ejecutando acera y carril bici fuera de la vía, en un plano inferior, adaptándose a la altura del talud izquierdo.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

Tramo G1_1-f: Núcleo de Jacomar.

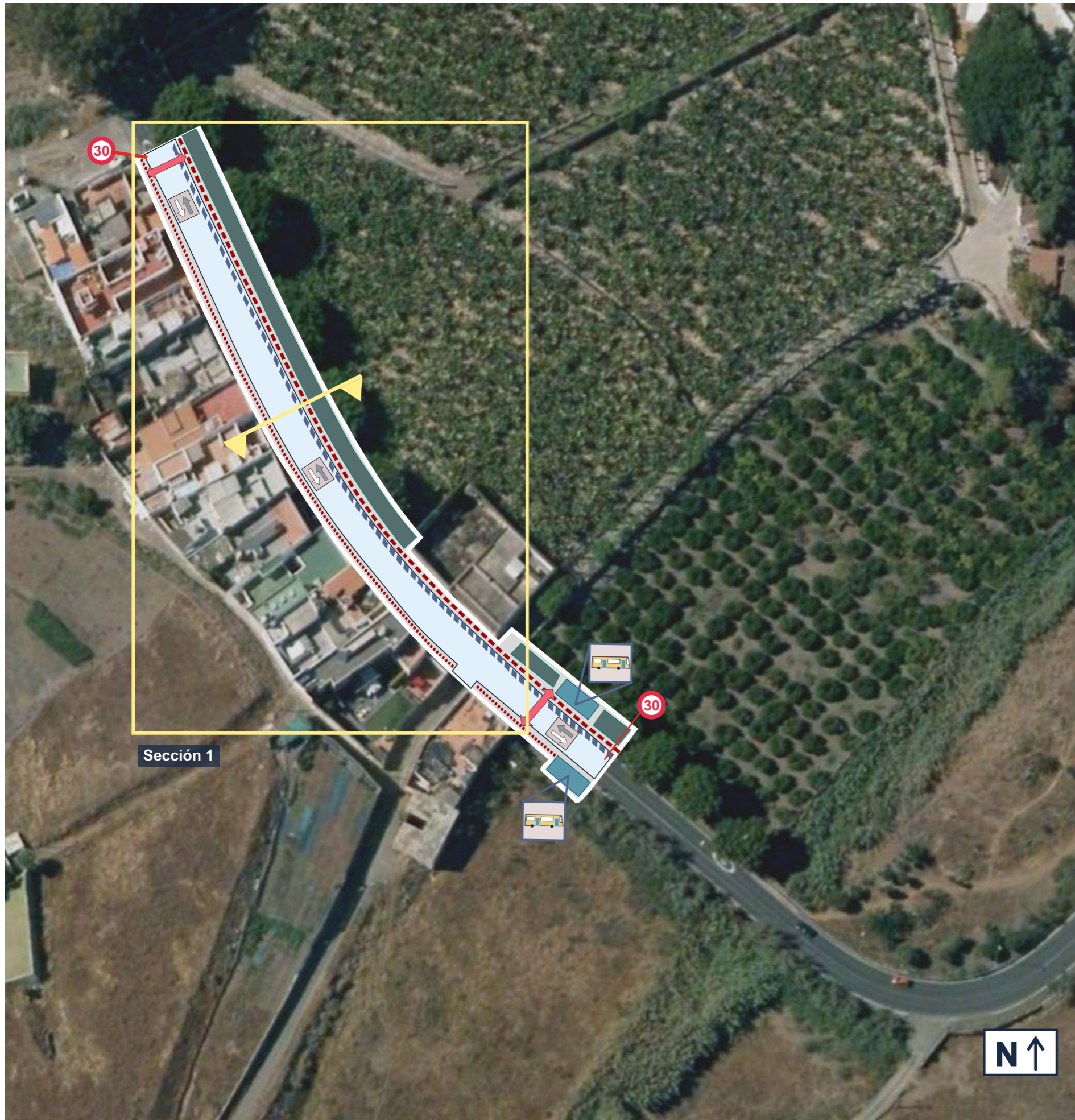
DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



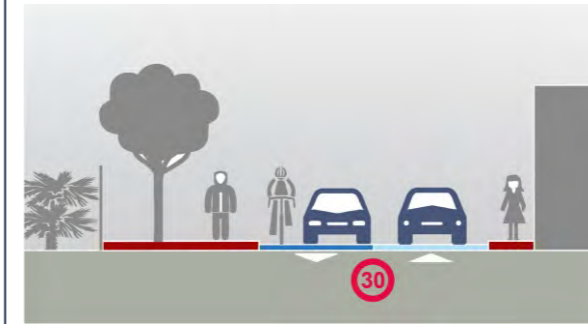
- **Longitud del Tramo:** 143 m.. Pendiente media reducida.
- **Estructura:** Predominio de calzada de 2 carriles en doble sentido (6 m.).
- **Tipo de área territorial:** Suelo Rústico de Asentamiento Rural. Núcleo de origen agrícola con desarrollo edificatorio longitudinal en un margen.
- **Intensidad de tráfico:** Baja.
- **Interseccionalidad / Aparcamientos:** Baja interseccionalidad de caminos agrícolas / Predominio de aparcamiento irregular en arcén y zonas marginales.
- **Potencial de recorrido peatonal:** Baja con tramos predominantes sin acera, con arcén asfaltado o plataforma de anchura menor (menos de 1,5 m.).
- **Potencial de transporte público:** Recorrido compartido por tráfico común. Paradas en perímetro exterior sin mobiliario asociado.
- **Referencias ambientales:** Núcleo de apreciable formalización tradicional. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público al aire libre. Singularidad paisajística en el perímetro derivado del entorno agrícola. Sin presencia de entornos o elementos protegidos.

RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO





PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene el doble sentido de la calzada.

Se propone reducir la sección de la calzada para permitir la ejecución de una acera en contacto con el núcleo residencial y prohibir el estacionamiento de vehículos.

Se propone establecer una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Circulación de bicicletas		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

▪ Tramo G1_1-g: Curva Este de Jacomar.

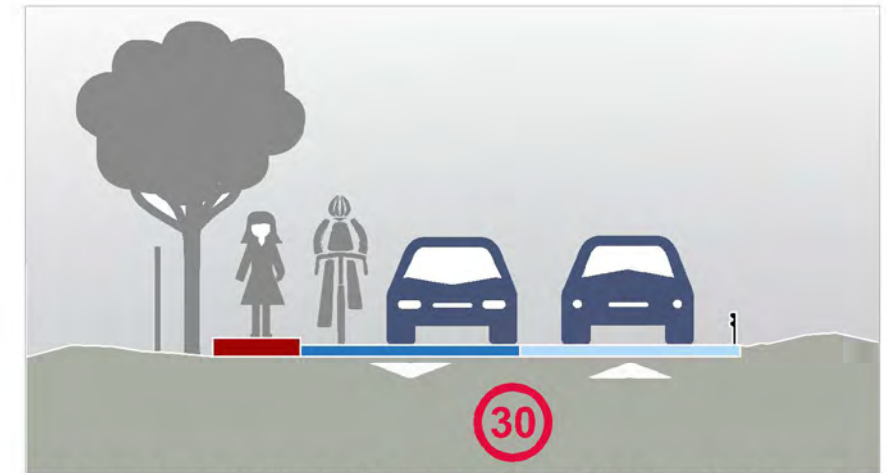
▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



- **Longitud del Tramo:** 260 m.. Pendiente media con basculamiento moderado hacia el Oeste.
- **Estructura:** Predominio de calzada de 2 carriles en doble sentido (6,5 m.).
- **Tipo de área territorial:** Suelo Rústico de Protección Agraria. Terrazas de cultivo y vegetación de ribera.
- **Intensidad de tráfico:** Baja.
- **Interseccionalidad / Aparcamientos:** Sin interseccionalidad / Sin espacio-uso de aparcamiento.
- **Potencial de recorrido peatonal:** Nula. Arcén asfaltado-aterrado sin acera.
- **Potencial de transporte público:** Recorrido compartido por tráfico común. Paradas en sendos márgenes, sin mobiliario asociado.
- **Referencias ambientales:** Contacto visual directo con el paisaje agrario del entorno de Jacomar. Acompañamiento de eucaliptos en márgenes. Sin espacio habilitado para estancia-mirador. Moderada calidad ambiental en el margen norte. Efecto el cerramiento inmediato de finca agrícola en el margen sur.

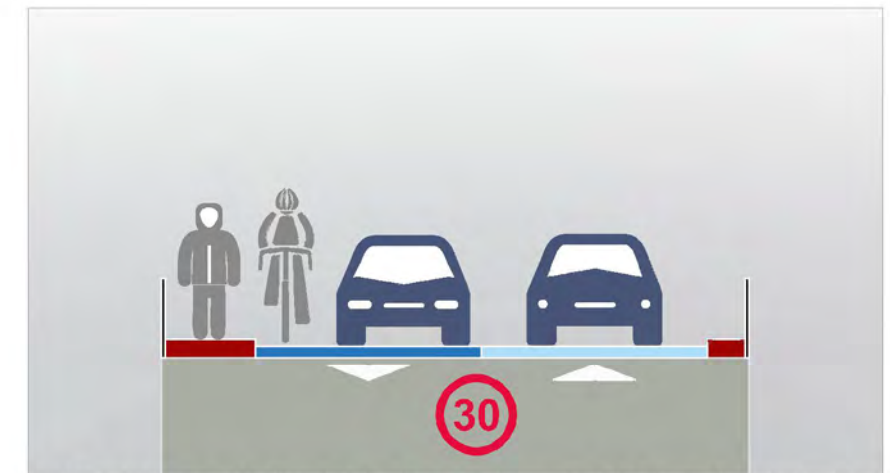


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 39 mts, estrecho sin márgenes laterales, se comparte carril bici con el tráfico, por el borde izquierdo. Necesario limitar velocidad máxima de 30 Km/h.



	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

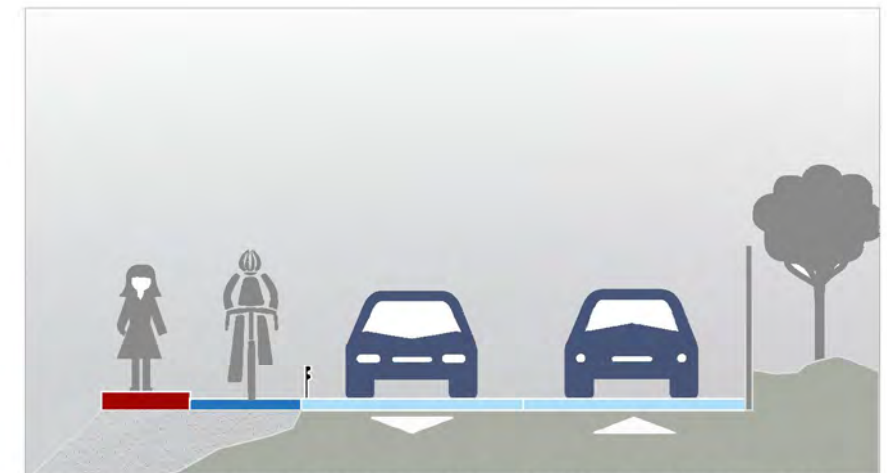


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 20 mts, que discurre sobre obra de fábrica del Barranco de Jacomar, bastante estrecho sin márgenes laterales, se comparte carril bici con el tráfico, por el borde izquierdo. Necesario limitar velocidad máxima de 30 Km/h.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 174 mts, continuando por el **borde izquierdo**, mediante recrecido del talud sobre el que sitúa tanto el carril bici como la acera, el trazado tratará de ajustarse a la arboleda existente.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

Tramo G1_1-h: La Galera-Estación de guaguas de Tamaraceite.

DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



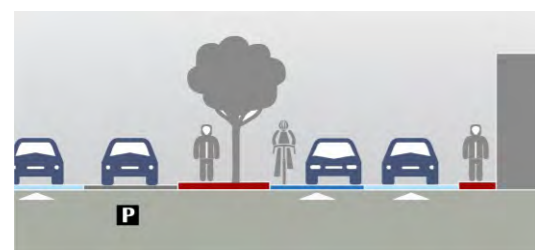
RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



- **Longitud del Tramo:** 515 m.. Pendiente media reducida.
- **Estructura:** Predominio de calzada de 2 carriles en doble sentido (6 m.) y tramos de doble calle interior de servicio.
- **Tipo de área territorial:** Suelo Urbano Consolidado. Barrio de Tamaraceite-La Galera. Auto-construcción con tramos de edificación colectiva reciente.
- **Intensidad de tráfico:** Baja con tramos horarios de concentración media alta.
- **Interseccionalidad / Aparcamientos:** Moderada interseccionalidad de calles, propia de zonas de barrio / Predominio de aparcamiento irregular en arcén y zonas marginales.
- **Potencial de recorrido peatonal:** Baja con tramos predominantes sin acera, con arcén asfaltado o plataforma de anchura menor (menos de 1,5 m.).
- **Potencial de transporte público:** Recorrido compartido por tráfico común. Presencia de Estación de Guaguas. Parada deficiente en La Galera, sin mobiliario asociado.
- **Referencias ambientales:** Tramos interiores de mediana arbolada de separación de calles servicios. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Sin referencias de singularidad paisajística en el perímetro. Sin presencia de entornos o elementos protegidos.



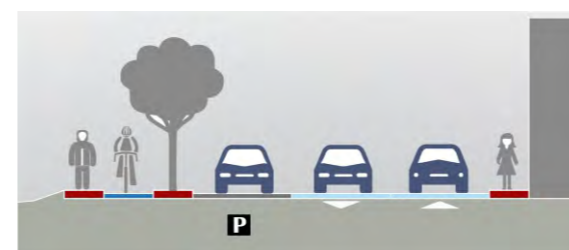
PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2



Sección 3

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se deberá regularizar el estacionamiento de vehículos estableciéndose dos zonas destinadas a este uso y liberando así la acera del núcleo residencial localizado en frente del intercambiador para favorecer la ejecución de una acera más ancha. Se propone una alternativa a la ubicación actual de las paradas de Guagua respetando la distancia entre ellas.

En la primera sección del tramo se propone establecer una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta. El resto del recorrido hasta el intercambiador irá sobre plataforma específica para la bicicleta.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Circulación de bicicletas		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

3.3.2.2. Vía internúcleo G1_2. Guanarteme-El Cardón-Las Perreras-Tamaraceite.

Se ubica en la cara norte del municipio, desde la GC-2 a su encuentro con la esfera urbana, conecta el barrio de Guanarteme con el barrio de Tamaraceite. En su recorrido pasa por los barrios de El Cardón, Díaz Casanova, Las Torres Industrial, Las Majadillas y Las Perreras. Está compuesto por los viales Calle Fernando Guanarteme, Carretera de Chile, Carretera del Cardón, Carretera de Tamaraceite (GC-340) y GC-300.

Presenta una longitud de 5,90 kilómetros y la totalidad del viario es de carácter municipal..

Se define en los siguientes tramos:

Tramo G1_2-a: **Chile.**

Suelo Urbano Consolidado.

Tramo G1_2-b: **Bajada del Cardón.**

Suelo Rústico de Protección Paisajística.

Tramo G1_2-c: **El Cardón-Díaz Casanova-Las Torres**

Suelo Urbano Consolidado.

Tramo G1_2-d: **Las Torres Industrial -Las Majadillas.**

Suelo Urbano Consolidado / Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos.

Tramo G1_2-e: **Las Perreras.**

Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos / Suelo Rústico de Asentamiento Rural.

Tramo G1_2-f: **Antigua Carretera a Tamaraceite.**

Suelo Rústico de Asentamiento Rural / Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos / Suelo Rústico de Protección Agraria.



Figura 22. Recorrido de la Vía Internúcleo G1_1

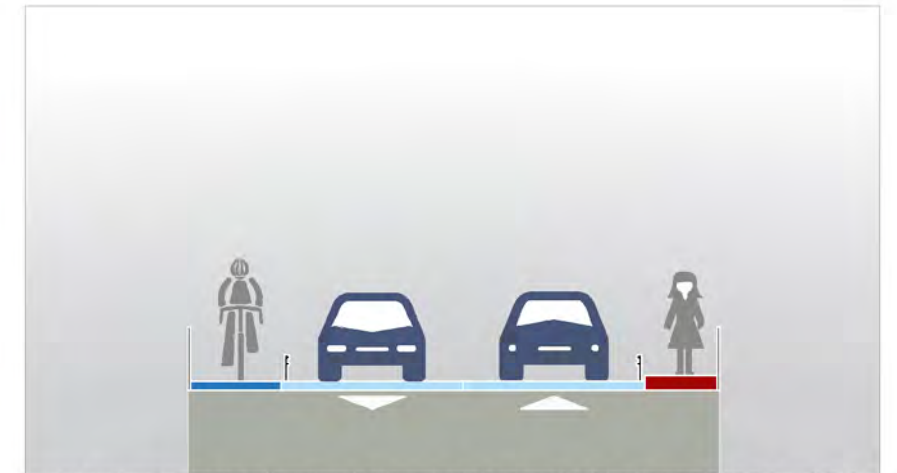
- Tramo G1_2-a: Chile.
- DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



- Longitud del Tramo: 867 m.. Pendiente media limitada. Llano predominante, excepto en tramo final con moderada basculación hacia el norte.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido (8-10 m.). Acera en ambos com un de zona contemporánea en ambos márgenes
- Tipo de área territorial: Suelo Urbano Consolidado. Zona de ciudad interior con prevalencia residencial contemporánea, excepto enclaves de autoconstrucción.
- Intensidad de tráfico: Moderada, con tramos temporales de intensidad alta.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad moderada / Zonas varias de aparcamiento.
- Potencial de recorrido peatonal: Alta. Acera de zona residencial contemporánea.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Paradas con mobiliario.
- Referencias ambientales: Sin hitos ambientales relevantes. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Referencia puntual de singularidad paisajística hacia el Barranco de Tamaraceite. Oportunidad de enclaves de estancia y mirador en el tramo medio-bao. Condicionamiento-oportunidad en la redefinición del acceso a Guanarteme prevista en el PGO.

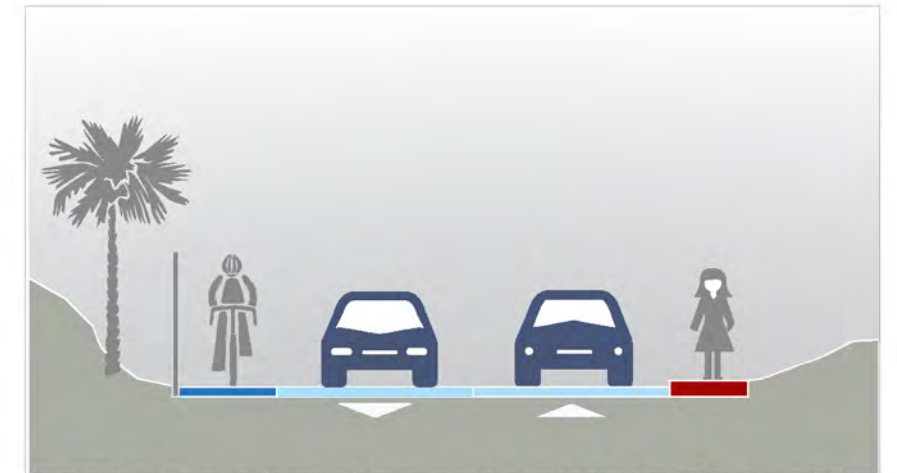


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 80 mts, coincidiendo con el puente de la Carretera de Chile sobre la Circunvalación, se propone dejar peatonal por la acera del borde derecho y carril bici por la acera del borde izquierdo.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

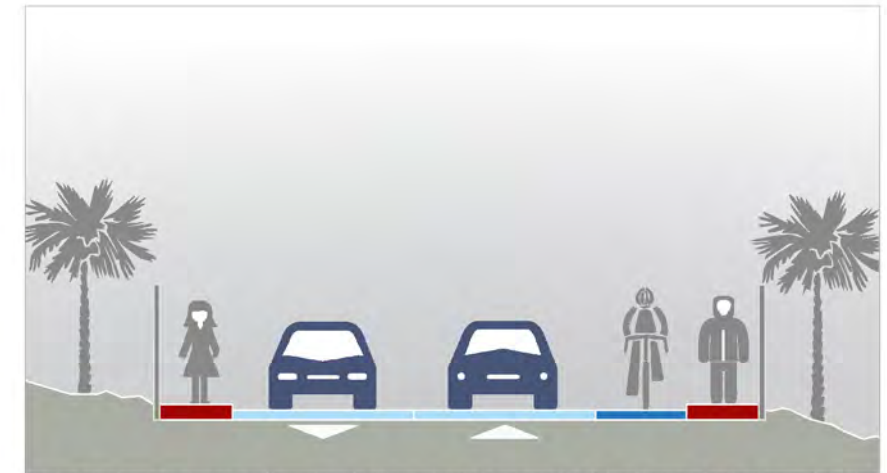


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 42,00 mts, continuando la acera peatonal por la derecha y carril bici por la acera izquierda.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

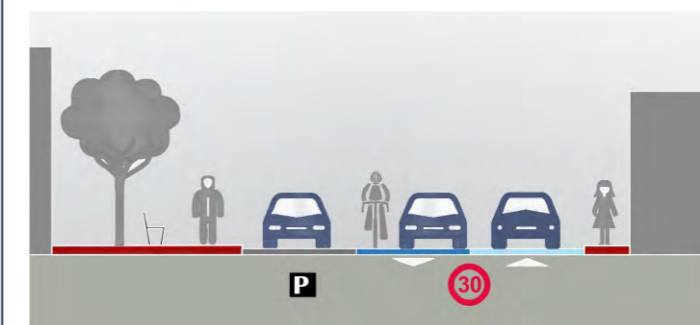
Observaciones

Tramo de longitud 264 mts, con acera peatonal por ambos lados, y carril bici por el borde derecho fuera de la vía.

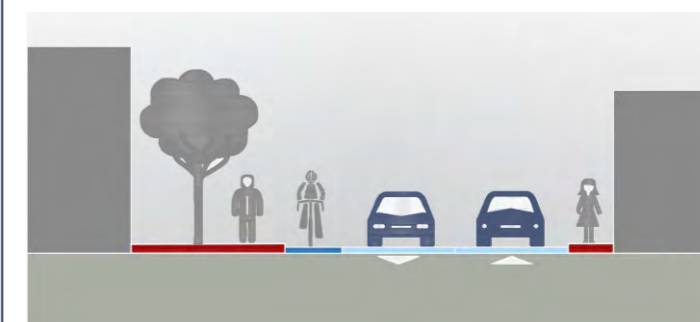
	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

Se regularizan ambas aceras intentando mantener, en el lado correspondiente, una sección constante y siguiendo los criterios de las ejecutadas en la parte de nueva urbanización.

Se propone una ubicación alternativa a las paradas de guaguas, más adecuada al entorno y respetando las distancias entre ellas.

Se establece una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Circulación de bicicletas		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

Tramo G1_2-b: Bajada del Cardón.

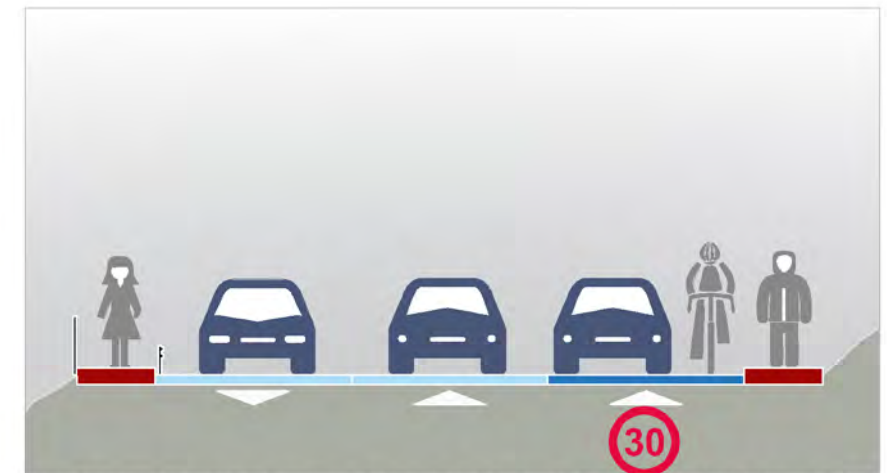
DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



- Longitud del Tramo: 758 m.. Pendiente media con basculamiento destacado hacia el noreste.
- Estructura: Predominio de calzada de en doble sentido (12-15 m.) y doble carril en sentido de subida y en recorrido sinuoso vertiente abajo. Conexión de los núcleos del Cardón y Chile.
- Tipo de área territorial: Suelo Rústico de Protección Paisajística. Área rústica de Barranco de Tamaraceite-Bajada del Cardón.
- Intensidad de tráfico: Baja.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Nula interseccionalidad excepto en punto inicial y final / Sin espacio-uso de aparcamiento.
- Potencial de recorrido peatonal: Nula. Arcén mínimo asfaltado-aterado sin acera, salvo tramos.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Parada sin mobiliario asociado, excepto en Camino Viejo del Cardón.
- Referencias ambientales: Contacto visual directo con el paisaje rústico de contrastada calidad ambiental. Alta potencialidad de disfrute paisajístico (Los Giles, Costanorte, Barranco de Tamaraceite, La Isleta-ciudad). Sin acompañamiento de arbolado Sin espacio habilitado para estancia-mirador. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público.

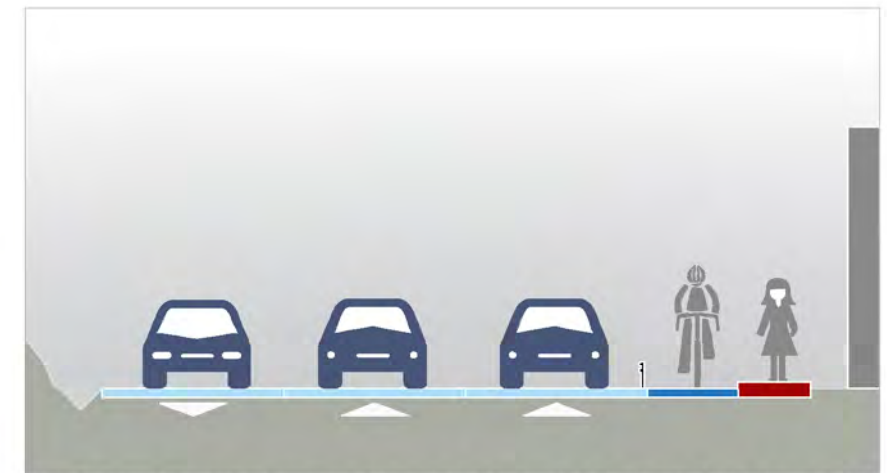


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 182,00 mts, con aceras peatonales a ambos lados, y carril de bicis por la derecha subiendo compartido con carril de vehículos lentos. Señalización de limitación de peligro y velocidad limitada a 30 km/h.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

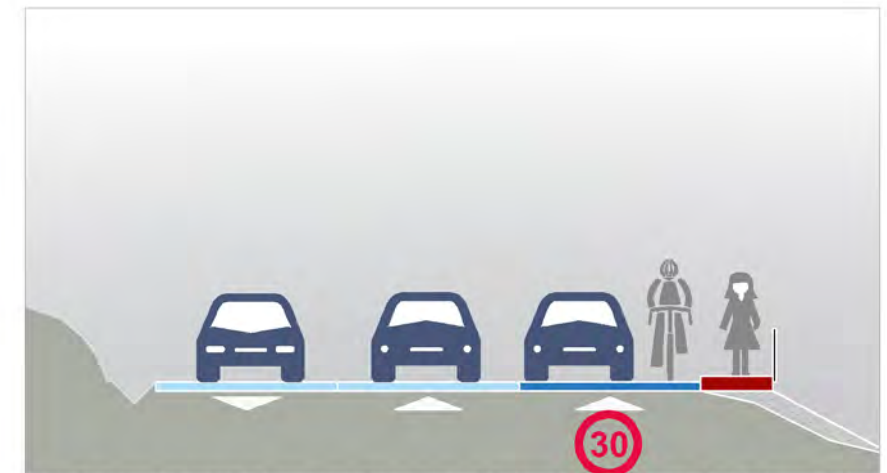


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo pequeño de 52,00 mts, con un sobrancho delante de viviendas, por el lado derecho, que permite ubicar carril bici fuera de la vía, y acera.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

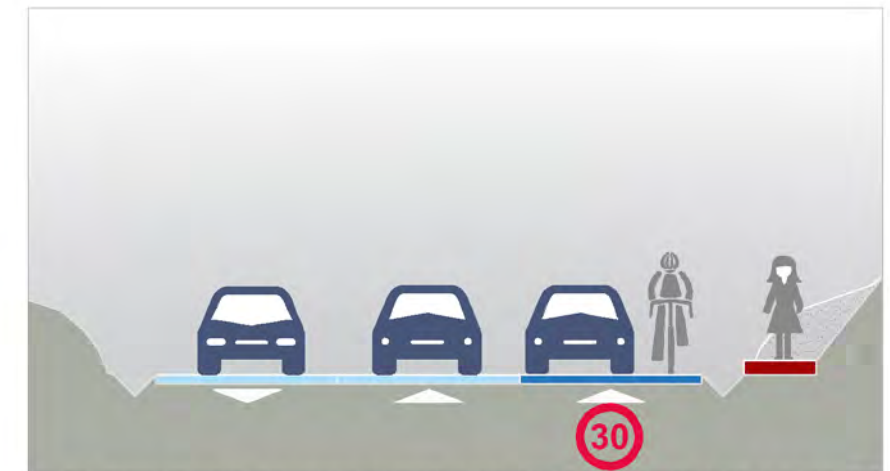
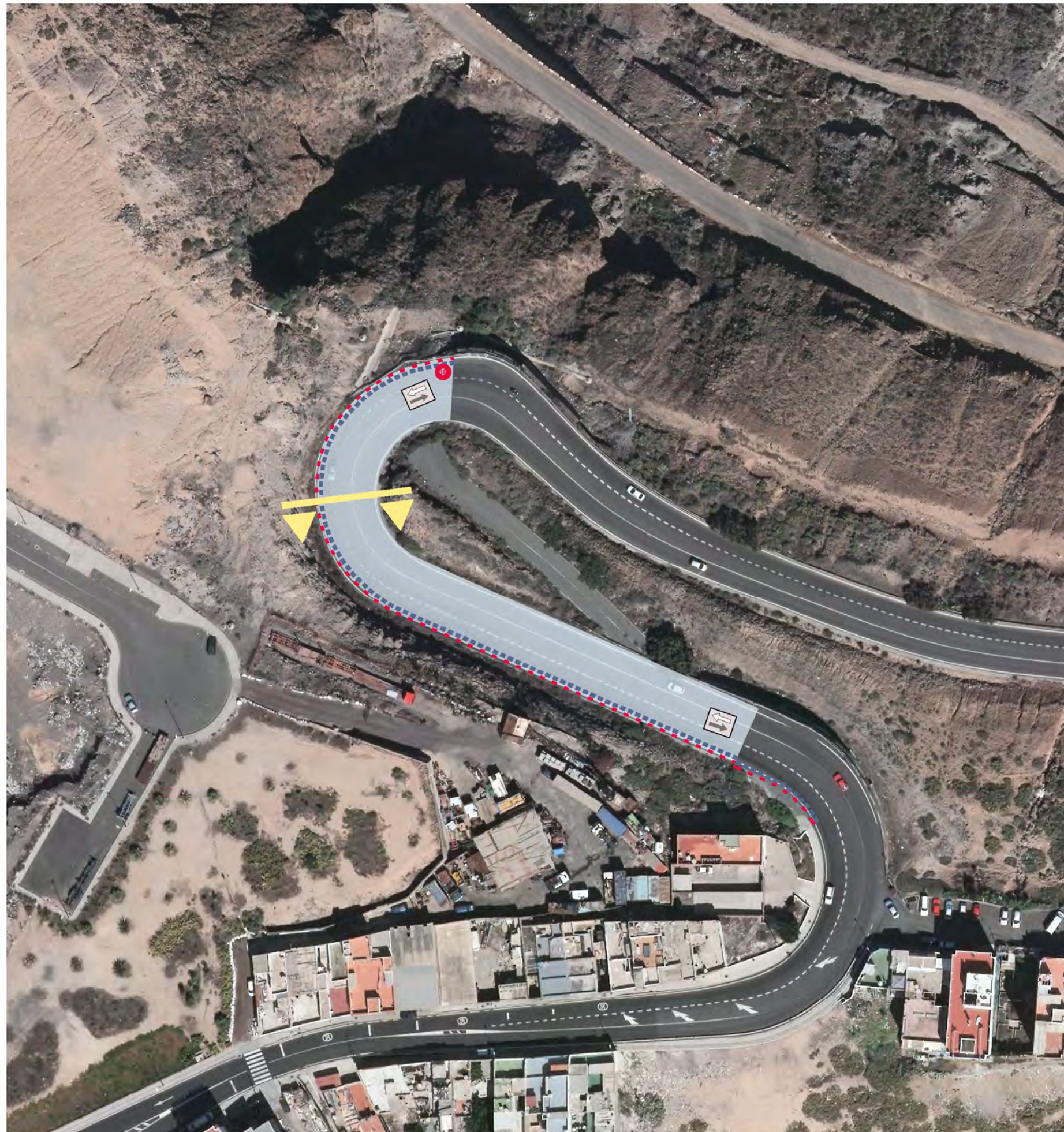


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 332,00 mts, con carril bici compartido con carril de vehículos lentos por el lado derecho y acera por el exterior sobre talud recrecido. Señalización de limitación de peligro y velocidad limitada a 30 km/h.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 166,00 mts, carril bici compartido con carril de vehículos lentos del lado derecho, cuneta de pluviales y acera por el exterior, precisando excavación del talud. Señalización de limitación de peligro y velocidad limitada a 30 km/h.





	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 24,00 mts, carril bici y acera por el lado derecho, ambos fuera de la vía.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

▪ Tramo G1_2-c: El Cardón - Las Torres-Díaz Casanova.

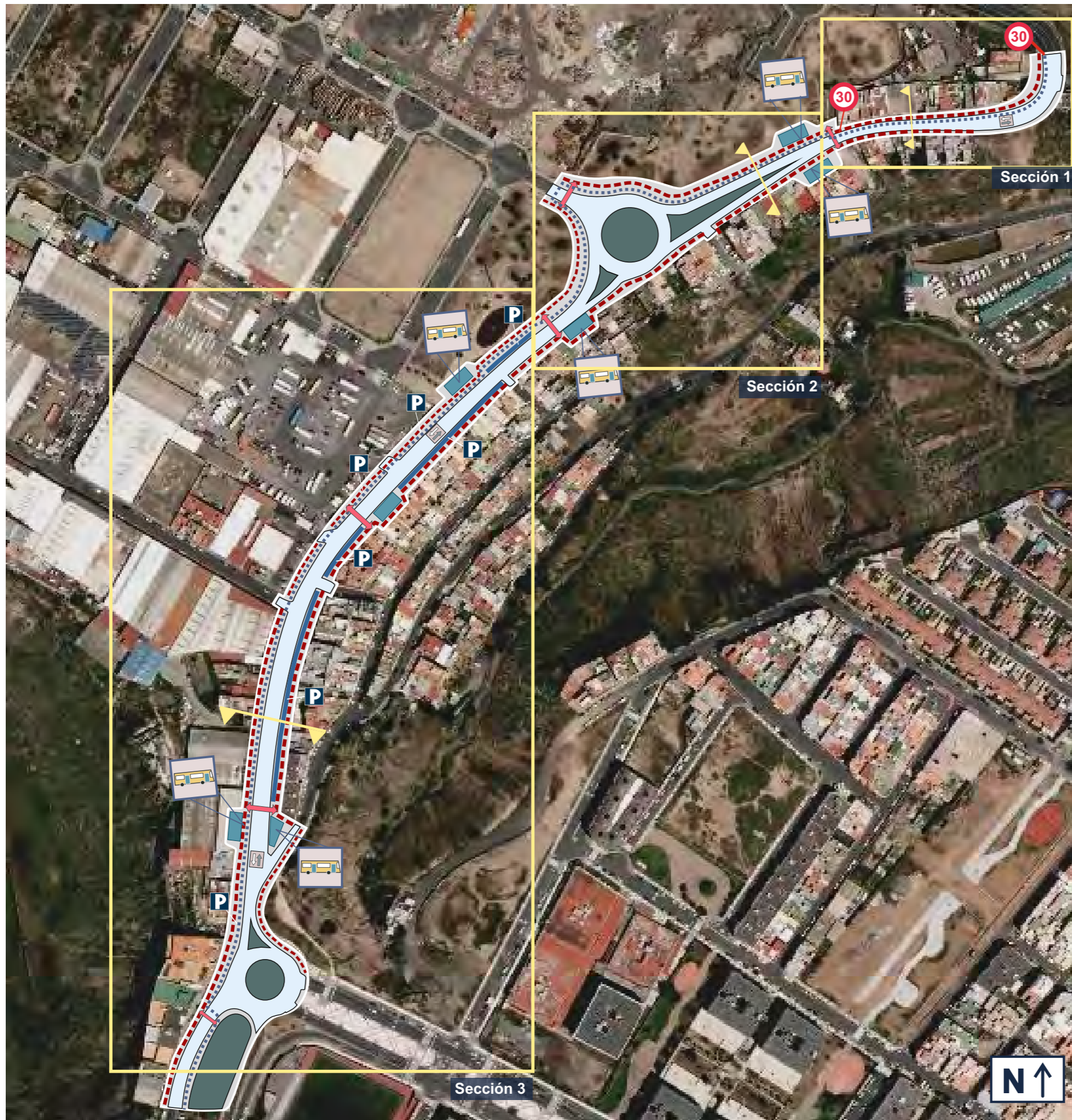
▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



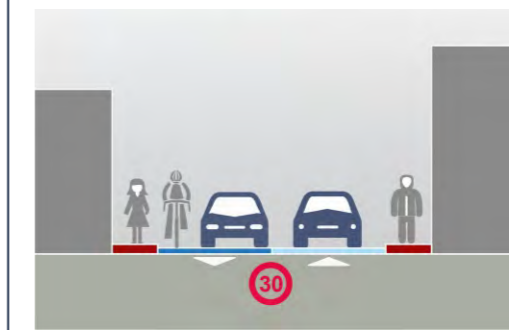
- Longitud del Tramo: 787 m. Pendiente media limitada. Llano predominante.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido (9-12 m.). Carriles complementarios y aceras a ambos márgenes. Acera menor en zonar del Cardón
- Tipo de área territorial: Suelo Urbano Consolidado. Zona de ciudad interior con prevalencia mixta industrial-residencial.
- Intensidad de tráfico: Moderada, con tramos temporales de intensidad alta.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad moderada / Zonas varias de aparcamiento.
- Potencial de recorrido peatonal: Alta. Acera de zona residencial contemporánea.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común, excepto tramo e carril reservado. Parada con mobiliario.
- Referencias ambientales: Sin hitos ambientales relevantes. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Sin referencias de singularidad paisajística en el perímetro. Sin presencia de entornos o elementos de valoaambiental.Oportunidad en jardines y EL de Díaz Casanova.

▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO

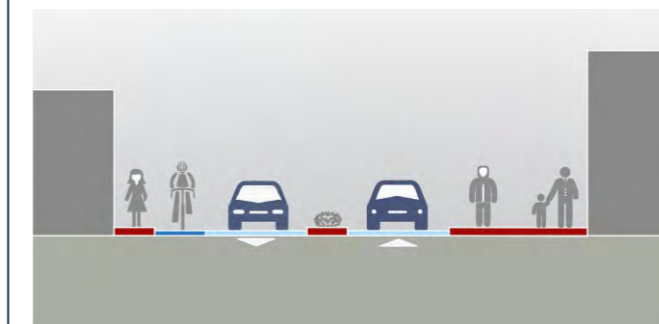




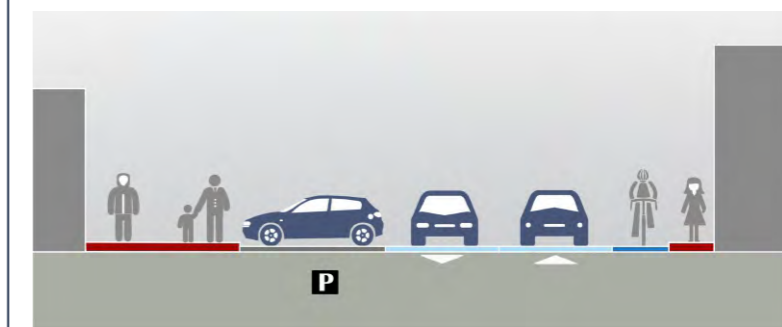
PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2



Sección 3

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

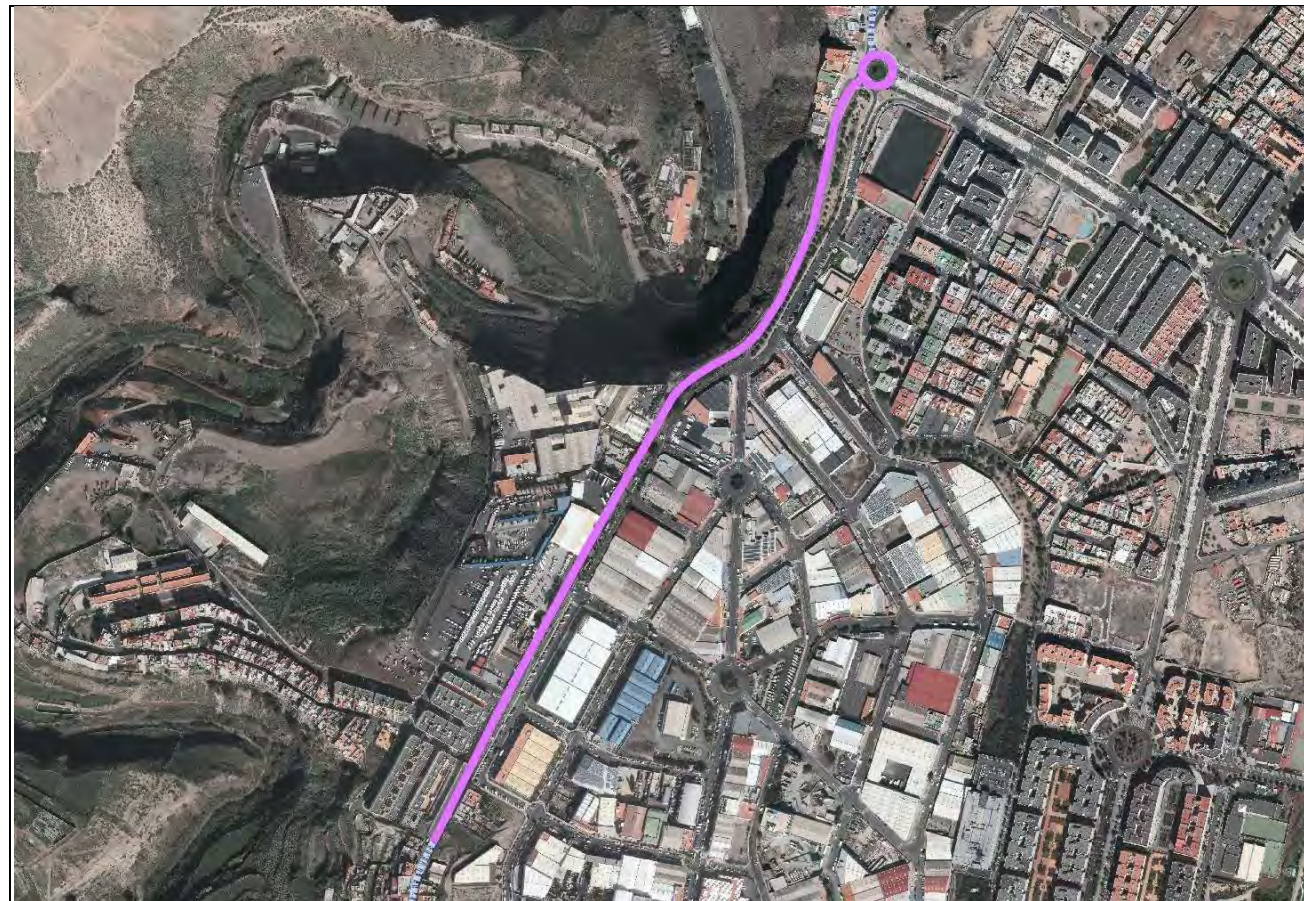
DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.
 Se regularizan ambas aceras intentando mantener, en el lado correspondiente, una sección constante y siguiendo los criterios de las ejecutadas en la parte de nueva urbanización.
 Se propone desplazar unos metros hacia el norte la parada de guaguas situada en la gasolinera a una situación más accesible.
 Se establece una limitación de la velocidad en el núcleo localizado el más al norte para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta. En el resto del tramo circularán por el lado poniente de la vía haciendo uso de la plataforma específica.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Circulación de bicicletas		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

Tramo G1_2-d: Las Torres Industrial -Las Majadillas.

DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



- **Longitud del Tramo:** 1.127 m.. Pendiente media limitada. Llano predominante.
- **Estructura:** Predominio de calzada en doble sentido (9-12 m.), varios apartaderos y márgenes utilizables en varios tramos, siendo continuo en el margen oeste. Carriles complementarios y vías de servicio en el margen de la zona industrial de Las Torres.
- **Tipo de área territorial:** Suelo Urbano Consolidado. Zona de ciudad interior con prevalencia industrial, excepto Las Majadillas. Tramo de contacto paisajístico con el Barranco de Tamaraceite, en el margenm Oeste-norte.
- **Intensidad de tráfico:** Moderada, con tramos temporales de intensidad alta.
- **Interseccionalidad / Aparcamientos:** Interseccionalidad moderada / Zonas varias de aparcamiento, incluyendo varias de estacionamiento marginal.
- **Potencial de recorrido peatonal:** Baja. Arcén asfaltado-aterado. Acera en zona residencial.
- **Potencial de transporte público:** Recorrido compartido por tráfico común. Parada con mobiliario.
- **Referencias ambientales:** Contacto visual directo con el paisaje rústico de alta calidad ambiental (Barranco de Tamaraceite). Sin espacio habilitado para estancia-mirador. Oportunidad en algunos espacios (zona de estancia en Las Majadillas, mirador en el margen sur de Díaz Casanova).

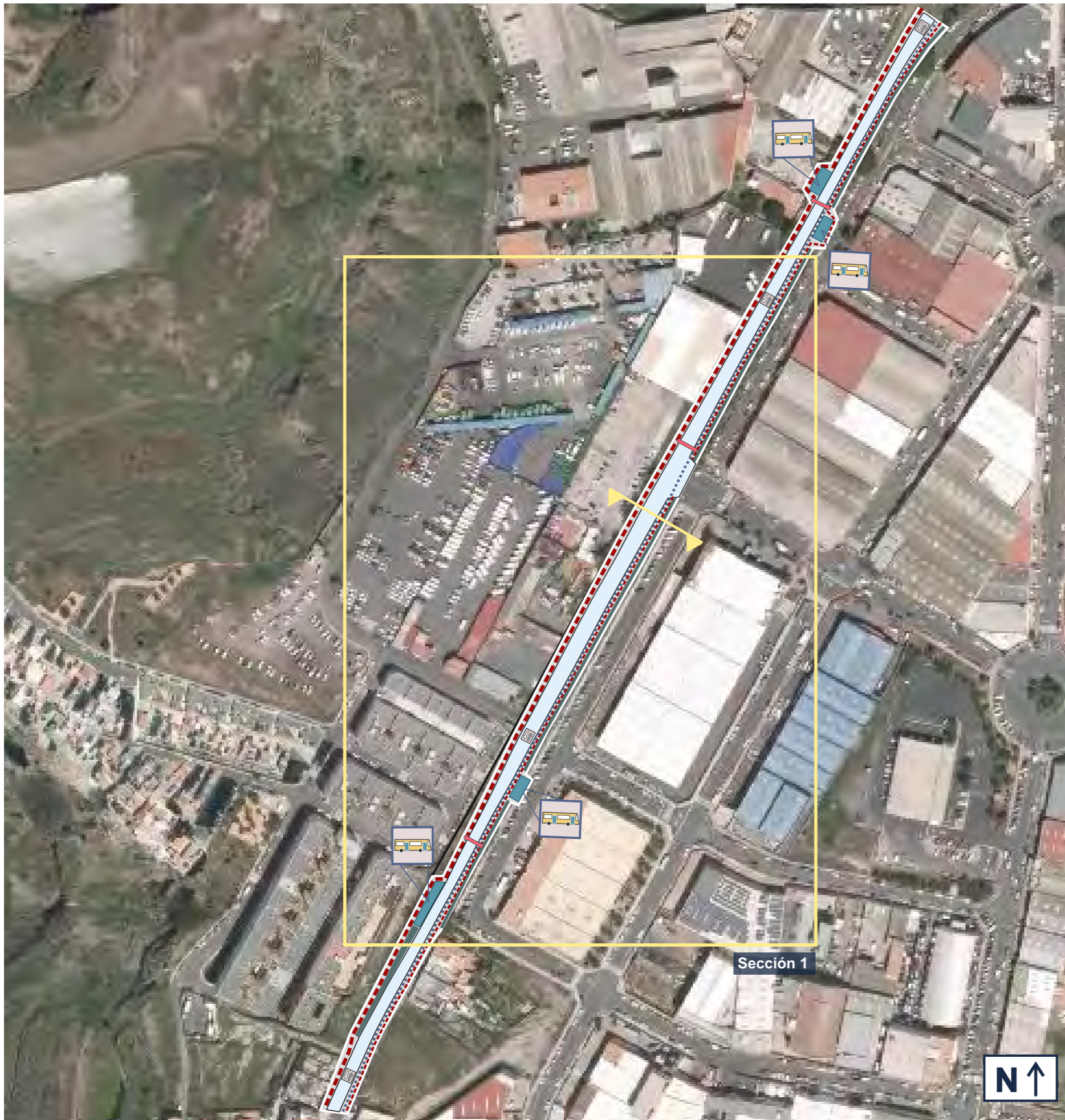


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

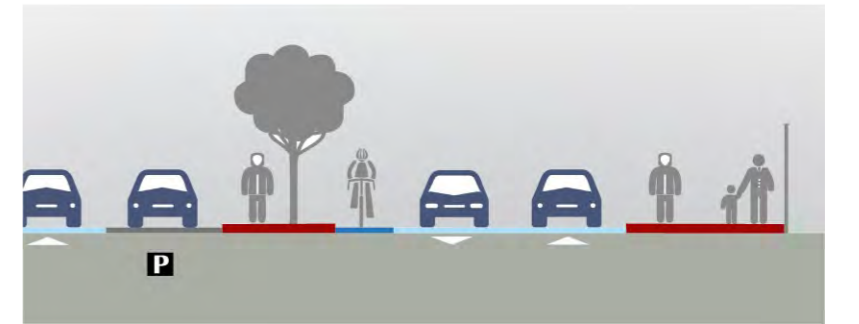
Observaciones

Tramo de 596 mts de longitud, con carril bici y acera peatonal por el lado derecho y fuera de la vía, mediante ensanche de la vía hacia la izquierda.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

Se deberán ejecutar las aceras en ambos lados de la vía según sección propuesta.

Las bicicletas circularán, en todo el tramo, por una plataforma específica compartiendo plataforma con la acera situada al este.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Circulación de bicicletas		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

Tramo G1_2-e: Las Perreras.

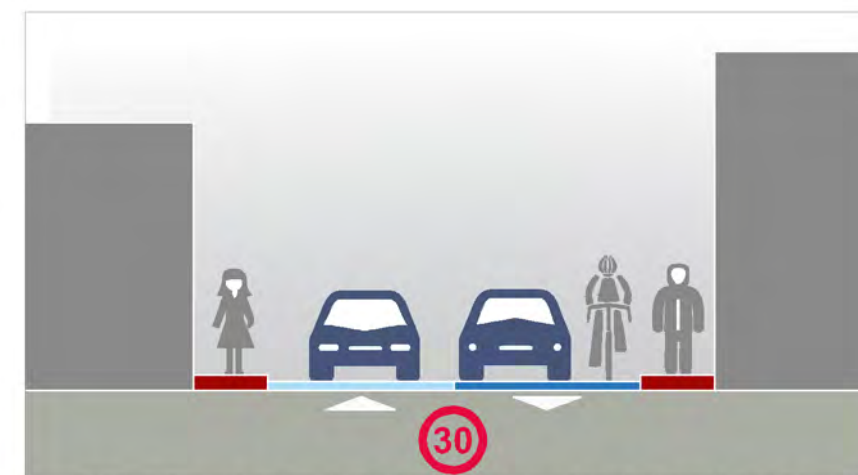
DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



- **Longitud del Tramo:** 1.180 m.. Pendiente media limitada. Llano predominante.
- **Estructura:** Predominio de calzada de en doble sentido (9 m.), varios apartaderos y márgenes utilizables en varios tramos.
- **Tipo de área territorial:** Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos 1, exepcto tramo coincidente con Las Perreras (Asentamiento Rural). Área rústica periurbana con contacto directa con la ciudad consolidada.
- **Intensidad de tráfico:** Moderada, con tramos temporales de intensidad alta.
- **Interseccionalidad / Aparcamientos:** Interseccionalidad baja en tramo de núcleo residencial / Sin uso de aparcamiento. Enclaves de estacionamiento marginal.
- **Potencial de recorrido peatonal:** Nula. Arcén mínimo asfaltado-aterrado sin acera. Tramos de acera menor en núcleo reidencial
- **Potencial de transporte público:** Recorrido compartido por tráfico común. Parada con mobiliario.
- **Referencias ambientales:** Contacto visual directo con el paisaje rústico de alta calidad ambiental (entorno de La Mayordomía-Las Perrras). Moderada potencialidad de disfrute paisajístico. Sin espacio habilitado para estancia-mirador. Oportunidad en algunos espacios (parada en margen Este, zona regulada para jardín en SRAR de Las Perreras).

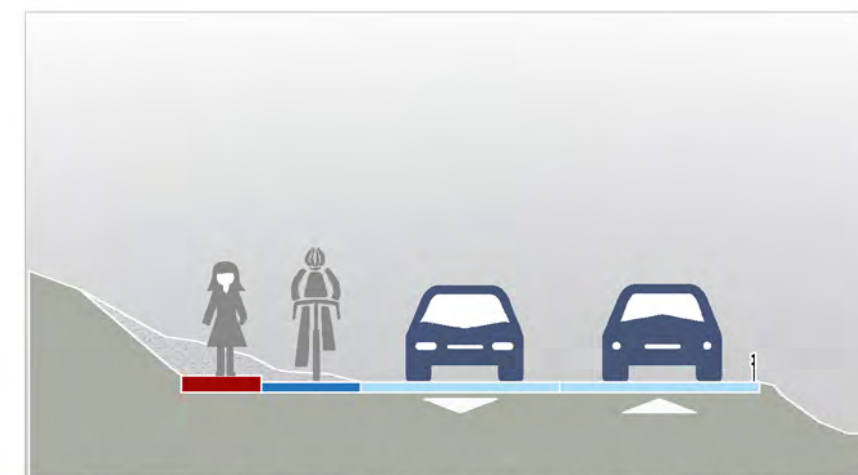
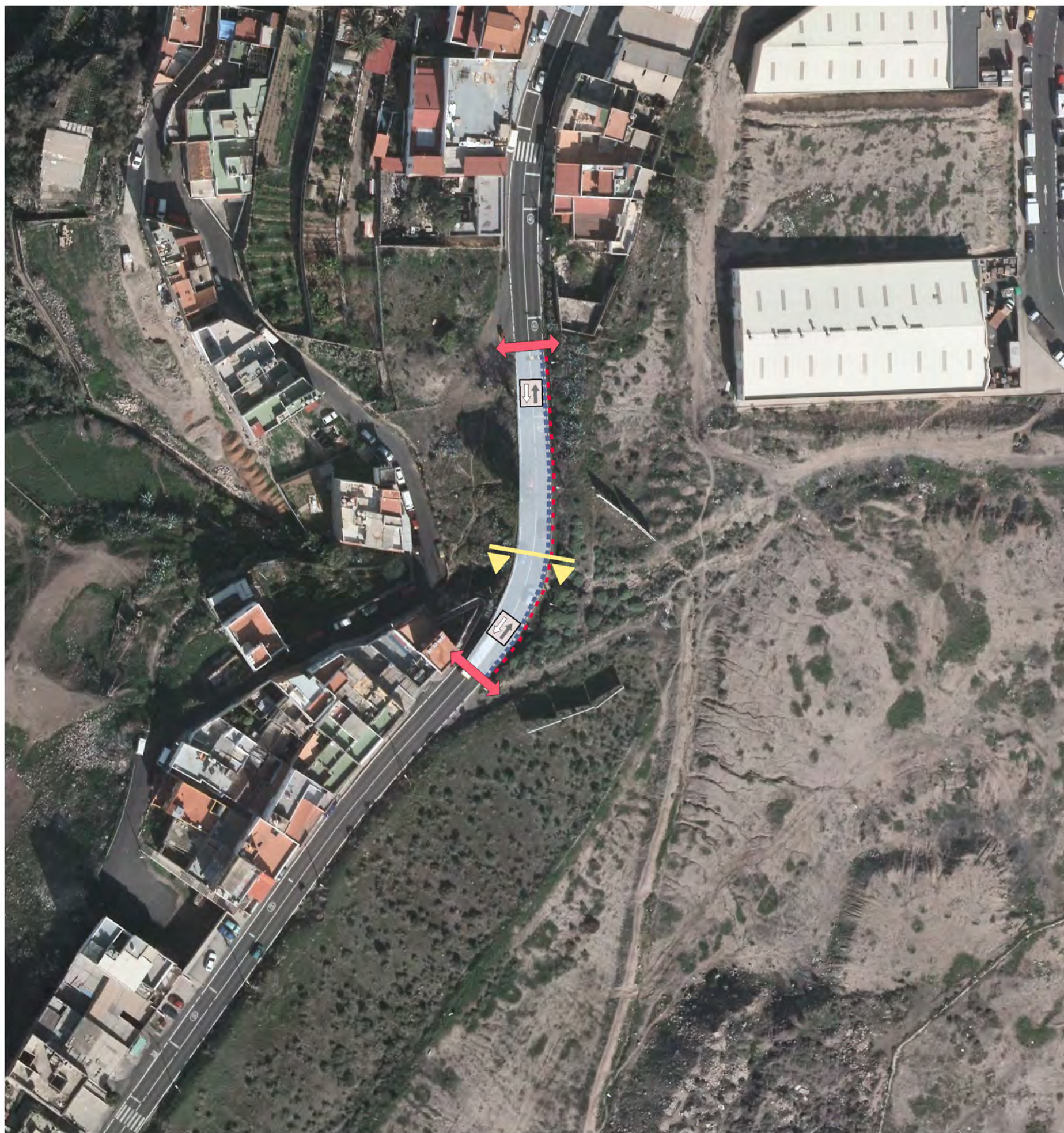


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 82,00 mts de longitud, entre edificaciones en los dos bordes, con aceras a ambos lados, y carril compartido por la izquierda. Pasos de peatones elevados mediante "guardias muertos". Señalización de peligro ilimitado y velocidad máxima a 30 km/h.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

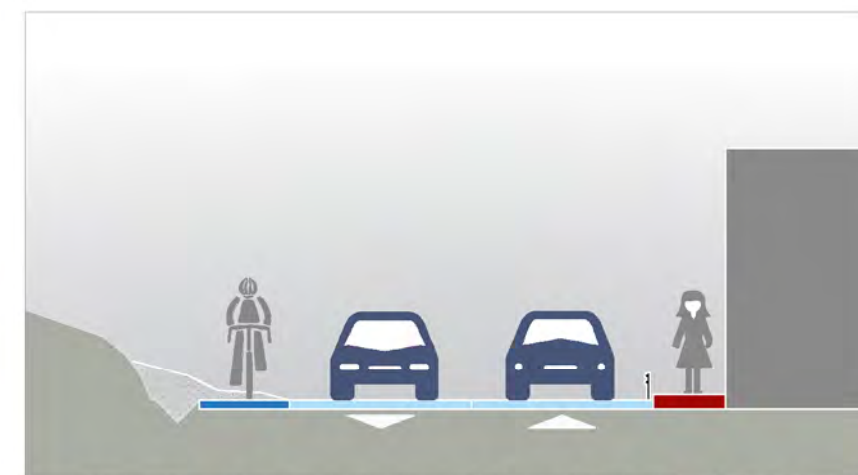


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 81,00 mts de longitud, con carril bici y acera por el borde izquierdo y fuera de la vía, ocupando pequeño desmonte de talud lateral.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

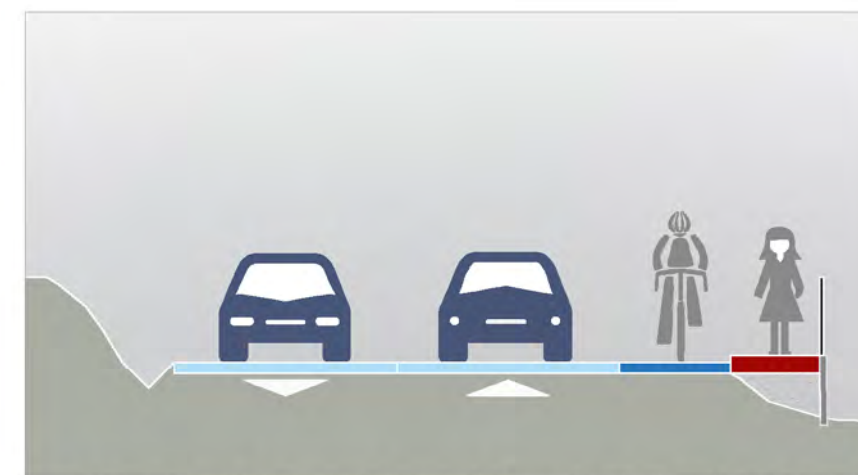


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 318,00 mts, acera en el lado derecho junto a las edificaciones, y carril bici al lado izquierdo en espacio lateral fuera de la vía ocupando pequeño talud a explanar.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

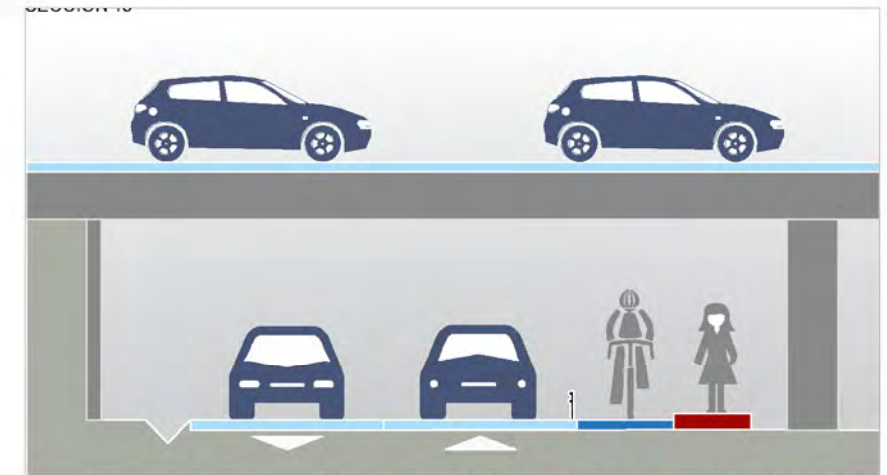
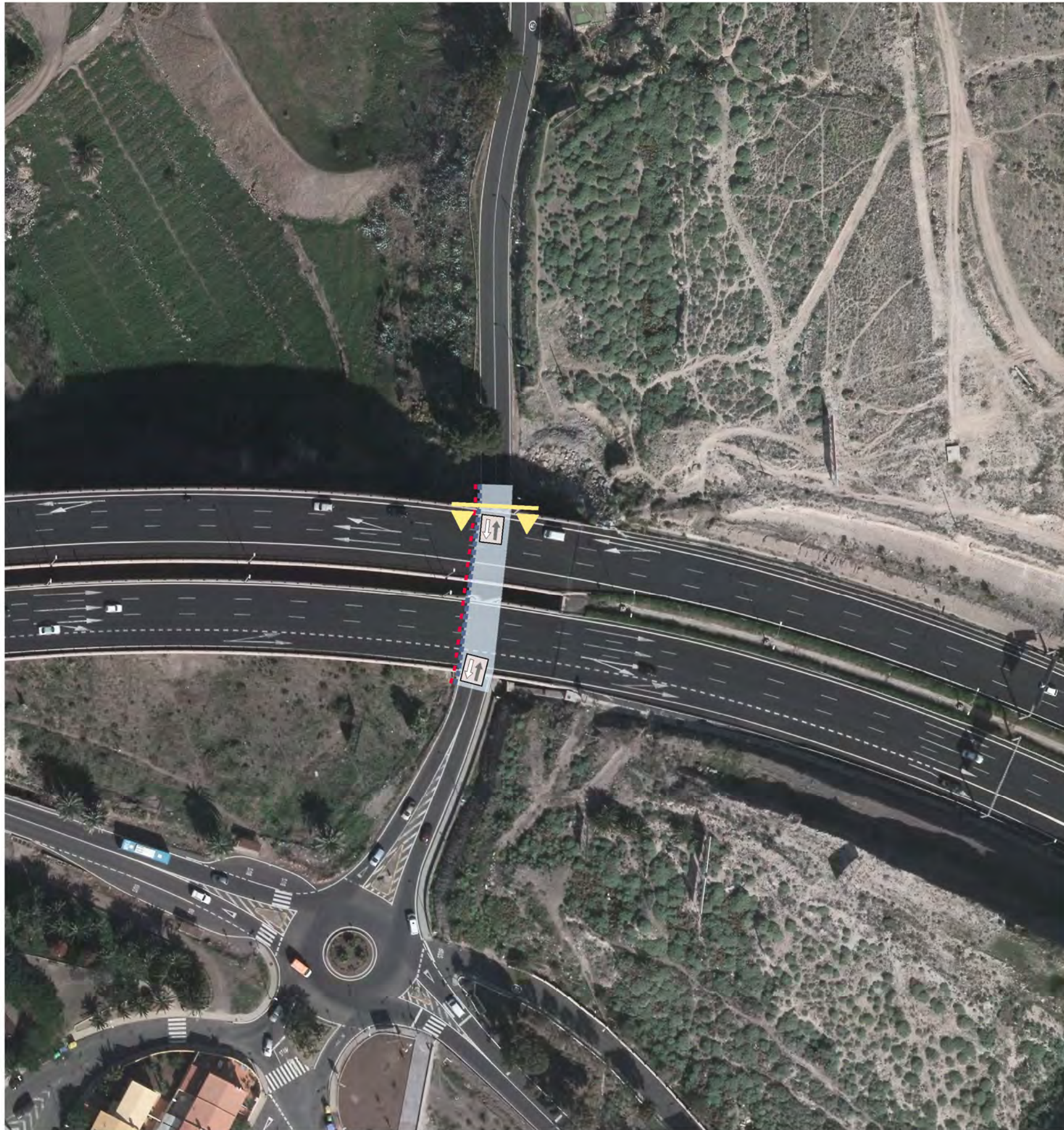


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 571,00 mts de longitud, carril bici y acera por el borde derecho y fuera de la vía, sobre recrecido de talud y muro.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 46,00 mts de longitud, que discurre bajo viaducto de la Circunvalación, con carril bici y acera por el borde derecho.



▪ Tramo G1_2-f: Antigua Carretera a Tamaraceite.

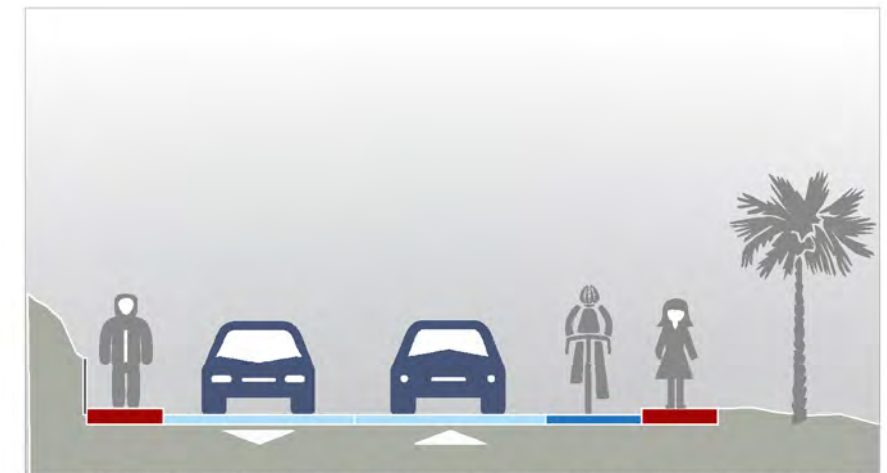
▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- Longitud del Tramo: 529 m.. Pendiente media limitada. Llano predominante.
- Estructura: Predominio de calzada de en doble sentido (10 m.), márgenes utilizables en varios tramos.
- Tipo de área territorial: Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos 1, exepcto tramo coincidente con Casas de Abajo (Asentamiento Rural). Área rústica periurbana con afección directa de la Circunvalación.
- Intensidad de tráfico: Moderada, con tramos temporales de intensidad alta.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Sin interseccionalidad / Sin espacio-uso de aparcamiento. Conexión con Tamaraceite-Casas de Abajo y con Hoya Andrea mediante rotondas de inicio y final.
- Potencial de recorrido peatonal: Nula. Arcén mínimo asfaltado-aterado sin acera.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Parada sin mobiliario asociado.
- Referencias ambientales: Contacto visual directo con el paisaje rústico de contrastada calidad ambiental (entorno de La Mayordomía). Alta poetncialidad de disfrute paisajístico. Sin acompañamiento de arbolado Sin espacio habilitado para estancia-mirador. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público.

▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO





Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 190,00 mts, que pasa tangencialmente por la rotonda de Hoya Andrea, carril bici y acera se sitúan por el borde derecho en explanada anexa. Parte del tramo en el entorno de la rotonda también cuenta con acera en el borde izquierdo.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

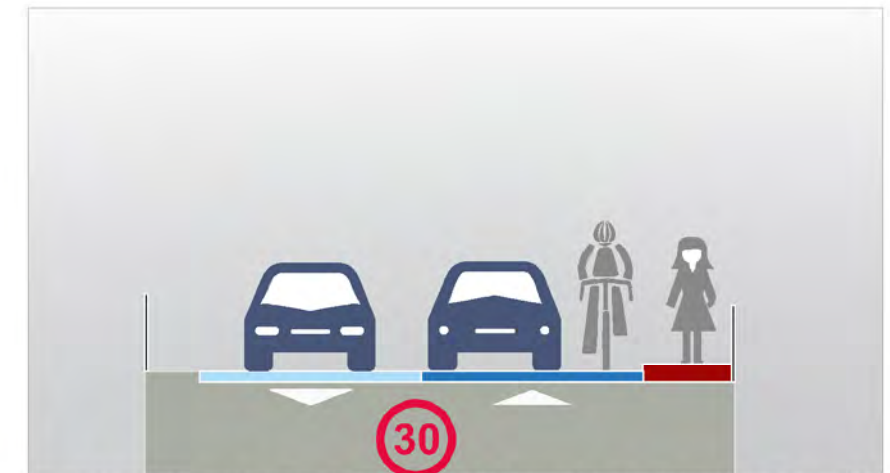


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 127 mts de longitud, con parte que vuelve a pasar por debajo del viaducto de la Circunvalación, y con carril y acera al lado derecho.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 141,00 mts, carril de bici compartido con el de vehículos por el borde derecho y acera por el exterior. Señalización de peligro ilimitado y velocidad máxima a 30 km/h.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de longitud 139,00 mts, carril bici por borde derecho y por el exterior, acera lateral de la propia urbanización.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

3.3.2.3. Vía internúcleo G1_3. Tamaraceite-Almatriche-Dragonal-Tafira.

Con carácter interior, se ubica en una posición central del ámbito municipal y discurre desde el barrio de Tamaraceite, en las proximidades del ramal de enlace con la Circunvalación Tangencial, hacia el núcleo interior de Tafira.

Presenta continuidad con la vía internúcleo citada anteriormente (G1_2), dando la posibilidad de conectar el barrio litoral de Guanarteme con el interior de la isla.

En su recorrido atraviesa los núcleos de Hoya Andrea, Almatriche, Dragonal Bajo y Dragonal Alto. Está compuesto por los viales GC-300 y GC-310.

Presenta una longitud de 6,20 kilómetros y parte de su trazado está municipalizado.

Se define en los siguientes tramos:

Tramo G1_3-a: **Rotonda Hoya Andrea-Rotonda Almatriche.**

Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos /
Suelo Urbano Consolidado.

Tramo G1_3-b: **Almatriche Bajo.**

Suelo Urbano Consolidado / Suelo Urbano No Consolidado (UA-52).

Tramo G1_3-c: **Almatriche Alto.**

Suelo Urbanizable Diferido (UZD-01) / Suelo Urbano Consolidado.

Tramo G1_1-d: **El Zardo-Dragonal Bajo.**

Suelo Urbano Consolidado / Suelo Rústico de Protección Paisajística /
Suelo Rústico de Asentamiento Rural.

Tramo G1_1-e: **Dragonal Bajo-La Calzada.**

Paisaje Protegido de Pino Santo.

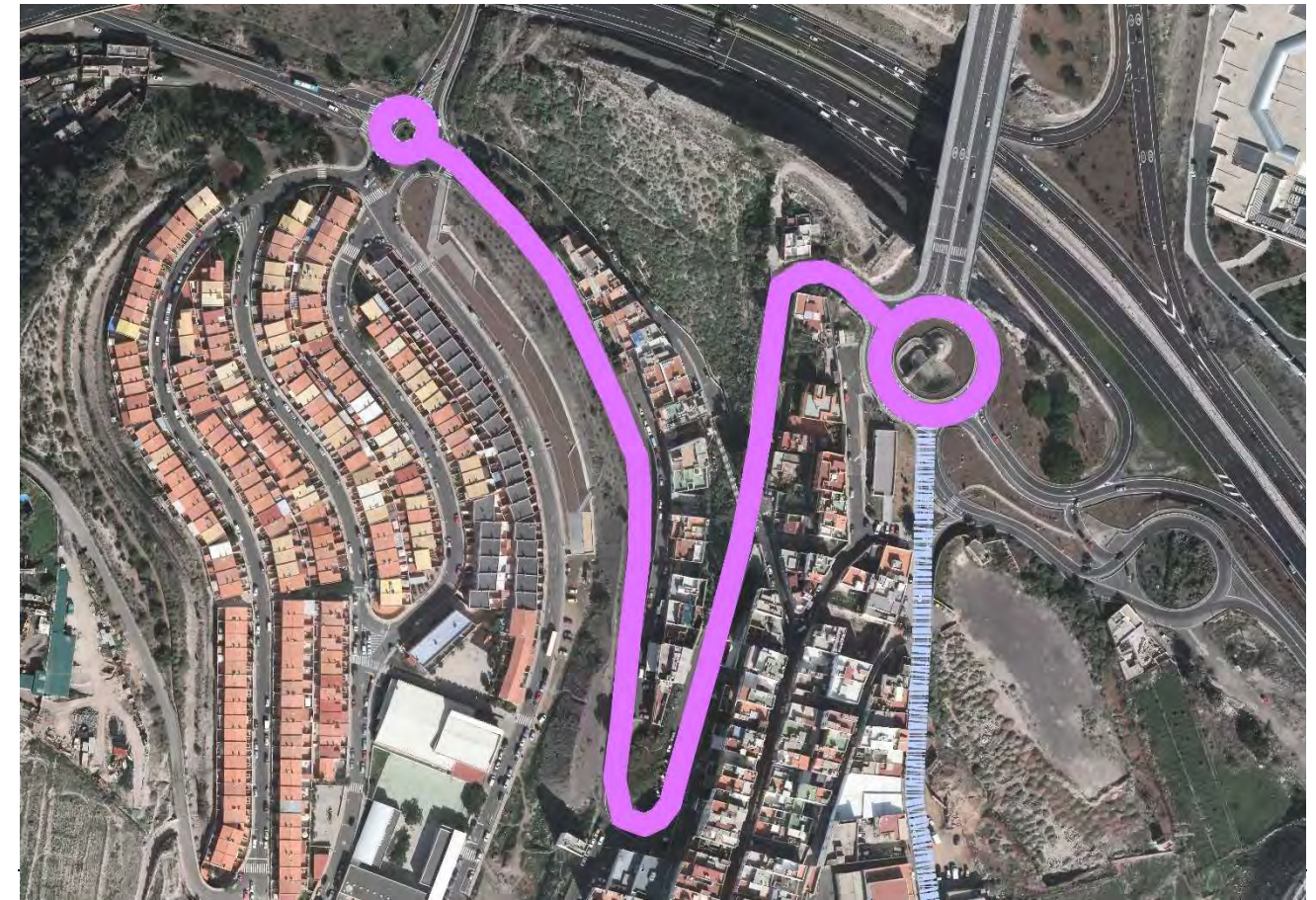
Tramo G1_1-f: **La Calzada-Crce del Gallo.**

Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos /
Suelo Urbano Consolidado.



Figura 24. Recorrido de la Vía Internúcleo G1_3

- Tramo G1_3-a: Rotonda Hoya Andrea-Rotonda Almatriche.
 - DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



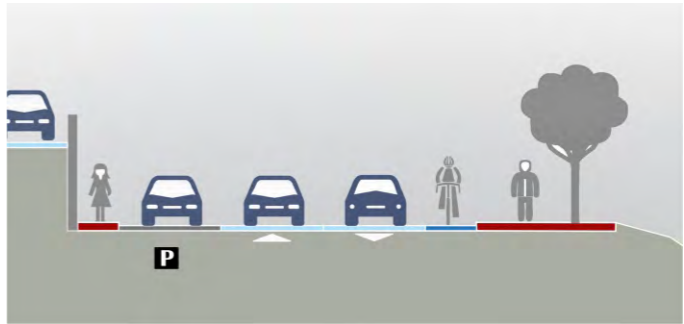
- Longitud del Tramo: 678 m.. Pendiente media moderada. Basculación hacia el Este.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido (8-10 m.).
- Tipo de área territorial: Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos y Suelo Urbano Consolidado. Zona de ciudad periférica con prevalencia de autoconstrucción o espacio urbano de barrio.
- Intensidad de tráfico: Moderada, con tramos temporales de intensidad alta.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad baja / Sin zonas varias de aparcamiento, con enclaves de estacionamiento marginal.
- Potencial de recorrido peatonal: Arcén mínimo asfaltado-aterado sin acera.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Paradas sin mobiliario.
- Referencias ambientales: Sin hitos ambientales relevantes. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Referencia puntual de singularidad paisajística hacia el entorno de Tamaraceite-Los Giles. Puntual acompañamiento de arbolado con papel cualificador del paisaje. Oportunidad de enclaves de estancia y mirador en el frente norte con Espacio Libre en el PGO.

▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO

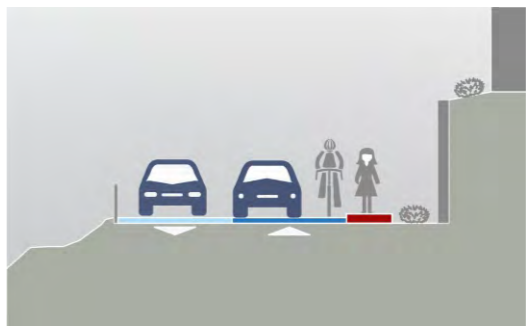




PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

- Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.
- Se deberán ejecutar las aceras según plano y sección propuesta. En la primera sección del tramo, las bicicletas circularán, por una plataforma específica aprovechando el espacio libre colindante. En la segunda sección, se establece una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y se deberá señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.
- Se regulariza el estacionamiento quedando limitado a las zonas señaladas en el plano.
- Se mantiene la ubicación de las paradas de guaguas.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Circulación de bicicletas		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

Tramo G1_3-b: Almatriche Bajo.

DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



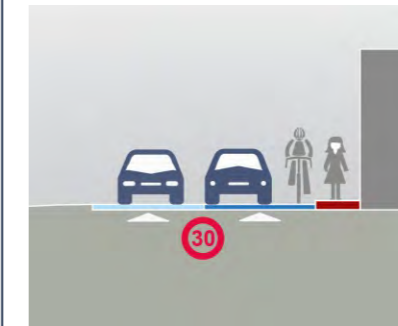
RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



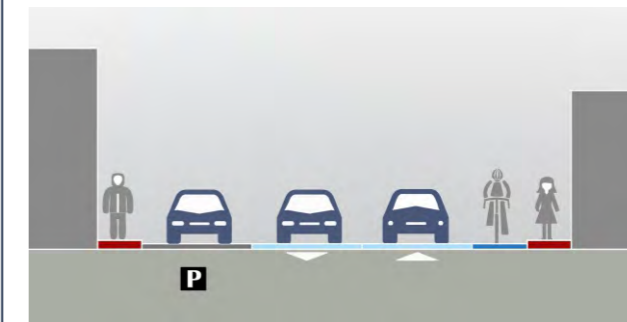
- Longitud del Tramo: 1.044 m.. Pendiente media limitada. Llano predominante.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido (6-8 m.) con desarrollo longitudinal de norte a sur.
- Tipo de área territorial: Suelo Urbano Consolidado, excepto tramo inicial junto a Suelo Urbano No Consolidado. Zona de ciudad periférica con prevalencia de autoconstrucción o espacio urbano de barrio.
- Intensidad de tráfico: Moderada.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad baja / Con franjas continuas de aparcamiento, en especial en margen Oeste.
- Potencial de recorrido peatonal: Moderada. Aceras de anchura limitada propia de zonas de barrios con tramos sin encintar.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Paradas sin mobiliario.
- Referencias ambientales: Sin hitos ambientales relevantes. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Sin referencia puntual de singularidad paisajística hacia el entorno de Tamaraceite-Los Giles. Oportunidad de enclaves de estancia y mirador en Espacios Libres.



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

Se deberán ejecutar las aceras según plano y sección propuesta.

En la primera sección del tramo, se establece una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y se deberá señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

En la segunda sección, las bicicletas circularán por una plataforma específica.

Se regulariza el estacionamiento quedando limitado a las zonas señaladas en el plano.

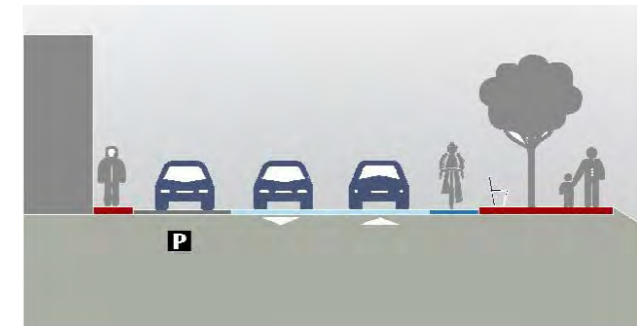
La propone una localización alternativa a la parada de guaguas situada en el lado oeste próxima a la actual pero con una mejor accesibilidad.

En el momento que la urbanización del Plan Parcial UZO-03 Almatriche entre en funcionamiento en su totalidad y se ejecute su conexión con la GC-3, se deberá valorar la posibilidad de convertir este tramo de vía en una calzada de un solo sentido y conseguir disminuir la carga de tráfico que ahora soporta.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Circulación de bicicletas		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

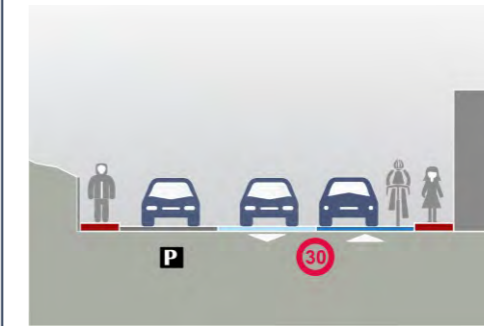
DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

- Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.
- Se deberán ejecutar las aceras según plano y sección propuesta.
- Se propone la circulación de las bicicletas, en todo el tramo, haciendo uso de una plataforma específica.
- Se regulariza el estacionamiento quedando limitado a las zonas señaladas en el plano.
- En el momento que la urbanización del Plan Parcial UZO-03 Almatriche entre en funcionamiento en su totalidad y se ejecute su conexión con la GC-3, se deberá valorar la posibilidad de convertir este tramo de vía en una calzada de un solo sentido y conseguir disminuir la carga de tráfico que ahora soporta.

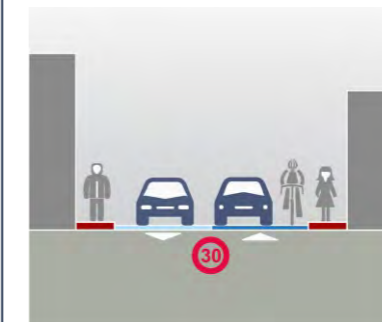
	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Circulación de bicicletas		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

Se deberán ejecutar las aceras según plano y sección propuesta.

Se regulariza el estacionamiento quedando limitado a las zonas señaladas en el plano.

Se establece una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y se deberá señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

En el momento que la urbanización del Plan Parcial UZO-03 Almatriche entre en funcionamiento en su totalidad y se ejecute su conexión con la GC-3, se deberá valorar la posibilidad de convertir este tramo de vía en una calzada de un solo sentido y conseguir disminuir la carga de tráfico que ahora soporta.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Circulación de bicicletas		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

Tramo G1_3-c: Almatriche Alto.

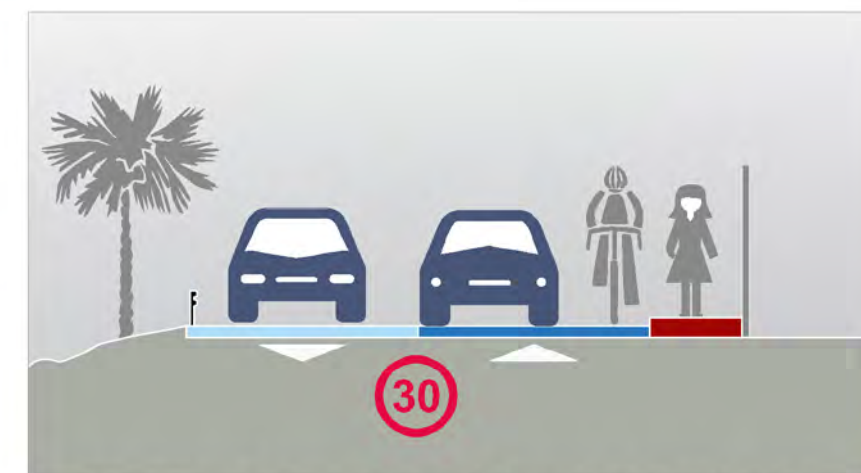
DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



- Longitud del Tramo: 1.008 m. Pendiente media limitada. Llano predominante, excepto tramo inicial.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido (6-8 m.) con desarrollo longitudinal de norte a sur.
- Tipo de área territorial: Suelo Urbano Consolidado. Zona de ciudad periférica con prevalencia de autoconstrucción o espacio urbano de barrio.
- Intensidad de tráfico: Moderada.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad baja / Sin zonas de aparcamiento, con franjas de estacionamiento marginal.
- Potencial de recorrido peatonal: Baja. Arcén mínimo asfaltado-aterrado sin acera, salvo tramos de acera menor.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Paradas sin mobiliario.
- Referencias ambientales: Hitos ambientales relevantes en el tramo inicial (palmeral de Almatriche-Depuradora y vistas al Barranco del Guinguada), repitiéndose éste en enclaves sucesivos en el margen Este. Alta calidad ambiental de ese entorno. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Oportunidad de enclaves de estancia y mirador en Espacios Libres.



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

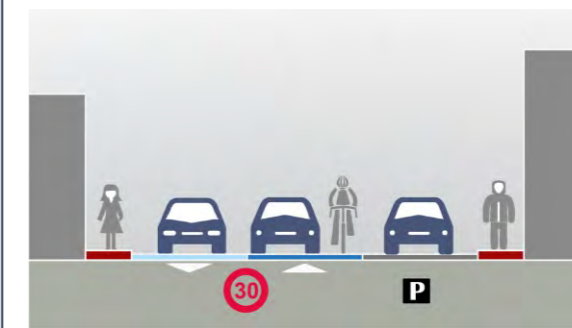
Observaciones

Tramo de longitud 168,00 mts, que prácticamente mantiene la solución constante de las travesías de Almatriche, con el carril bici compartido por el borde derecho y acera en el mismo lateral.

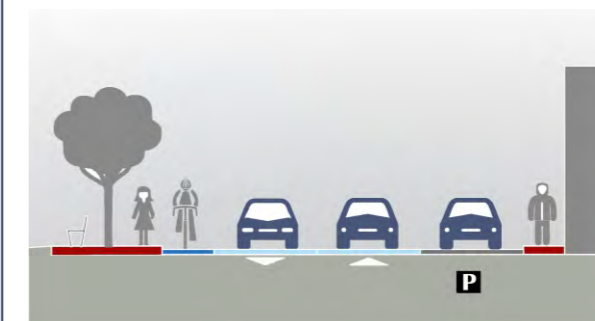
	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

Se deberán ejecutar las aceras según plano y sección propuesta.

En la primera sección del tramo se establece una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y se deberá señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta. En la segunda sección, las bicicletas circularán, por una plataforma específica aprovechando el espacio libre colindante.

Se regulariza el estacionamiento quedando limitado a las zonas señaladas en el plano.

La propone una localización alternativa de las paradas de guaguas a zonas próximas pero con mejor accesibilidad.

En algunos puntos de este tramo de la vía, la sección de la misma tiene ya las dimensiones mínimas lo cual imposibilita la ejecución, al día de hoy, de ninguna actuación que mejore la accesibilidad, por ello, a la hora de diseñar la propuesta, se ha tenido en cuenta la ordenación que establece el vigente PGO2012 en lo que a cambios de alineación se refiere.

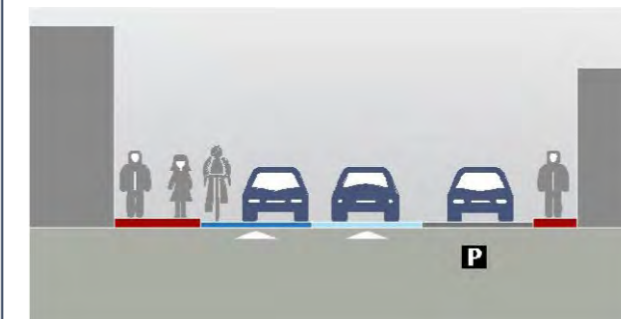
	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Circulación de bicicletas		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

Se deberán ejecutar las aceras según plano y sección propuesta.

En la primera sección del tramo, las bicicletas circularán, por una plataforma específica aprovechando el espacio libre colindante. En la segunda sección, se establece una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y se deberá señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

Se regulariza el estacionamiento quedando limitado a las zonas señaladas en el plano.

La propone una localización alternativa de la parada de guaguas localizada a poniente a una zona próxima hacia el sur pero con mejor accesibilidad.

En algunos puntos de este tramo de la vía, la sección de la misma tiene ya las dimensiones mínimas lo cual imposibilita la ejecución, al día de hoy, de ninguna actuación que mejore la accesibilidad, por ello, a la hora de diseñar la propuesta, se ha tenido en cuenta la ordenación que establece el vigente PGO2012 en lo que a cambios de alineación se refiere.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Circulación de bicicletas		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

▪ Tramo G1_3-d: El Zardo-Dragonal Bajo.

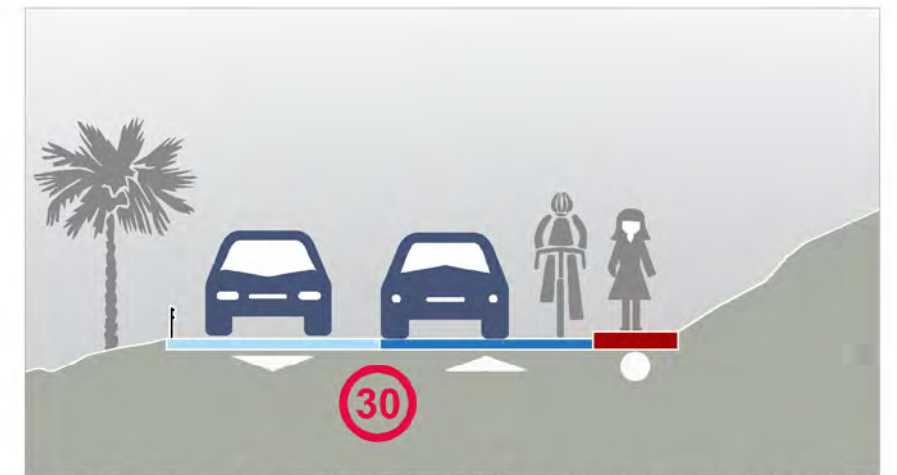
▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



- Longitud del Tramo: 447 m.. Pendiente media moderada. Basculación hacia el sur.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido (5-6 m.) propia de carretera en entorno rústico.
- Tipo de área territorial: Suelo Rústico de Protección Paisajística. Entorno rural en ladera de acceso entre Almatriche y el Barranco del Guinguada.
- Intensidad de tráfico: Baja.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad nula / Sin zonas de aparcamiento.
- Potencial de recorrido peatonal: Nula. Arcén mínimo asfaltado-aterado sin acera.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Sin paradas.
- Referencias ambientales: Hito ambiental relevante en el Barranco del Guinguada y su contrastada aptitud de paisaje). Muy alta calidad ambiental de ese entorno. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público.



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de carretera de longitud 730,00 mts, con muchos puntos estrechos, que obligan a desarrollar el carril bici compartido con el tráfico por el borde derecho de la vía, y acera lateral por el mismo borde. Limitación de velocidad a 30 Km/h.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

▪ Tramo G1_3-e: Dragonal Bajo-La Calzada.

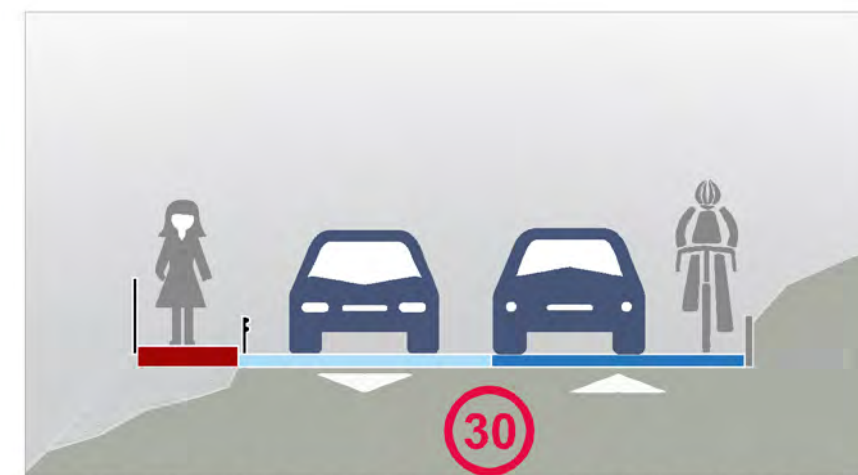
▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- Longitud del Tramo: 1.888 m. Pendiente media limitada. Llano predominante, excepto tramo inicial con pendiente moderada y basculación hacia el sur.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido (5-6 m.) propia de carretera en entorno rústico.
- Tipo de área territorial: Paisaje Protegido de Pino Santo. Entorno rural en el fondo del Barranco del Guinguada.
- Intensidad de tráfico: Baja.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad nula / Sin zonas de aparcamiento, excepto espacios habilitados junto al Jardín Canario y restaurante.
- Potencial de recorrido peatonal: Nula. Arcén mínimo asfaltado-aterrado sin acera.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Paradas sin mobiliario asociado.
- Referencias ambientales: Hito ambiental relevante en el Barranco del Guinguada y su contrastada aptitud de paisaje). Espacio Natural Protegido. Muy alta calidad ambiental de ese entorno. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público, excepto el Jardín Canario. Abundante acompañamiento botánico con papel cualificador.

▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



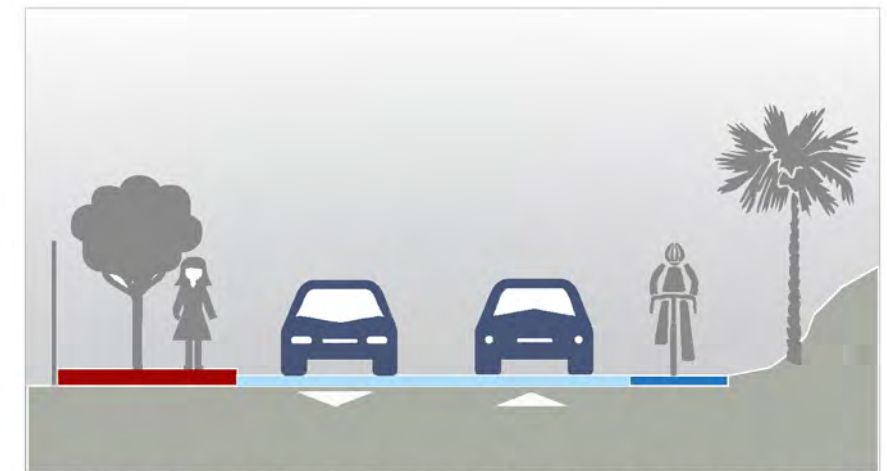


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 89,00 mts, que discurre en la zona del Dragonal Bajo, con una topografía más plana que tramos anteriores, que permiten recrecer taludes y ejecutar una acera por el borde izquierdo, manteniendo carril bici compartido por el borde derecho, con limitación de velocidad a 30 Km/h.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

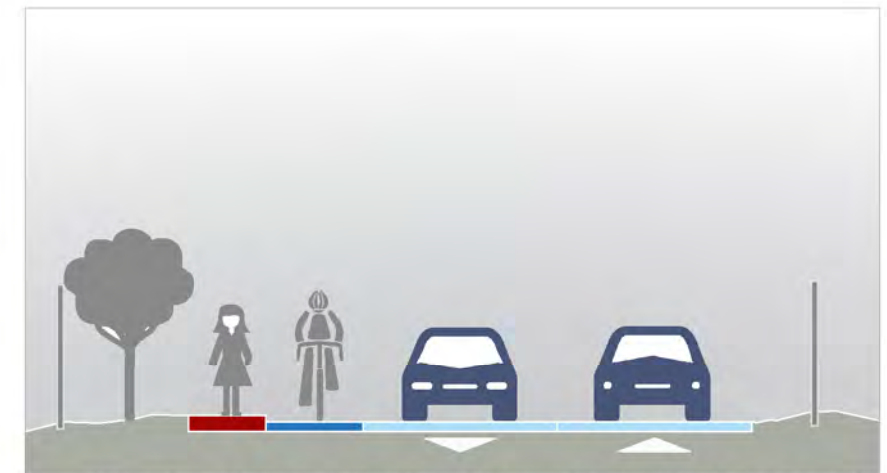


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 320,00 mts, que discurre por la zona del jardín canario, se aprovechan espacios exteriores con amplitud para utilizar acera peatonal por la izquierda y carril bici independiente de la vía por el lado derecho.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

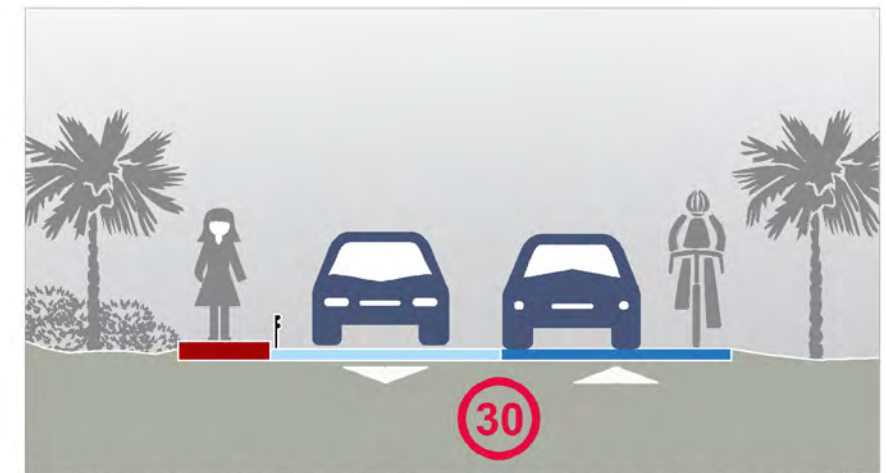


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 404,00 mts, con acera y carril bici por la izquierda y exterior a la vía.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 345,00 mts, con acera por la izquierda y carril bici por la derecha compartido con la vía. Limitación de velocidad a 30 Km/h.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

▪ Tramo G1_3-f: La Calzada-Cruce del Gallo.

▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- Longitud del Tramo: 965 m. Pendiente media limitada. Llano predominante, excepto tramo inicial con pendiente moderada y basculación hacia el norte.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido (5-6 m.) propia de carretera en entorno rústico.
- Tipo de área territorial: Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamiento, excepto tramo final en Suelo Urbano Consolidado. Entorno rural en la zona de contacto del Barranco del Guinguada con Tafira.
- Intensidad de tráfico: Baja.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad nula / Sin zonas de aparcamiento.
- Potencial de recorrido peatonal: Nula. Arcén mínimo asfaltado-aterado sin acera.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Parada sin mobiliario.
- Referencias ambientales: Hito ambiental relevante en el Barranco del Guinguada y su contrastada aptitud de paisaje). Inmediatez a Espacio Natural Protegido. Muy alta calidad ambiental de ese entorno. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Abundante acompañamiento botánico con papel cualificador.

▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO





Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

No se interviene. Tramo de longitud 1.460,00 mts, de especial dificultad, por su estrechez, sin apenas espacios libres en los bordes de la vía, saturado de vegetación autóctona y de interés ecológico, muros de fincas limítrofes, así como viviendas en zona del cruce de la Calzada, etc. Cualquier solución exige una decisión drástica de limitar el tráfico rodado en un solo sentido.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

3.3.2.4. Vía internúcleo G1_4. Vegueta-San Roque-Lomo Blanco-Tafira.

Parte desde la vertiente oriental del municipio, conecta el centro histórico de Vegueta-Triana con el núcleo interior de Tafira. En su recorrido pasa por los núcleos de San Roque, Lomo Verdejo, Lomo Blanco y Campus Universitario. Está compuesto por los viales Calle Ramón y Cajal, Calle Real de San Roque, Calle Farnesio, Calle Fama, GC-112, GC-110 y GC-111.

Presenta una longitud de 9,40 kilómetros y dispone tan solo de una pequeña parte municipalizada. Pese a disponer de una minoría de trazado municipal resulta conveniente incluir esta vía dentro de esta categoría de vías internúcleos por la trascendencia que tiene conectar con itinerarios peatonales / ciclables el Campus Universitario de Tafira con la plataforma baja de la ciudad y con los barrios contiguos que puedan alojar la vida universitaria.

La comunidad universitaria representa un público simpatizante con las dinámicas alternativas al vehículo privado, por lo que resulta muy oportuno conectar el campus con la plataforma baja de la ciudad a través de algún recorrido bici / peatón seguro, y favorecer así el desarrollo de sistemas compatibles, como extender los puntos de préstamos de bici pública hasta el propio campus; de manera que los estudiantes puedan utilizar la bici para bajar a la plataforma baja de la ciudad a través de este vial. Las bicis podrían ser subidas hasta el campus por camiones o guaguas.

Se define en los siguientes tramos:

Tramo G1_4-a: **Vegueta- San Roque-La Matula.**

Suelo Urbano Consolidado.

Tramo G1_4-b: **La Matla- Carretera del Secadero.**

Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos /
Suelo Urbano Consolidado.

Tramo G1_4-c: **Lomo Blanco - El Fondillo.**

Suelo Urbano Consolidado.

Tramo G1_4-d: **El Fondillo -Cruce del Gallo.**

Suelo Urbano Consolidado.

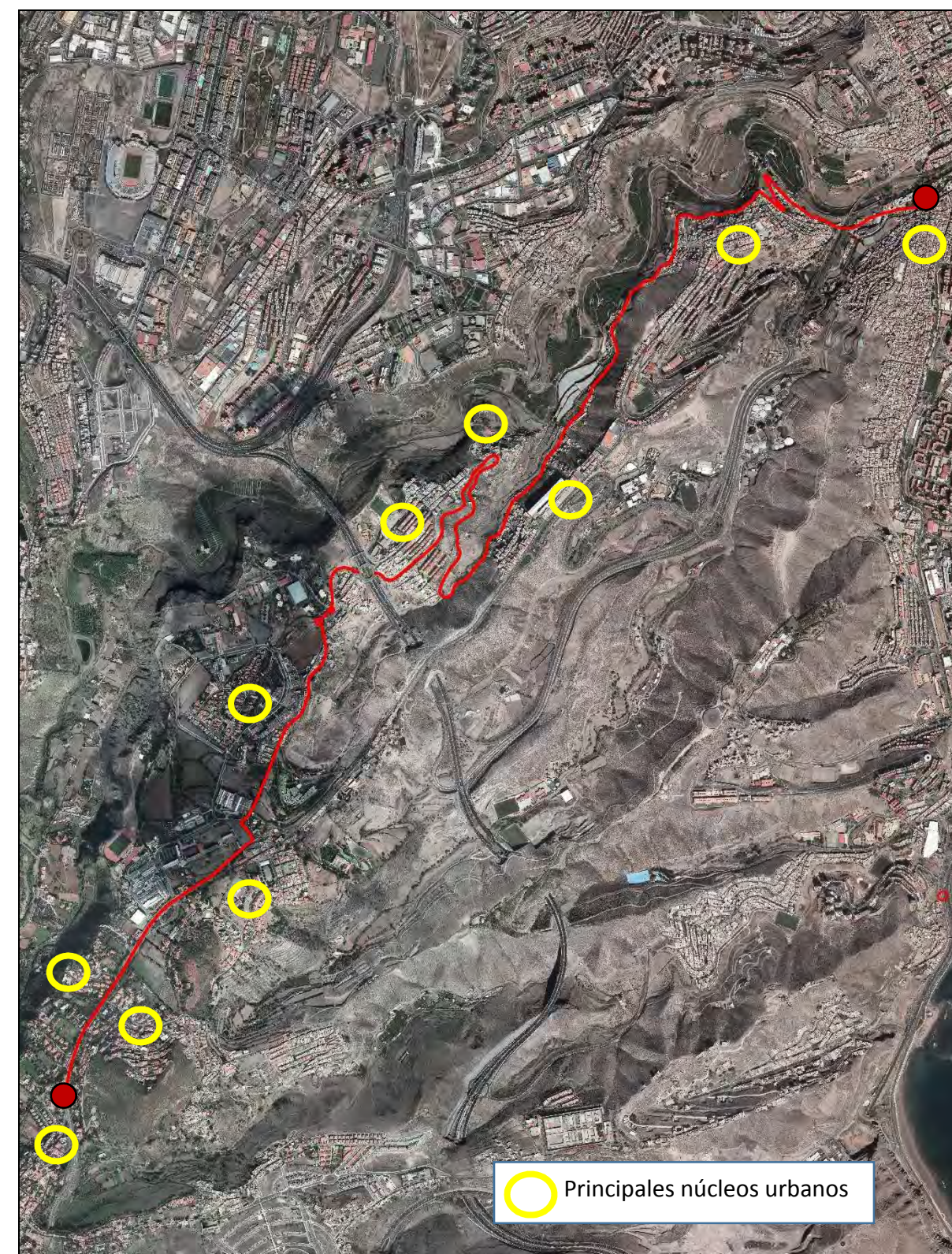


Figura 25. Recorrido de la Vía Internúcleo G1_4

• Tramo G1_4-a : Vegueta -San Roque-La Matula. ▀

DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



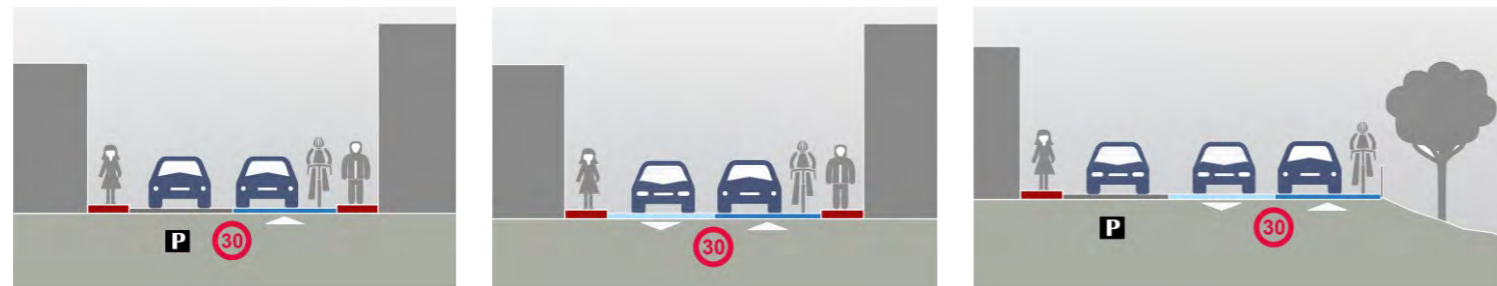
▀ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



- Longitud del Tramo: 2.190 m. Pendiente media limitada. Llano predominante, excepto tramo junto al núcleo de San Roque con leve basculación hacia Vegueta.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido (5-6 m.) propia de carretera periférica de conexión entre barrios.
- Tipo de área territorial: Suelo Urbano Consolidado. Entorno tradicional e histórico de San Roque y Vegueta en colindancia con el Bco de Guinguada.
- Intensidad de tráfico: Moderada.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad baja / Sin zonas de aparcamiento, salvo enclaves de estacionamiento marginal.
- Potencial de recorrido peatonal: Nula. Arcén mínimo asfaltado-aterado sin acera, exepto tramos de acera menor en San Roque y Vegueta.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Parada sin mobiliario.
- Referencias ambientales: Hito ambiental relevante en el Barranco del Guinguada y su contrastada aptitud de paisaje. Alta calidad ambiental de ese entorno en contacto con el Conjunto Histórico de Vegueta. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Puntual acompañamiento botánico-arbolado con papel cualificador.



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1

Sección 2

Sección 3

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la calzada en solo sentido en la primera sección del tramo.

Se deberá regularizar el estacionamiento de vehículos limitándose a las zonas señaladas en el plano.

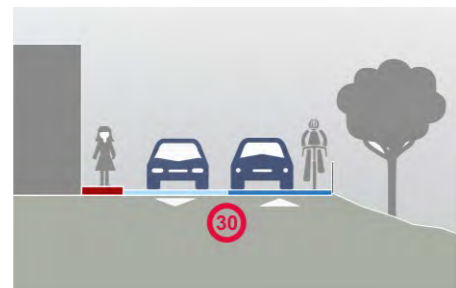
Se propone establecer una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Carril bici		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad



Sección 1

PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

Se deberán ejecutar las aceras en ambos lados de la vía según sección propuesta.

Se propone establecer una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Carril bici		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

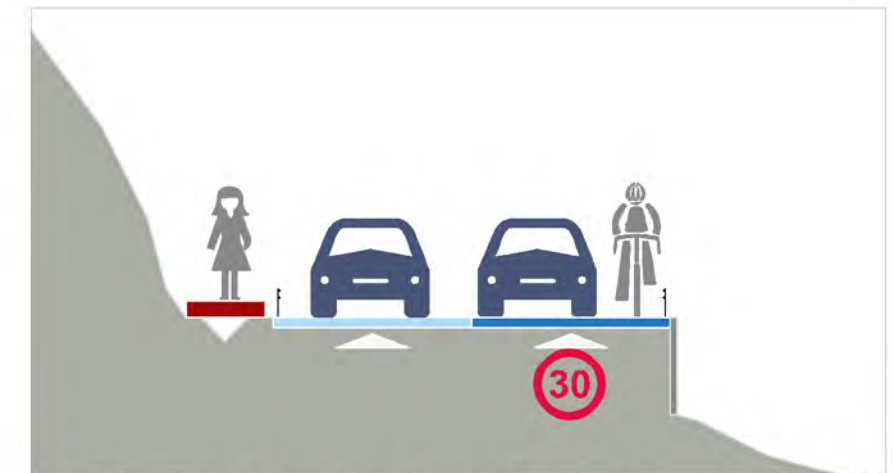
• Tramo G1_4-b: La Matula - Carretera de Secadero. ■
 DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



■ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



- Longitud del Tramo: 3.280 m. Pendiente media moderada. Basculación hacia el Barranco y hacia Vegueta.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido (5-6 m.) propia de carretera en entorno rústico.
- Tipo de área territorial: Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamiento, excepto tramo de Secadero en Suelo Urbano Consolidado. Entorno rural en la zona de contacto del Barranco del Guinguada con Tafira Baja y Vegueta.
- Intensidad de tráfico: Baja.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad nula / Sin zonas de aparcamiento, salvo enclaves de estacionamiento marginal.
- Potencial de recorrido peatonal: Nula. Arcén mínimo asfaltado-aterado sin acera.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Parada sin mobiliario.
- Referencias ambientales: Hito ambiental relevante en el Barranco del Guinguada y su contrastada aptitud de paisaje). Alta calidad ambiental de ese entorno. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Sin acompañamiento botánico-arbolado con papel cualificador.



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

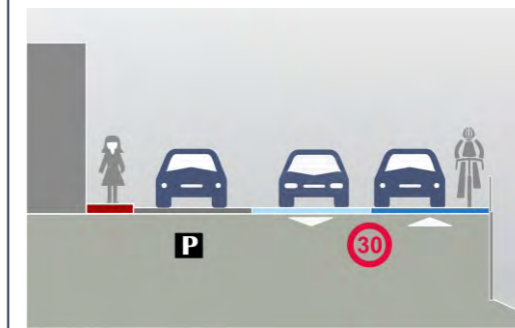
Observaciones

Tramo de longitud 650 mts, por una vía extremadamente estrecha, con un corte de talud a la izquierda y muros bajo rasante a la derecha, con interesantes vistas al Barranco Guiniguada. Se propone acera por la izquierda, sobre cuneta de pluviales y carril bici compartido a derecha. Limitación de velocidad a 30 Km/h.

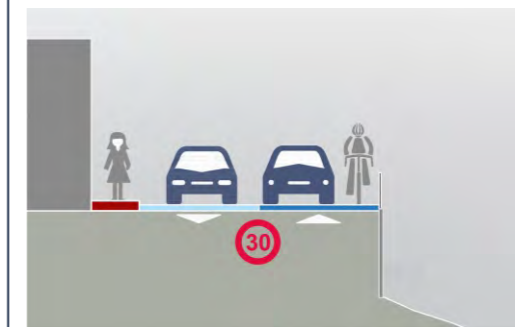
	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

Se deberán ejecutar las aceras en ambos lados de la vía según sección propuesta.

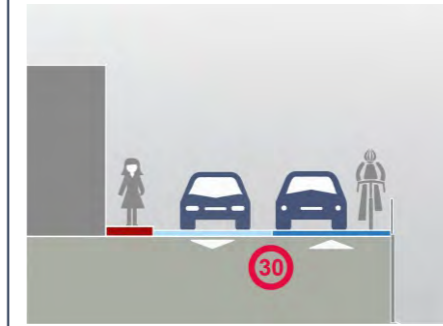
Se propone establecer una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Carril bici		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad



Sección 1

PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

Se deberán ejecutar las aceras en ambos lados de la vía según sección propuesta.

Se propone establecer una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Carril bici		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

• Tramo G1_4-c: Lomo Blanco-El Fondillo.

▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



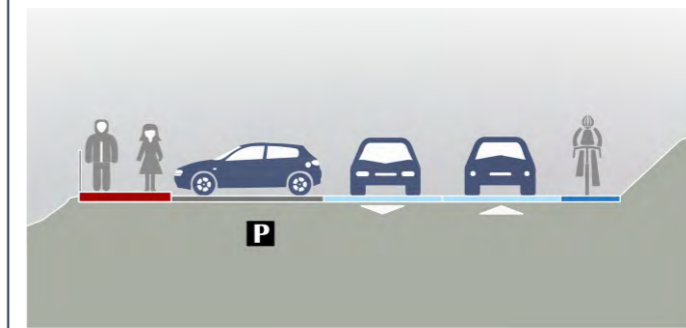
- Longitud del Tramo: 1.643 m. Pendiente media limitada. Llano predominante, excepto en el tramo de Lomo Blanco con basculación hacia el Este.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido y dos carriles cada uno (6-8 m.) propia de carreteras rústicas de conexión entre núcleos. Intersección con la Circunvalación, condicionada por la titularidad y gestión sectorial.
- Tipo de área territorial: Suelo Urbano Consolidado.
- Intensidad de tráfico: Moderada.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad moderada por acceso a zona residencial y universitaria en su recorrido / Sin zonas de aparcamiento.
- Potencial de recorrido peatonal: Nula. Arcén asfaltado-aterrado sin acera, excepto en tramo final de Lomo Blanco.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Paradas varias; algunas sin mobiliario asociado.
- Referencias ambientales: Sin hitos ambientales relevantes. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Sin referencia puntual de singularidad paisajística hacia el Barranquillo de Los Toledo.

▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO

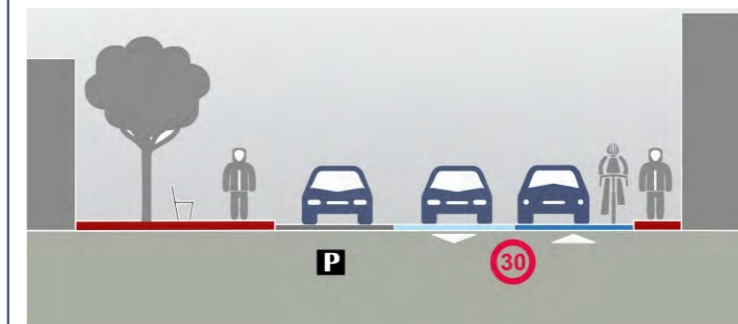




PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

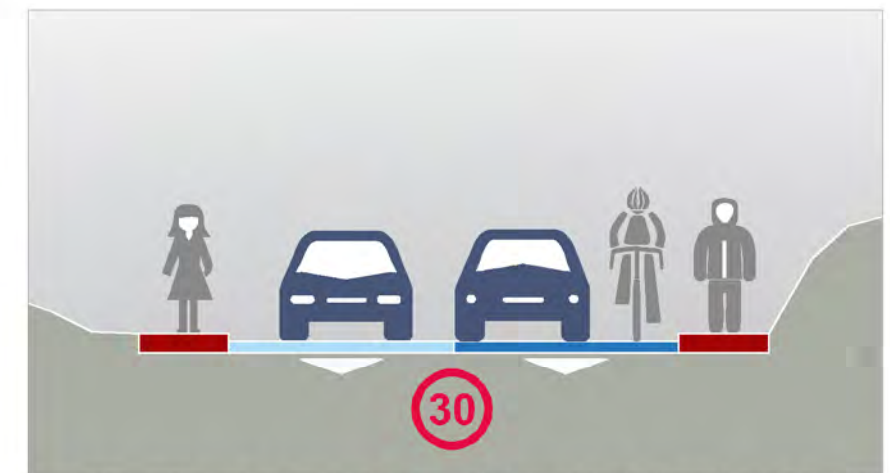
Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

Se deberán ejecutar las aceras según plano y sección propuesta. En la primera sección del tramo, las bicicletas circularán, por una plataforma específica aprovechando el espacio libre colindante. En la segunda sección, se establece una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y se deberá señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

Se regulariza el estacionamiento quedando limitado a las zonas señaladas en el plano.

Se mantiene la ubicación de las paradas de guaguas.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Carril bici		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

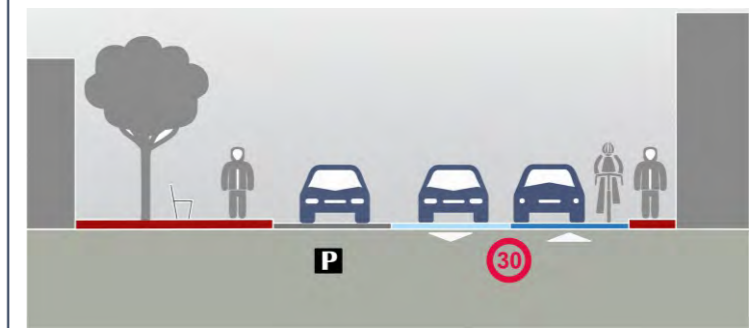
Observaciones

Tramo bastante accesible, longitud aproximada de 412 mts, que parte desde la rotonda de Lomo Blanco sobre la Circunvalación con aceras a ambos lados, carril bici por la derecha compartido con la vía. Límite de velocidad a 30 Km/h. También existe otra conexión alternativa a modo de atajo por la calle Carretera de Lomo Blanco junto al Barranco de Zurbarán, muy utilizada por estudiantes de la Universidad.

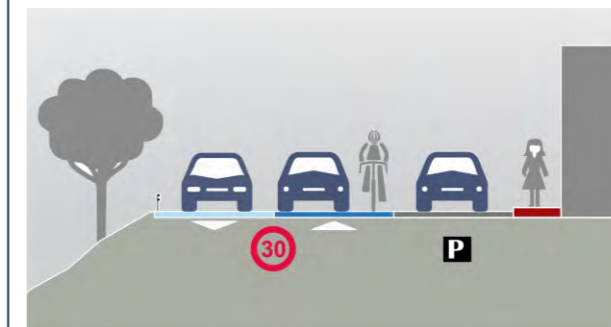
	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



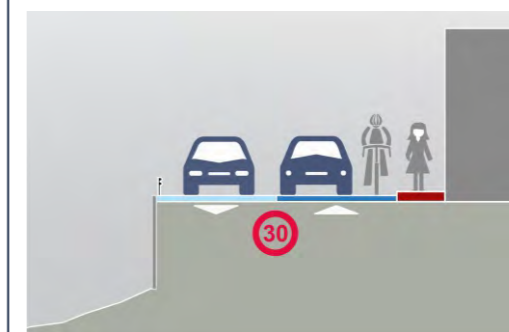
PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2



Sección 3

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

Se deberán ejecutar las aceras en ambos lados de la vía según sección propuesta.

Se mantiene la ubicación de las paradas de guaguas.

Se propone establecer una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

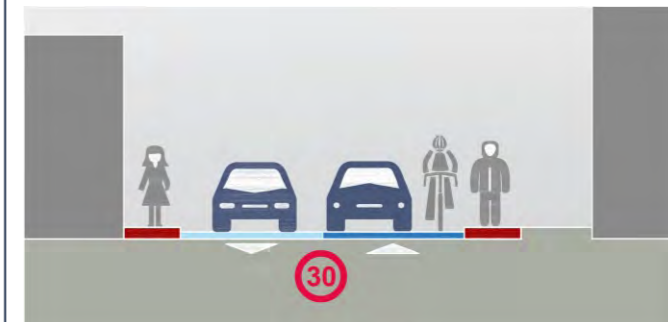
	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Carril bici		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

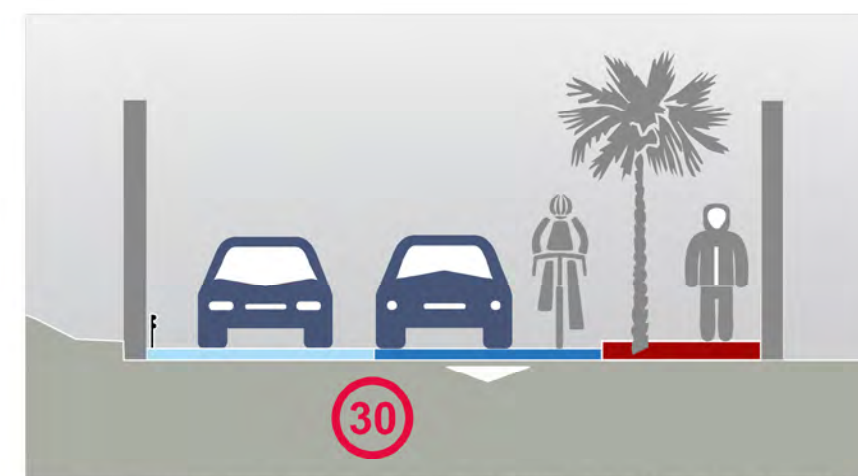
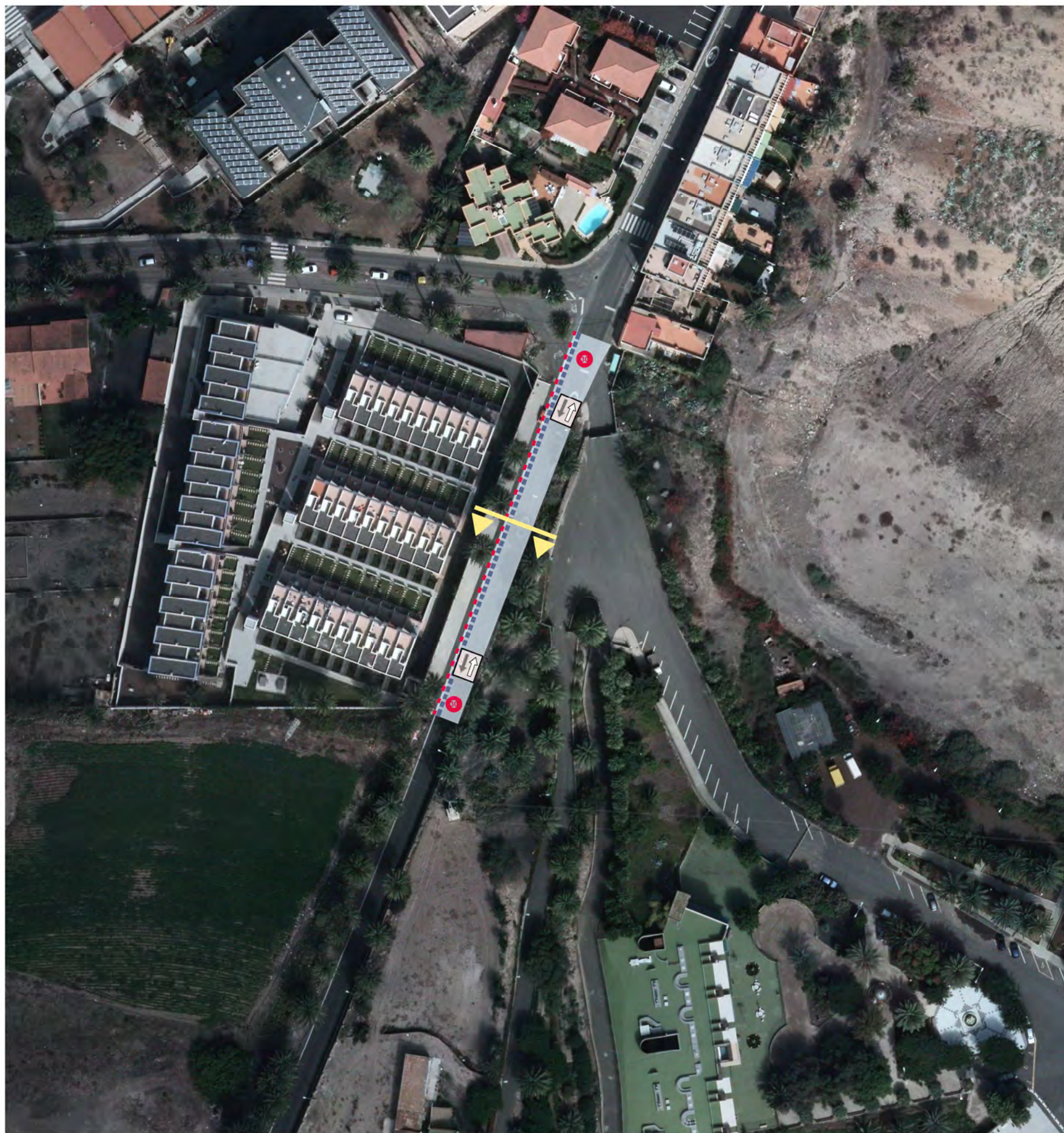
Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

Se deberán ejecutar las aceras en ambos lados de la vía según sección propuesta.

Se propone trasladar la parada de guaguas localizada al suroeste a la esquina situada más al sur para una mejor accesibilidad.

Se propone establecer una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Carril bici		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

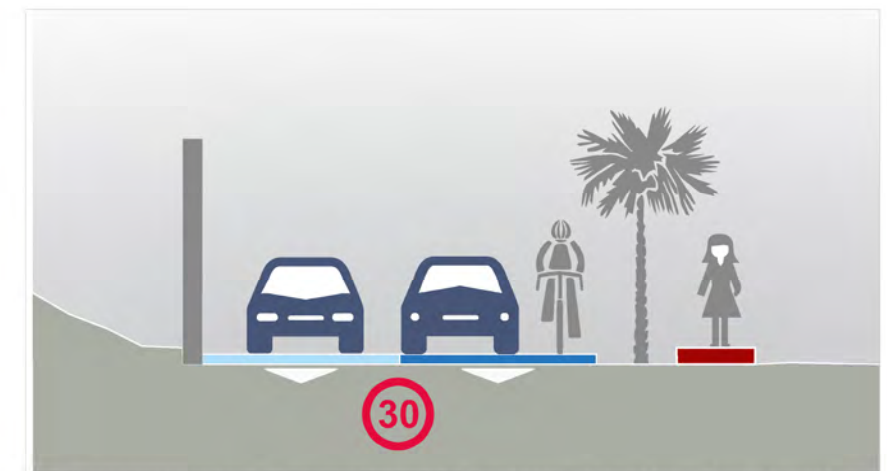


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 94 metros, acera en lateral derecho, y carril bici compartido.
Limitación de velocidad a 30 km/h

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

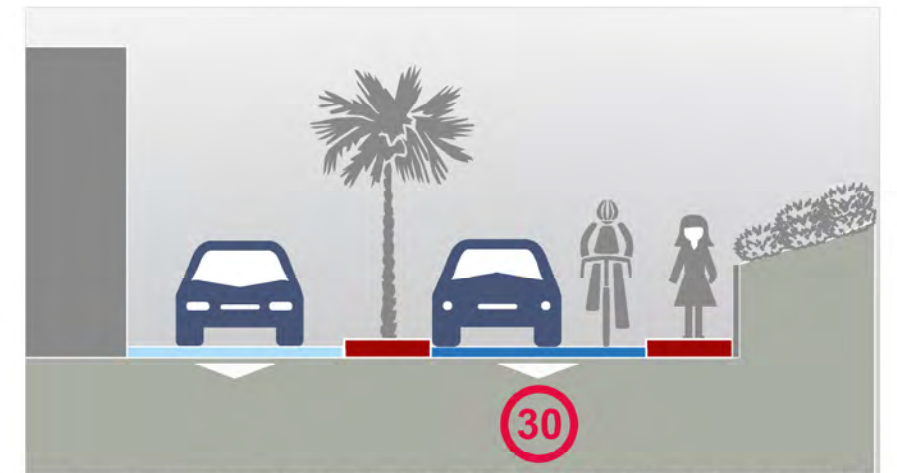
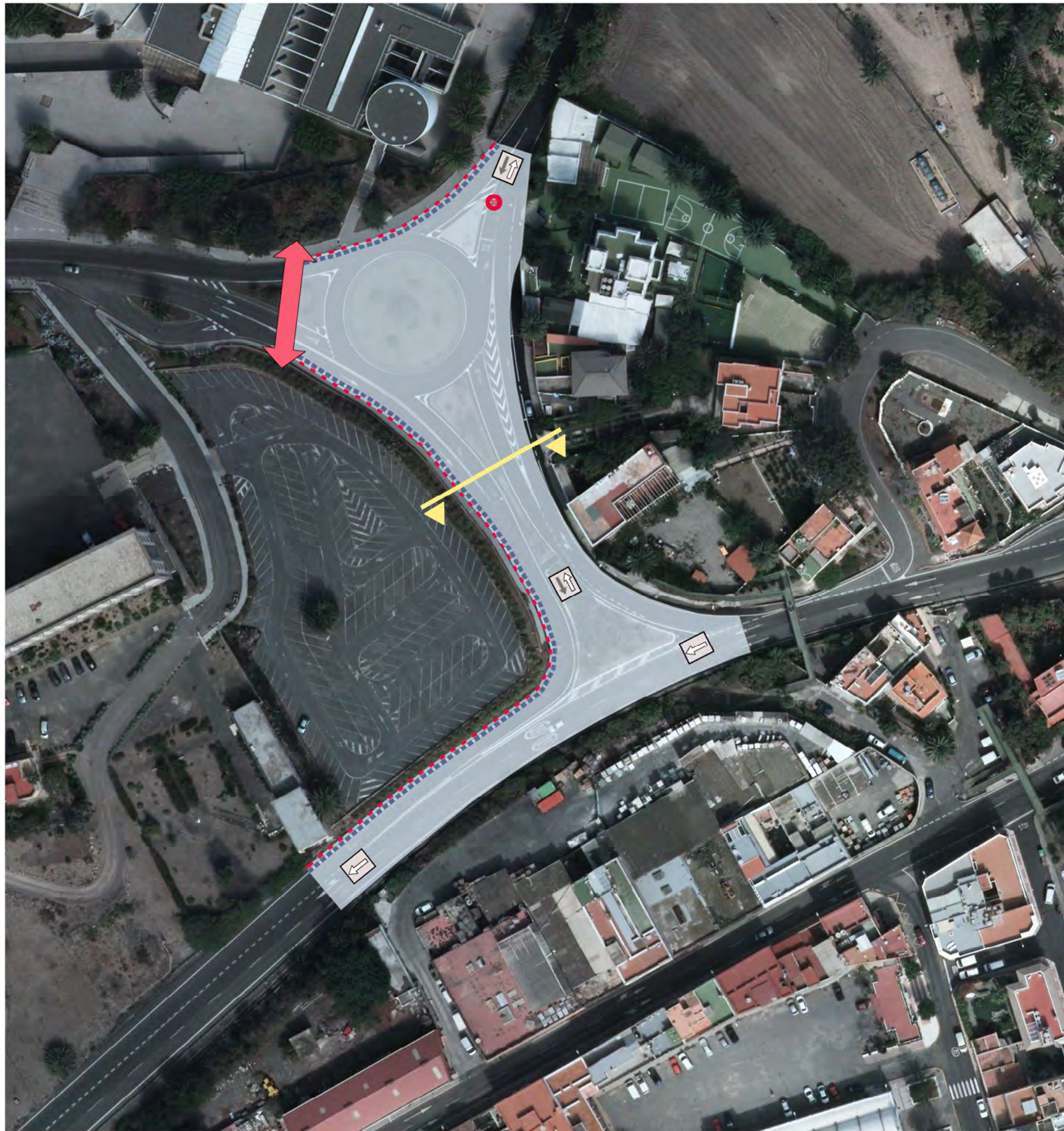


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 257 metros con acera en lateral derecho, y carril bici compartido.
Limitación de velocidad a 30 km/h

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo que bordea rotonda y conecta con la carretera del centro, con acera a la derecha y carril bici compartido. Limitación de velocidad a 30 km/h

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

- Tramo G1_4-d: El Fondillo -Cruce del Gallo.

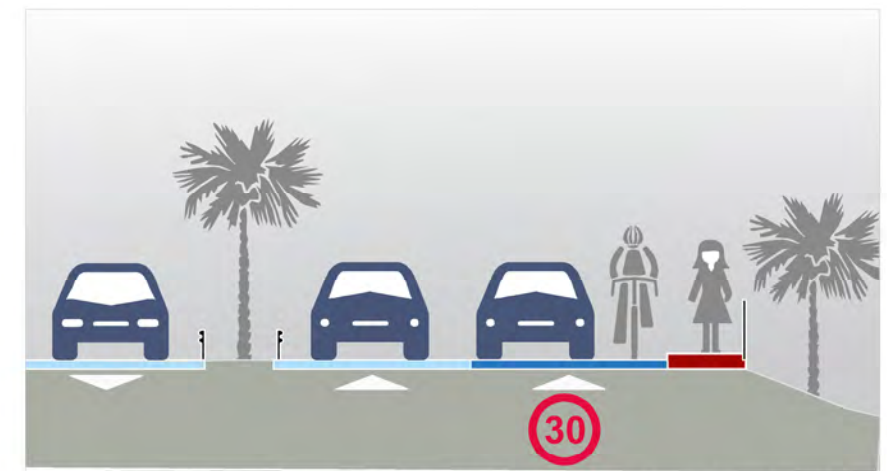
- DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- **Longitud del Tramo:** 1.643 m. Pendiente media limitada. Llano predominante.
- **Estructura:** Predominio de calzada en doble sentido y dos carriles cada uno (20-25 m.) propia de autovía con mediana ajardinada. Función de enlace de esta Vía G1_4 con la G1_3, condicionada por la titularidad y gestión sectorial.
- **Tipo de área territorial:** Suelo Urbano Consolidado.
- **Intensidad de tráfico:** Alta.
- **Interseccionalidad / Aparcamientos:** Interseccionalidad moderada por acceso a zonas residenciales en su recorridos / Sin zonas de aparcamiento.
- **Potencial de recorrido peatonal:** Nula. Arcén asfaltado-aterado sin acera.
- **Potencial de transporte público:** Recorrido compartido por tráfico común. Parada con mobiliario asociado.
- **Referencias ambientales:** Referencia en el paisaje urbano de Tafira Alta con abundancia de jardines y destacada presencia de vegetación en su recorrido. Inmediatez a Espacio Natural Protegido (Pino Santo y Tafira). Alta calidad ambiental del entorno residencial en ciudad jardín. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público.

- RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



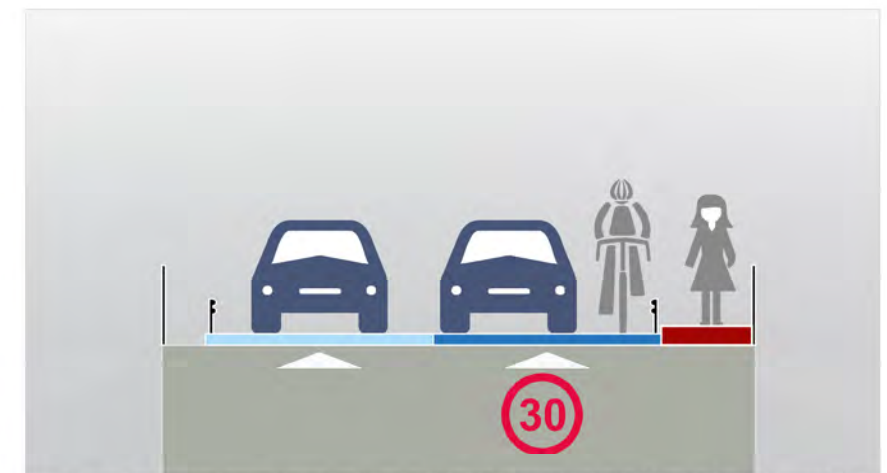
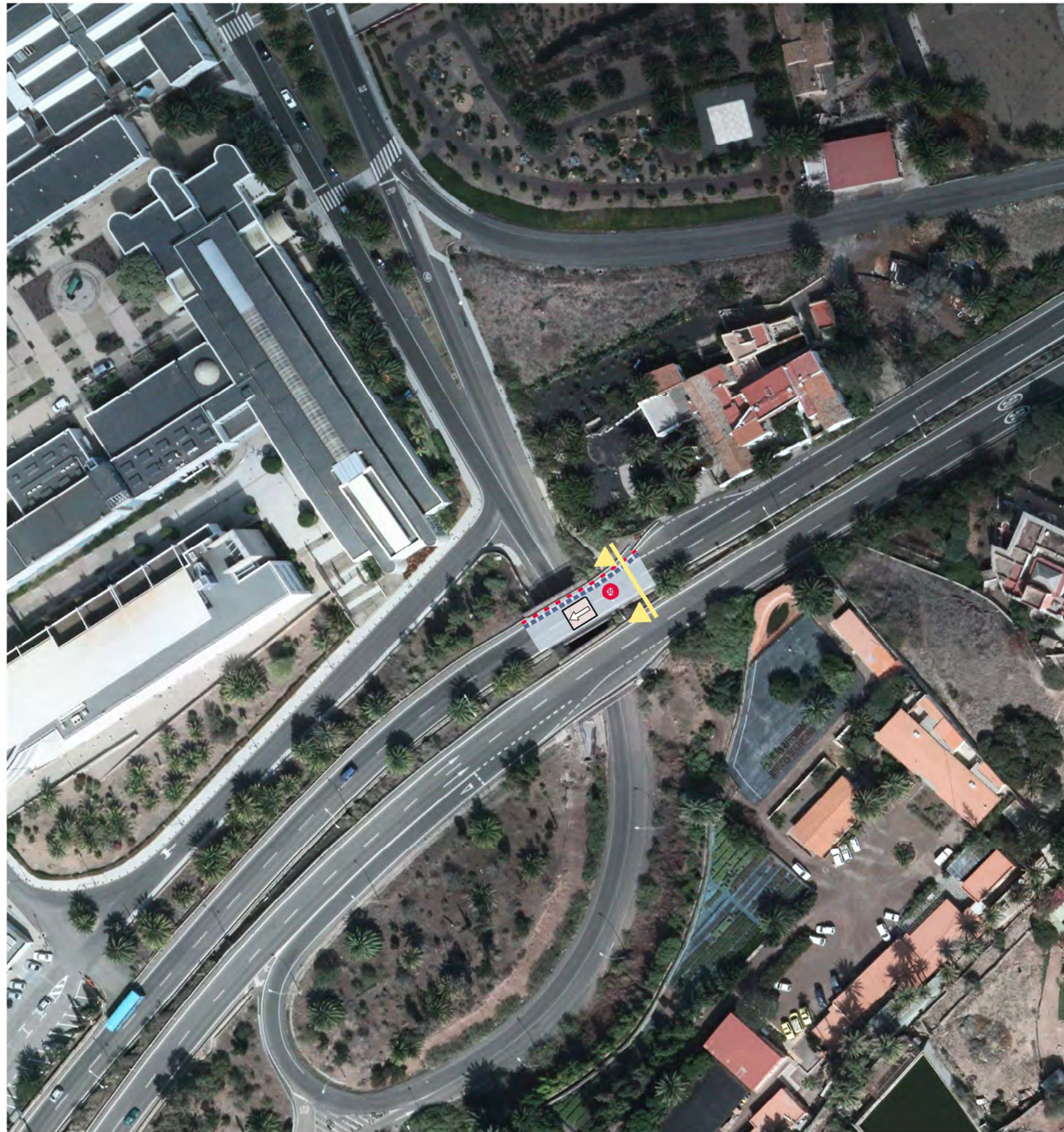


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 386,00 mts, acera en lateral derecho, y carril bici compartido.
Existe la posibilidad de sustitución de un carril de la autovía y convertirlo en carril bici y aceras.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

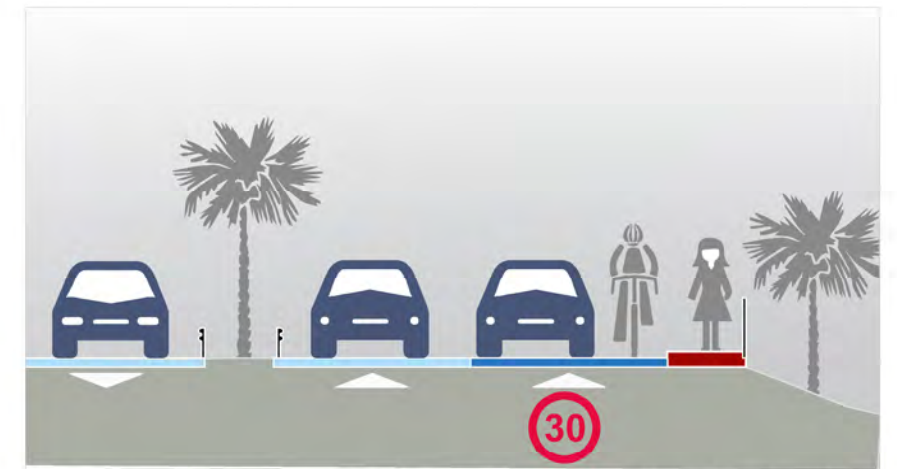


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 25,00 m, sobre puente del ramal de acceso a la Universidad con acera a la derecha, fuera de la valla protectora y carril bici por dentro compartido con tráfico.



	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

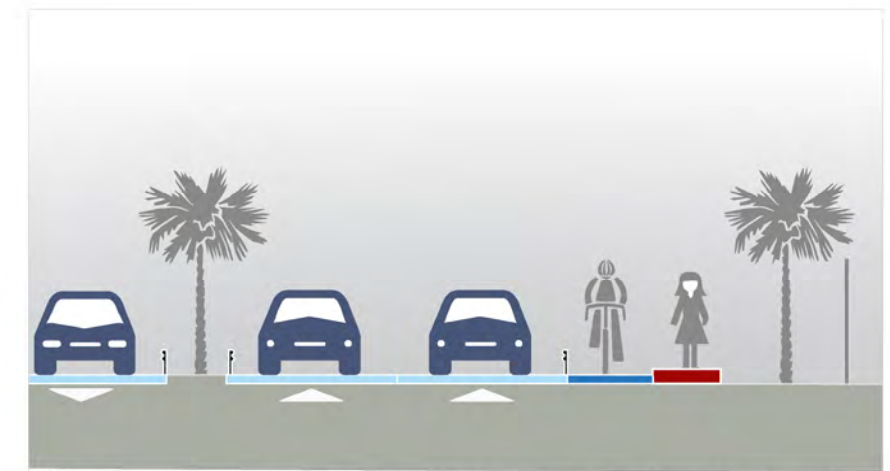
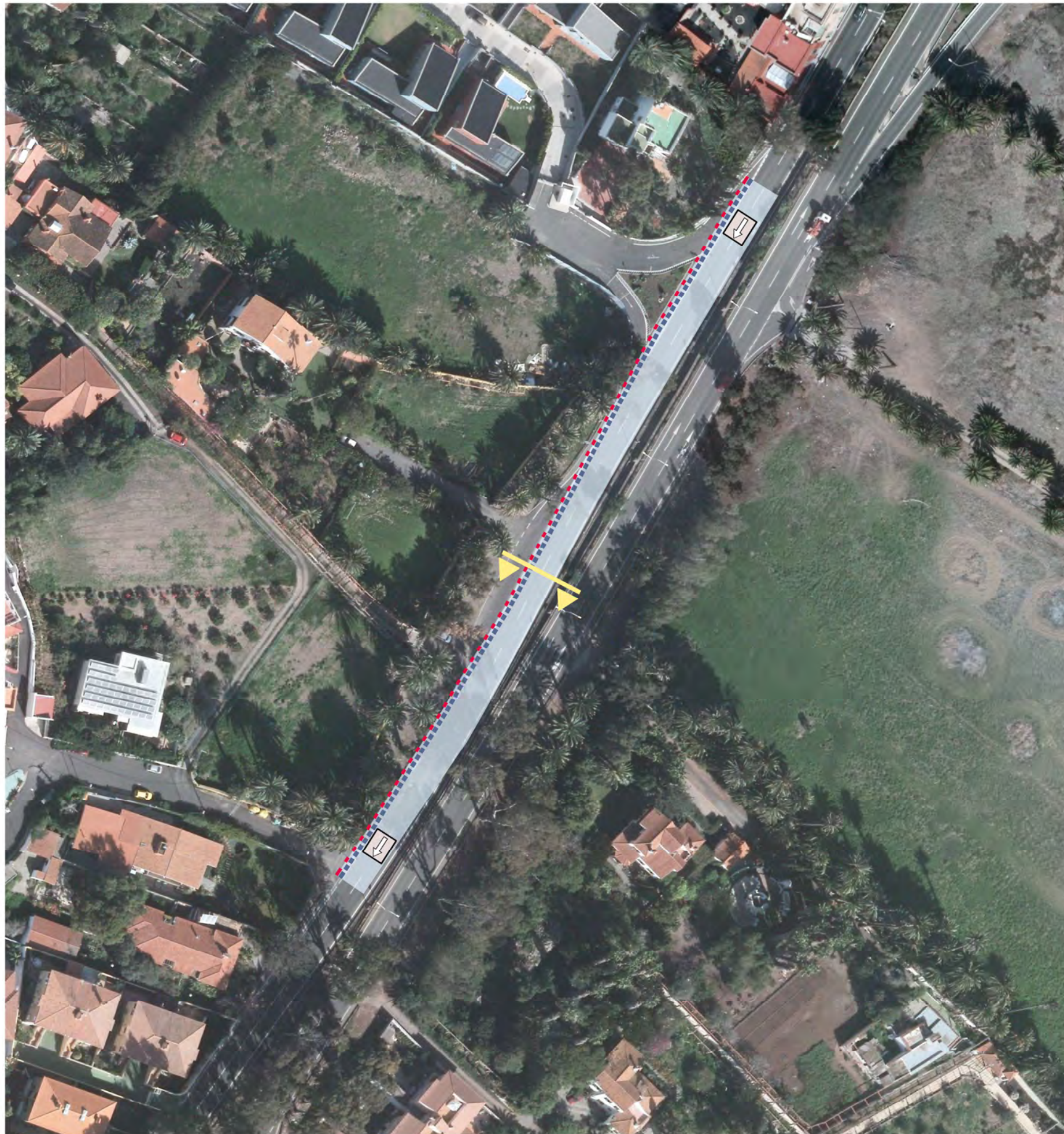


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 290,00 m, hasta el cruce de acceso a urbanización, acera lateral derecho y carril bici compartido


	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

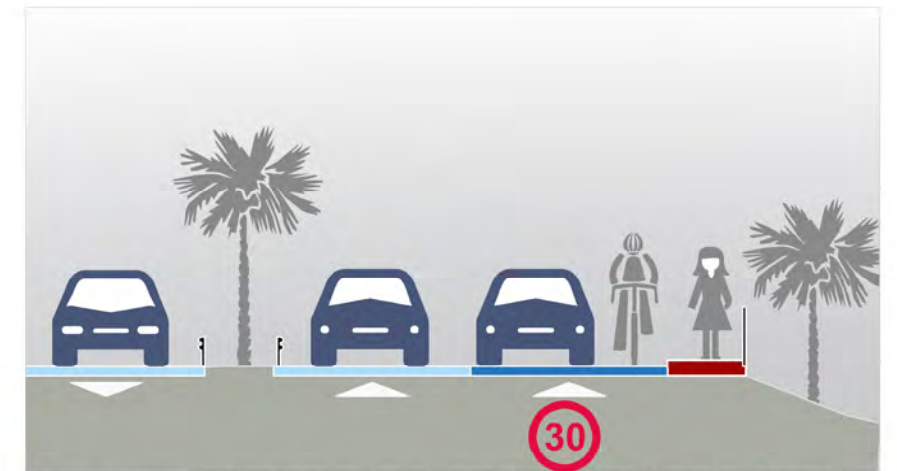


Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 158,00 m, con carril bici y acera fuera de la vía por detrás de la valla protectora

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		



Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función del dimensionado específico de cada tramo de la vía.

Observaciones

Tramo de 507,00 m, con acera al lateral derecho y carril bici compartido con tráfico.

Limitación de velocidad a 30 Km/h.

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

3.3.2.5. Vía internúcleo G1_5. Hoya de La Plata-Salto del Negro-San Francisco de Paula-Tafira.

Se ubica en el extremo sur del municipio, parte de la terraza litoral, a la altura de Hoya de La Plata, y conecta con el núcleo interior de Tafira; de este modo, en Tafira confluyen 3 vías internúcleos.

En su recorrido atraviesa los barrios de Salto del Negro, La Montañeta y San Francisco de Paula. Está compuesto por los viales Calle Hoya de La Plata, Calle José Manuel Motas Pérez, Calle Veracruz, Calle Marianao, Calle Cienfuegos, Calle Guantánamo, Calle Isla de La Graciosa, Calle Miguel Martín Fernández de La Torre, GC-800, GC-801 y GC-111.

Es valiosa la incorporación de un vial de este calibre en el cono sur de la ciudad, presentando una longitud de 5,95 kilómetros y la totalidad del viario es de carácter municipal.

Se define en los siguientes tramos:

Tramo G1_5-a: **Hoya de La Plata.**

Suelo Urbano Consolidado.

Tramo G1_5-b: **Hoya de La Plata-Laderas de Salto del Negro.**

Suelo Rústico de Protección Paisajística.

Tramo G1_5-c: **Salto del Negro.**

Suelo Urbano Consolidado.

Tramo G1_5-d: **Salto del Negro -El Tablero de Gonzalo.**

Suelo Urbano No Consolidado (APR-17), Sistema General (SG-41) y Suelo Urbanizable (UZI-13).

Tramo G1_5-e: **San Francisco de Paula.**

Suelo Urbano Consolidado y Suelo Urbanizable (UZI-12).

Tramo G1_5-f: **La Montañeta.**

Paisaje Protegido de Tafira.

Tramo G1_5-g: **Tafira.**

Suelo Urbano Consolidado.

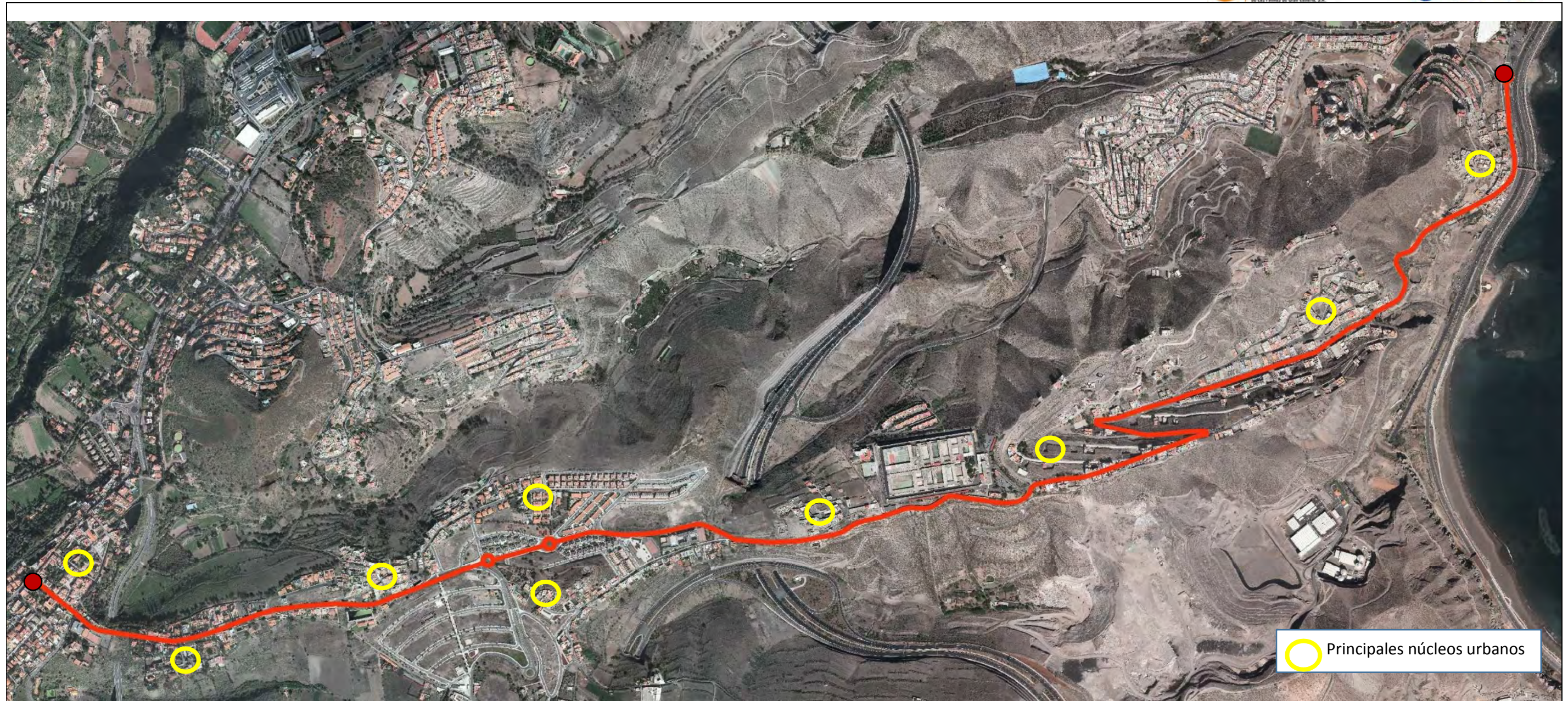


Figura 26. Recorrido de la Vía Internúcleo G1_5

• Tramo G1_5-a: Hoya de La Plata.

▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO

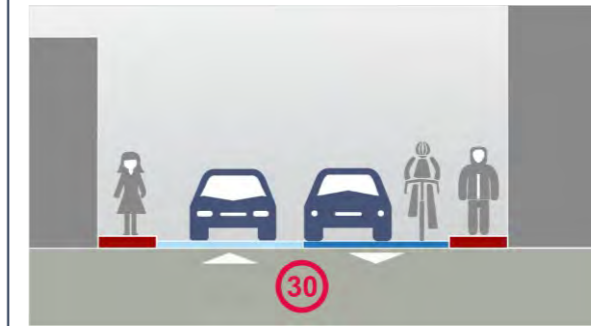


▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



- **Longitud del Tramo:** 526 m. Pendiente media moderada. Basculación hacia zona baja costera.
- **Estructura:** Predominio de calzada en doble sentido (6-8 m.). Calle urbana común propia de la ciudad periférica.
- **Tipo de área territorial:** Suelo Urbano Consolidado. Zona con prevalencia de ciudad de autoconstrucción que en el tramo bajo sustituye la edificación por la ladera vista.
- **Intensidad de tráfico:** Moderada.
- **Interseccionalidad / Aparcamientos:** Interseccionalidad nula / Sin zona de aparcamiento excepto pequeño tramo habilitado en margen norte-oeste.
- **Potencial de recorrido peatonal:** Alta. Acera común en ambos márgenes.
- **Potencial de transporte público:** Recorrido compartido por tráfico común. Parada sin mobiliario.
- **Referencias ambientales:** Paisaje propio de entorno urbano con moderada calidad ambiental por su exposición directa en la mitad norte con el espacio costero y sus cualidades paisajística. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Sin acompañamiento de arbolado o jardín con papel cualificador.

PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

Se deberán ejecutar las aceras según plano y sección propuesta.

Se establece una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y se deberá señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

Se mantiene la ubicación actual de las paradas de guaguas.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Carril bici		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad



• Tramo G1_5-b: Hoya de La Plata -Laderas de Salto del Negro.

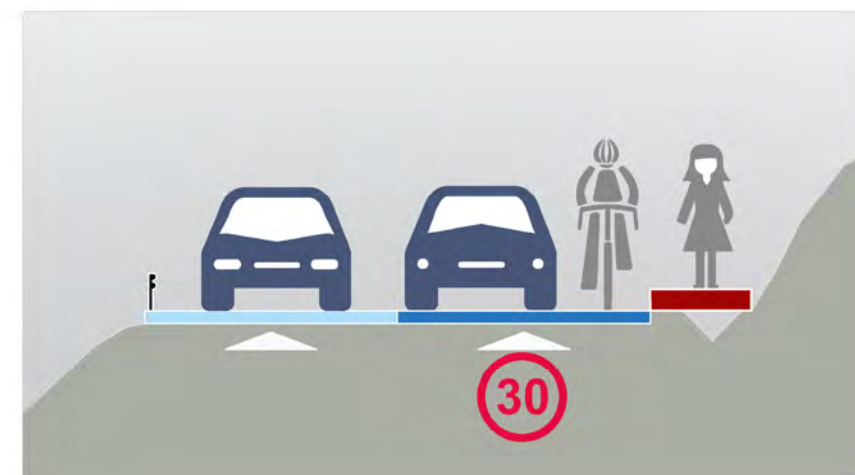
▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- Longitud del Tramo: 347 m. Pendiente media moderada. Basculación hacia la costa y barrio de Hoya de La Plata.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido (5-6 m.) propia de carretera en entorno rústico.
- Tipo de área territorial: Suelo Rústico de Protección Paisajística. Entorno periurbano de conexión entre barrios.
- Intensidad de tráfico: Moderada.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad nula / Sin zonas de aparcamiento.
- Potencial de recorrido peatonal: Nula. Arcén mínimo asfaltado-aterado sin acera.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Sin parada.
- Referencias ambientales: Hitos ambientales relevantes en el frente costero de San Cristóbal-La Laja. Alta calidad ambiental de ese entorno. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Sin acompañamiento botánico-arbolado con papel cualificador.

▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO





Observaciones

Tramo de 343,00 m, con acera sobre cuneta de pluviales canalizada bajo la misma, y carril bici compartido. El tramo es de mucha dificultad, pues además de poco espacio es excesivamente pendiente y poco accesible. Limitación de velocidad a 30 Km/h .

	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

- Tramo G1_5-c: Salto del Negro.

- DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



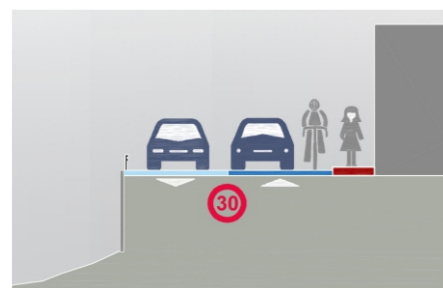
- RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



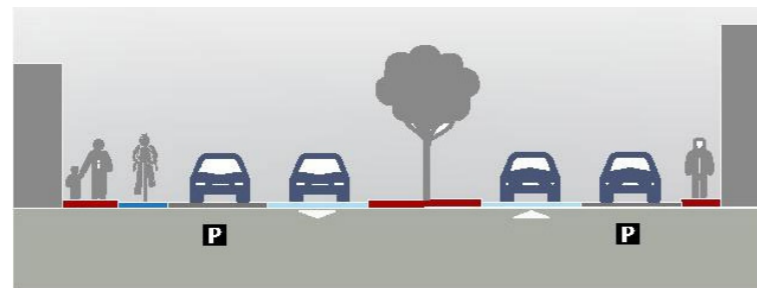
- Longitud del Tramo: 722 m. Pendiente media limitada. Llano predominante.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido (6-8 m.) con tramo superior en doble vía de dos carriles separada por mediana arbolada. Desarrollo longitudinal propio de calle urbana.
- Tipo de área territorial: Suelo Urbano Consolidado. Zona con prevalencia de ciudad de autoconstrucción en hileras paralela de manzanas ladera arriba propias de núcleos en barranco.
- Intensidad de tráfico: Moderada.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad moderada propia de calle urbana / Zonas de aparcamiento en ambos márgenes, excepto en tramo cercano a costa.
- Potencial de recorrido peatonal: Alta. Acera común en ambos márgenes excepto tramos.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Paradas sin mobiliario.
- Referencias ambientales: Paisaje propio de entorno urbano tradicional con moderada calidad ambiental. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Acompañamiento de arbolado con papel cualificador.



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

En la sección dos del tramo, se mantienen las dos calzadas de un solo carril separadas por una mediana ajardinada. Se permite el estacionamiento en ambos lados de la vía y en el lado sur, el carril bici podrá compartir plataforma con la acera. Se mantiene la localización de las paradas de guagua.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Carril bici		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

• Tramo G1_5-d: Salto del Negro-El Tablero de Gonzalo.

▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



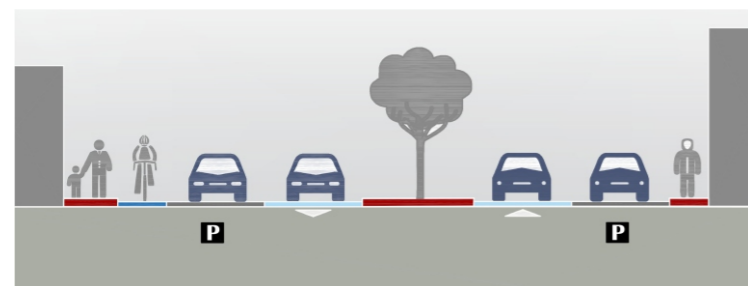
▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



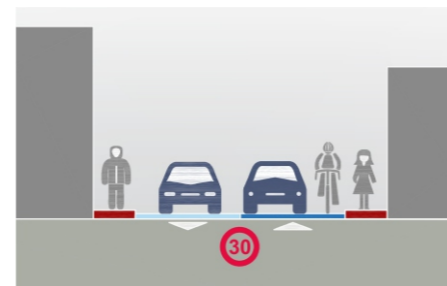
- Longitud del Tramo: 2.085 m. Pendiente media limitada. Llano predominante, excepto en el tramo de descenso hacia el actual barrio de Salto del Negro.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido (6-8 m.) propia de carretera en entorno periurbano.
- Tipo de área territorial: Entorno de ciudad periférica en proceso de consolidación urbana. Perímetro de barrancos y zona rústica.
- Intensidad de tráfico: Baja.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad moderada en su recorrido por los distintos enclaves de uso residencial y dotacional / Sin zonas de aparcamiento, excepto espacios en el barrio residencial.
- Potencial de recorrido peatonal: Baja. Arcén asfaltado o aterrido sin acera, excepto en las inmediaciones de zona consolidada con acera en ambos márgenes.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Paradas sin mobiliario.
- Referencias ambientales: Moderada calidad ambiental derivada de la estructura orográfica del espacio y su relación expositiva con la costa. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Acompañamiento de arbolado con papel cualificador en Salto del Negro residencial y zona superior de contacto con la Cárcel.



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



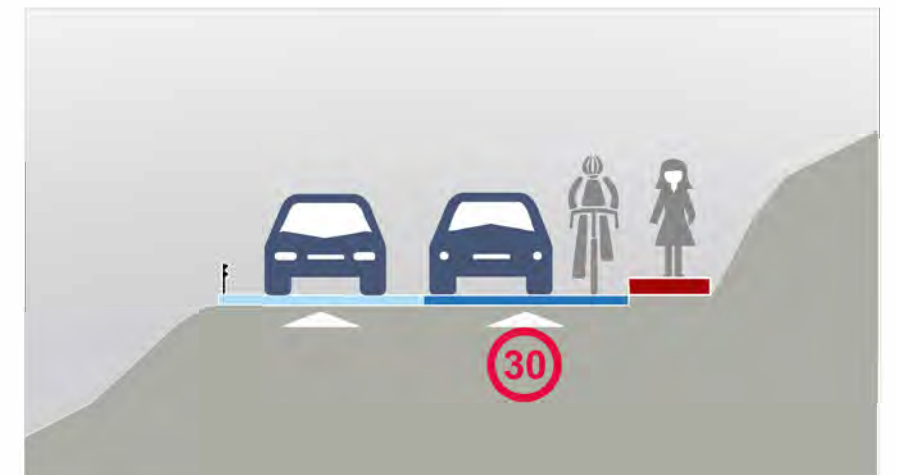
Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantienen las dos calzadas de un solo carril separadas por una mediana ajardinada en la primera sección del tramo. Se permite el estacionamiento en ambos lados de la vía y en el lado sur, el carril bici podrá compartir plataforma con la acera. En el resto de la vía se deberán ejecutar las aceras según plano y sección propuesta y se propone establecer una limitación de velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas señalando en el asfalto la parte de calzada de preferente circulación de la bicicleta. Se mantiene la localización de las paradas de guagua.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Carril bici		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad



Observaciones

Tramo de 950 m, extremadamente estrecho, vía secundaria de apenas ancho para 2 vehículos, muy peligroso.
 Se propone una acera mínima, y bici compartida con tráfico en los dos sentidos, sin carril específico.
 Limitación de velocidad a 30 km/h.

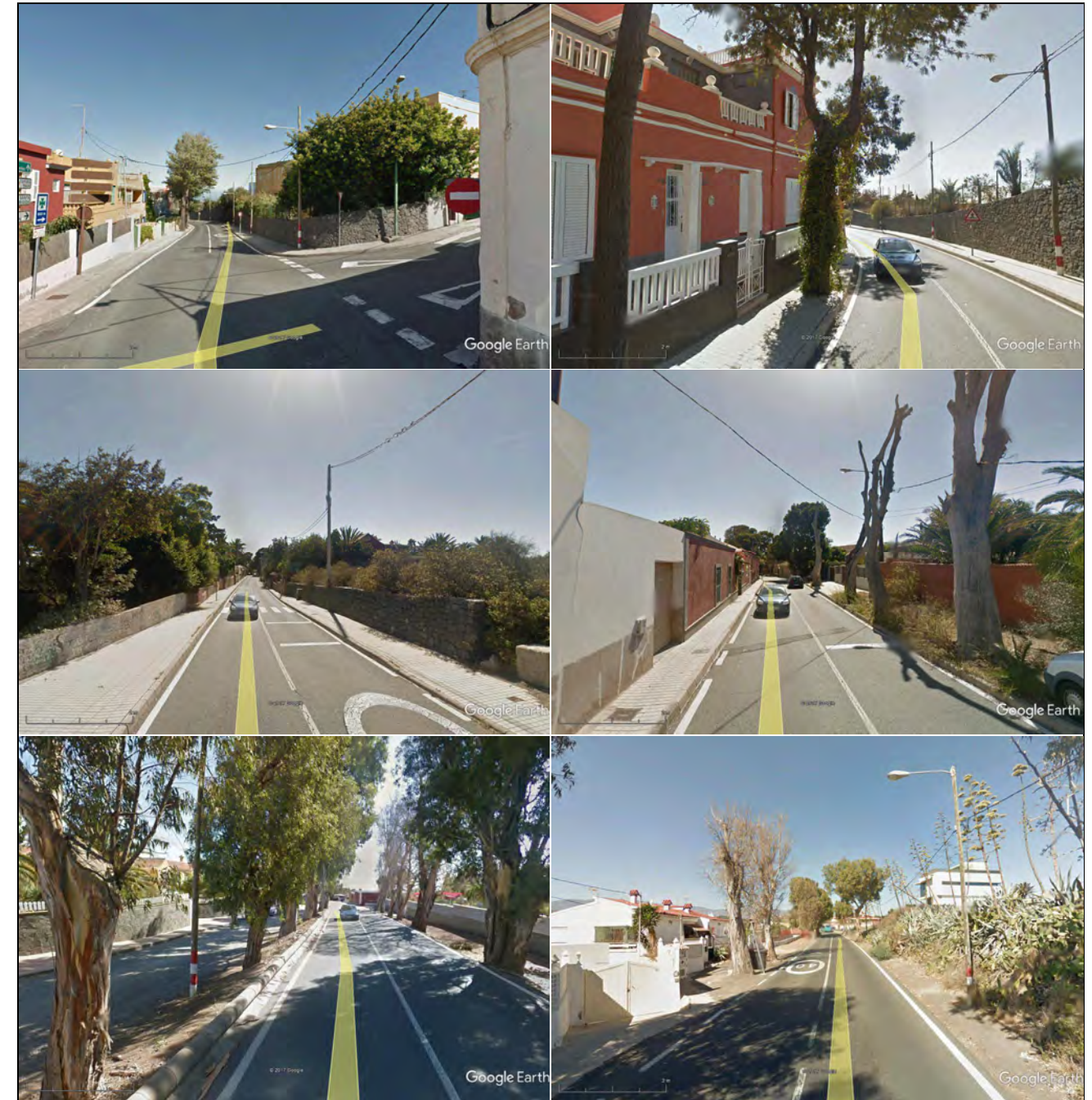
	Calzada		Conexiones peatonales
	Acera		Guardias muertos
	Carril bici		Limitación de la velocidad
	Parada de Guaguas		Semáforo
	Paso peatón		

- Tramo G1_5-e: San Francisco de Paula.

- DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



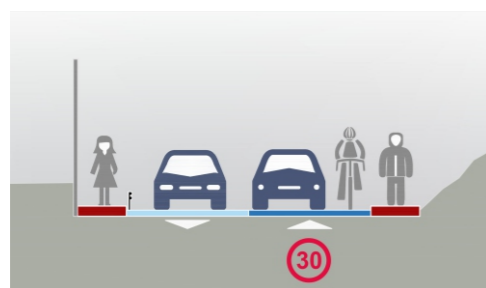
- RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



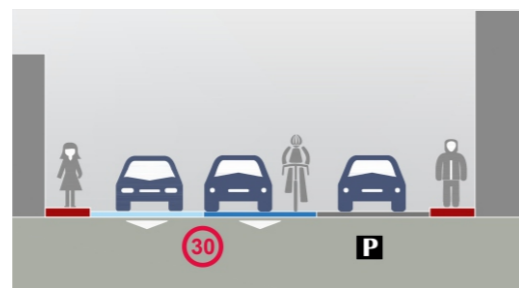
- Longitud del Tramo: 1.152 m. Pendiente media limitada. Llano predominante.
- Estructura: Predominio de calzada en doble sentido (6-8 m.) propia de carretera en entorno periurbano. Calle paralela de servicio en el tramo central.
- Tipo de área territorial: Núcleo lineal a borde de carretera dentro del Paisaje Protegido de Tafira. Perímetro de barrancos y zona rústica.
- Intensidad de tráfico: Baja.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad baja en puntos concreto de inicio, centro y final / Sin zonas de aparcamiento, excepto espacios habilitados en puntos concretos.
- Potencial de recorrido peatonal: Alta. Acera continua en ambos márgenes.
- Potencial de transporte público: Recorrido compartido por tráfico común. Paradas sin mobiliario.
- Referencias ambientales: Hito ambiental relevante en el entorno de Tafira Alta. Espacio Natural Protegido. Alta calidad ambiental. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público, excepto el Jardín Canario. Abundante acompañamiento botánico con papel cualificador.



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se propone mantener el doble sentido de la calzada.

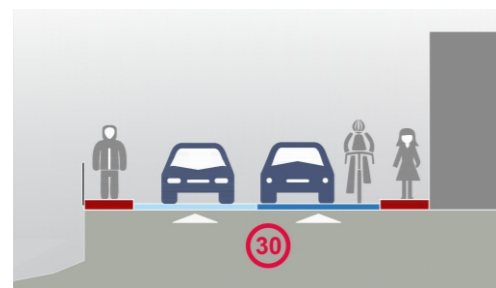
La urbanización es de reciente ejecución con un recorrido peatonal adaptado.

Se propone establecer una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

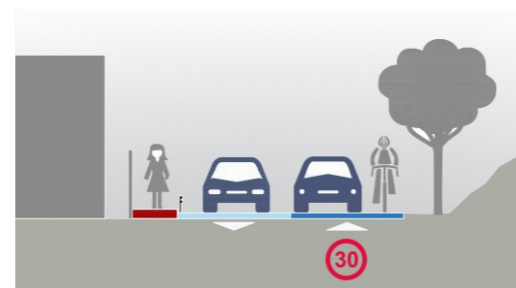
	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Carril bici		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

Se deberán ejecutar las aceras según plano y sección propuesta.

Se establece una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y se deberá señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

Se mantiene la ubicación actual de las paradas de guaguas.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Carril bici		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

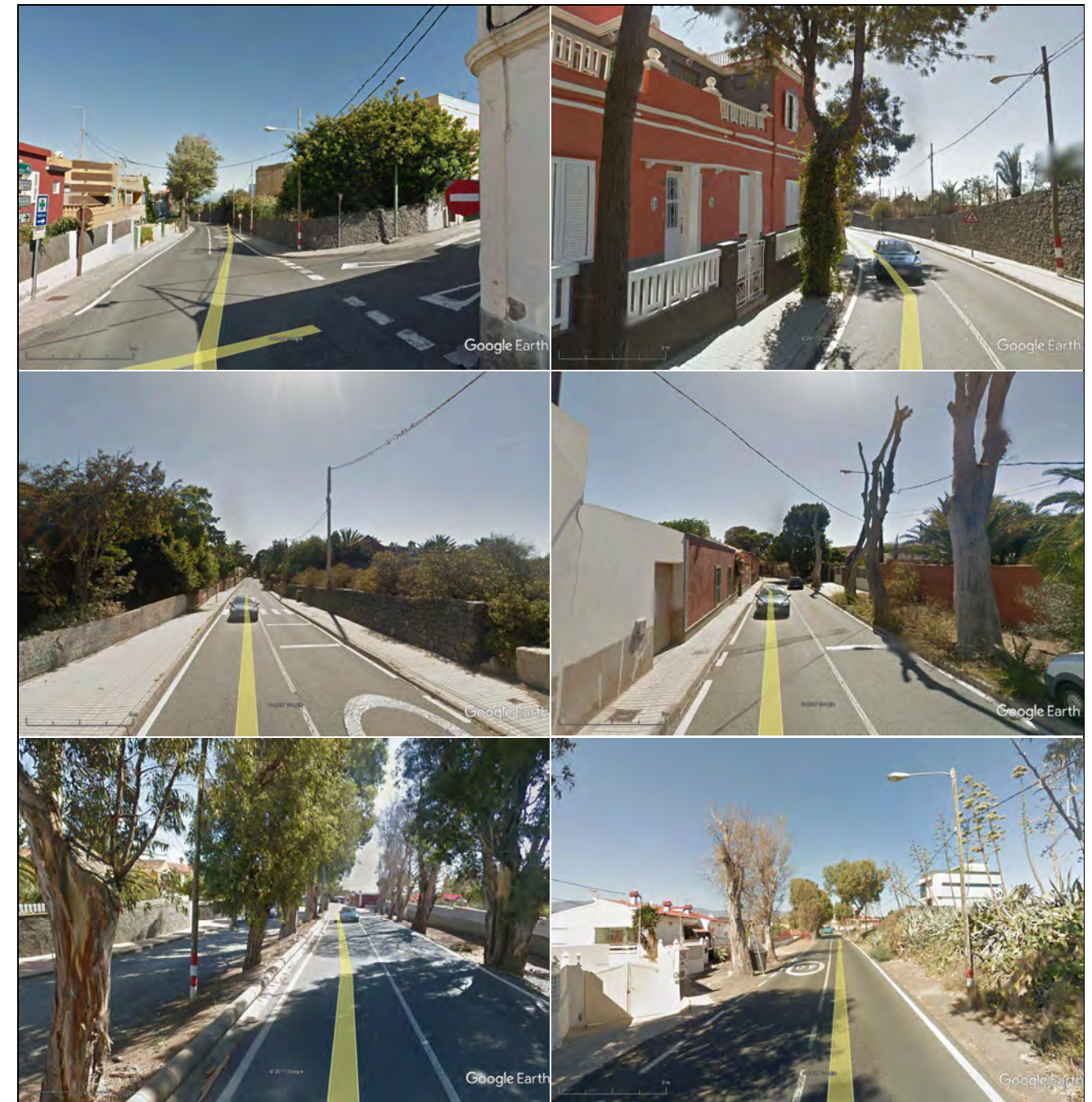
- Tramo G1_5-f: La Montañeta.

- DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



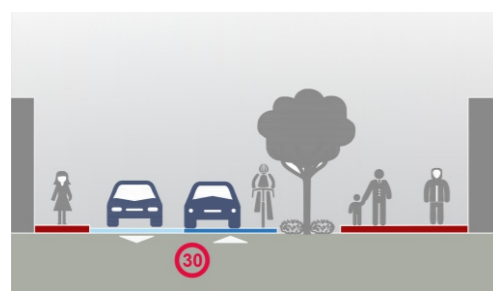
- **Longitud del Tramo:** 846 m. Pendiente media limitada. Llano predominante.
- **Estructura:** Predominio de calzada en doble sentido (6-8 m.) propia de carretera en entorno periurbano. Calle paralela de servicio en el tramo central.
- **Tipo de área territorial:** Núcleo lineal a borde de carretera dentro del Paisaje Protegido de Tafira. Perímetro de barrancos y zona rústica.
- **Intensidad de tráfico:** Baja.
- **Interseccionalidad / Aparcamientos:** Interseccionalidad baja en puntos concreto de inicio, centro y final / Sin zonas de aparcamiento, excepto espacios habilitados en puntos concretos.
- **Potencial de recorrido peatonal:** Alta. Acera continua en ambos márgenes.
- **Potencial de transporte público:** Recorrido compartido por tráfico común. Paradas sin mobiliario.
- **Referencias ambientales:** Hito ambiental relevante en el entorno de Tafira Alta. Espacio Natural Protegido. Alta calidad ambiental. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público, excepto el Jardín Canario. Abundante acompañamiento botánico con papel cualificador.

- RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO

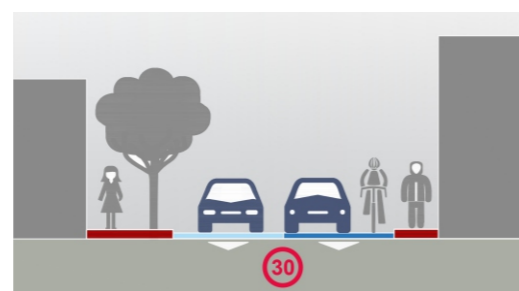




PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

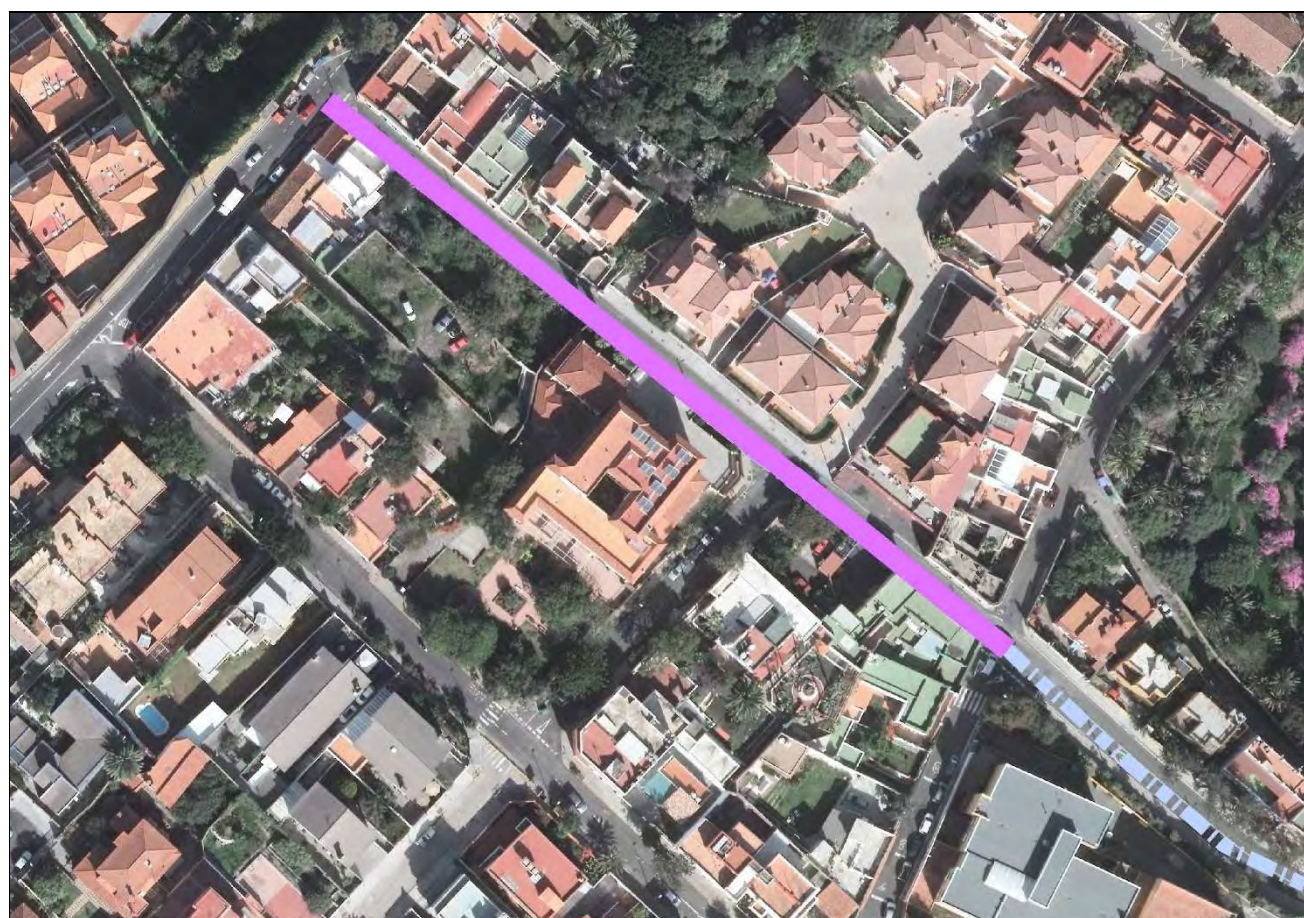
Se deberán ejecutar las aceras según plano y sección propuesta.

Se establece una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y se deberá señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Carril bici		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

• Tramo G1_5-g: Tafira.

▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



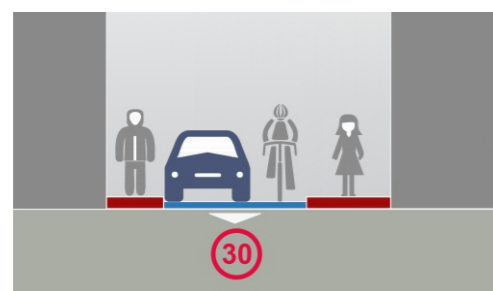
▪ RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



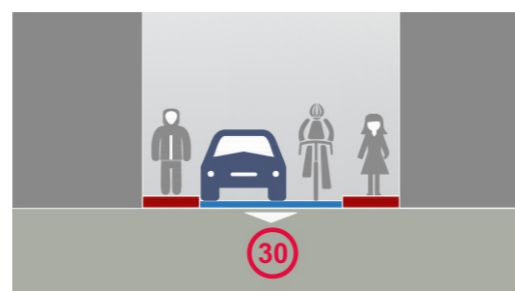
- Longitud del Tramo: 168 m. Pendiente media limitada. Llano predominante.
- Estructura: Predominio de calzada en un sentido (3-5 m.) con desarrollo longitudinal propio de calle urbana.
- Tipo de área territorial: Suelo Urbano Consolidado. Zona con prevalencia de ciudad tradicional o de autoconstrucción histórica con nuevas unidades de edificación contemporánea.
- Intensidad de tráfico: Moderada.
- Interseccionalidad / Aparcamientos: Interseccionalidad moderada propia de calle urbana / Sin zonas de aparcamiento, excepto en tramo oeste con estacionamiento en el margen sur.
- Potencial de recorrido peatonal: Moderada. Acera menor propia de barrio tradicional, excepto tramos sin aceras.
- Potencial de transporte público: Sin recorrido de transporte público.
- Referencias ambientales: Paisaje propio de entorno urbano tradicional con moderada calidad ambiental. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público. Dificultad a estos efectos por configuración de la calle.



PROPUESTA DE ACTUACIÓN



Sección 1



Sección 2

Las secciones muestran un dimensionado orientativo de la proporción de las diferentes franjas de usos de la vía, siendo el proyecto de urbanización que se redacte posteriormente el que determine los anchos definitivos de cada una de ellas en función a la dimensión de específica en cada tramo de la vía.

DIRECTRICES DE INTERVENCIÓN.

Se mantiene la circulación en calzada de doble sentido.

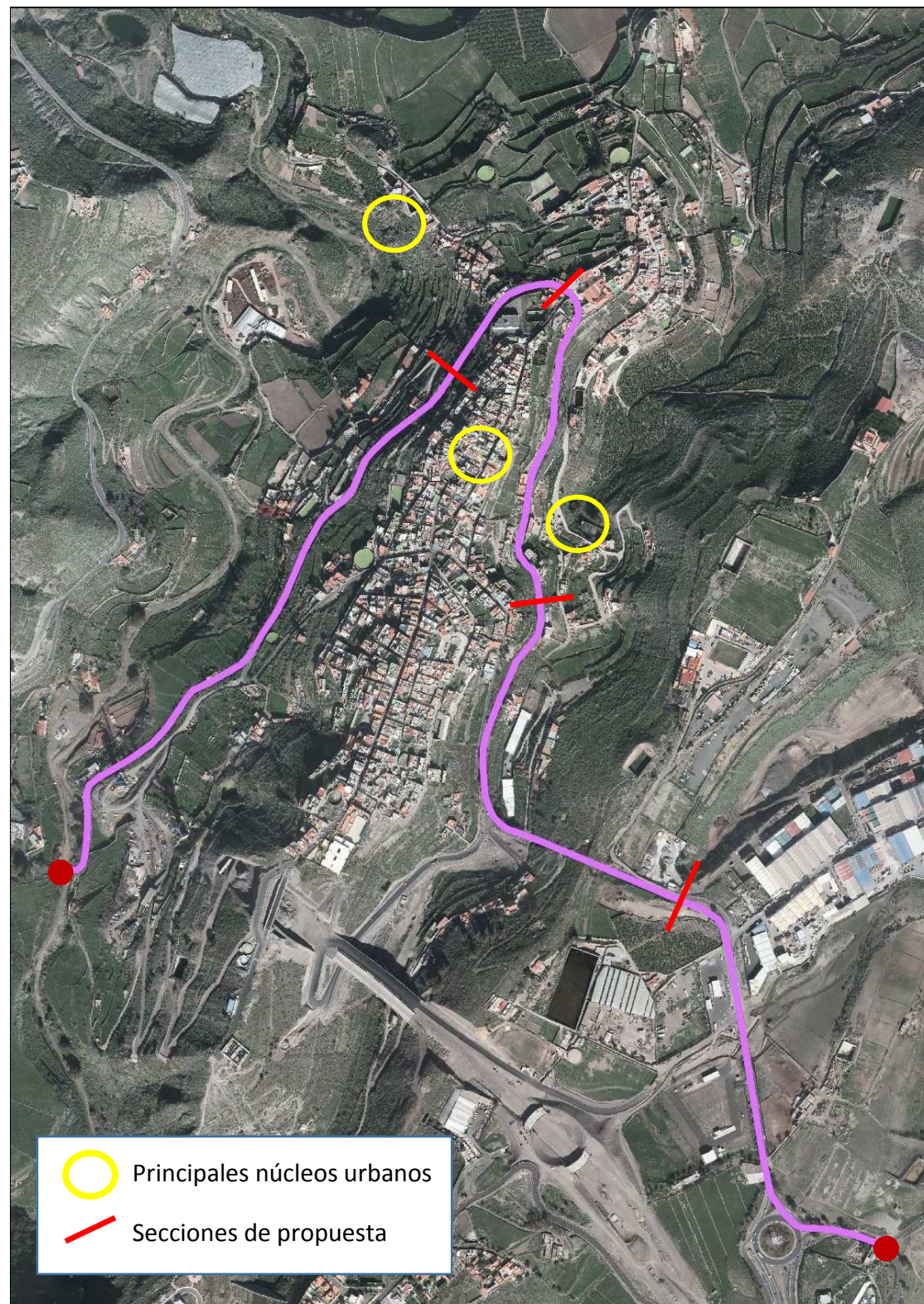
Se deberán ejecutar las aceras según plano y sección propuesta.

Se establece una limitación de la velocidad para favorecer el uso de la calzada por los ciclistas y se deberá señalar en el asfalto la parte de la calzada de preferente circulación de la bicicleta.

	Límite del tramo de actuación		Zona verde /Jardín
	Calzada		Parada de guaguas con marquesina
	Acera		Parada de guaguas sin marquesina
	Carril bici		Paso de peatón
	Área de aparcamientos		Conexiones peatonales
	Mirador		Limitación de la velocidad

3.3.3. Las vías internúcleos de Grado 2.

- Vía internúcleo G2_1. La Cazuela - Tenoya.
 - DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- **LONGITUD DEL TRAMO:** 3.166 m.. Pendiente media reducida.
- **ESTRUCTURA:** Predominio de calzada de 2 carriles en doble sentido (4-6 m.) con tramo de túnel tradicional. Función complementaria de continuidad hacia Tenoya y Arucas de la Vía G1_1 (Costa Ayala-Los Giles-Tamaraceite).
- **TIPO DE ÁREA TERRITORIAL:** Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos. Suelo Urbanizable UZR-10, Asentamiento Rural y pequeño tramo en Suelo Urbano Consolidado (zona Iglesia de Tenoya), Entorno rústico de acompañamiento de núcleo residencial histórico, excepto tramo inicial con presencia semiindustrial.
- **INTENSIDAD DE TRÁFICO:** Baja con tramos horarios de concentración media alta en el inicio (Los Giles-La Cazuela).
- **INTERSECCIONALIDAD / APARCAMIENTOS:** Baja interseccionalidad, excepto en rotondas iniciales (Las Mesas y La Cazuela), acceso a Tenoya por el sur y conexiones a zonas residenciales de Almatriche, Tenoya y San Pedro) / Sin zonas de aparcamientos.
- **POTENCIAL DE RECORRIDO PEATONAL:** Baja con tramos predominantes sin acera, con arcén asfaltado o plataforma de anchura menor (menos de 1,5 m.) junto a la zona de la iglesia.
- **POTENCIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO:** Recorrido compartido por tráfico común. Parada deficiente en varios puntos, sin mobiliario asociado.
- **REFERENCIAS AMBIENTALES:** Entorno rústico de Tenoya con destacado valor paisajístico y ambiental en el perímetro del núcleo urbano (Barranco de Tenoya y Barranquillo de Almatriche). Sin condiciones de puesta en valor para el uso público.
- **ZONAS CON ESPECIFICIDADES:**
 - Zona rústica del futuro UZR-10 (Llanos de Guinea).
 - Zona urbana industrial. La Cazuela.
 - Zona de Túnel.
 - Zona de Barranquillo de Almatriche de Tenoya.
 - Borde periférico del núcleo de Tenoya.
 - Tramo de Barranco de Tenoya.

RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



▪ **CRITERIOS DE INTERVENCIÓN:**

Vía que, salvo zonas puntuales, no deja margen para una intervención de tipo peatonal / bici, dada su estrechez, abundante vegetación con árboles de mucho porte, elementos como muros de contención y de vallados, cortes de taludes verticales y muy rocosos, etc.

En márgenes edificados, como criterio general se deberá dotar de aceras en los bordes, y mantener siempre el carril bici compartido con el tráfico, limitando la velocidad máxima a 30 Km/h.

Mejoras de las paradas de guaguas, acondicionamiento de espacios de aparcamiento y de espera de pasajeros con pasos peatonales entre ambas lo más próximo posible.

Señalización generalizada de los recorridos y cruces peatonales y en especial del carril de tráfico compartido con bici.

▪ **SECCIONES DE VÍA ADOPTADAS:**

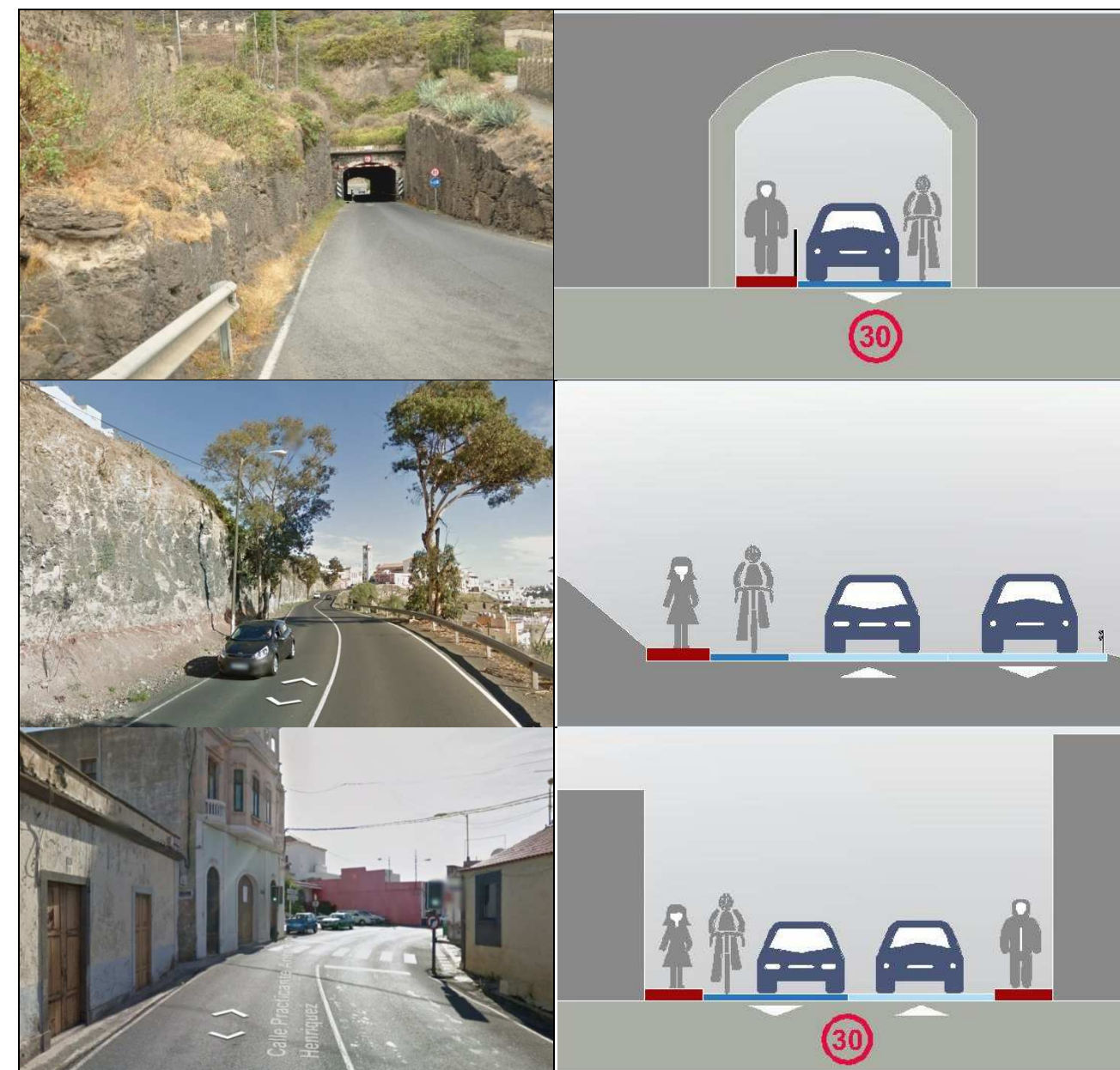
Paso por el túnel de Tenoya, de gran estrechez, en una sólo dirección Las Palmas-Arucas, sólo cabe colocar acera por el lateral izquierdo y carril bici compartido con tráfico en un solo sentido.

En el Casco urbano del núcleo de Tenoya, vía de doble sentido con aceras a ambos lados y carril bici compartido.

El tramo desde el núcleo de Tenoya hasta el puente del Barranco de Tenoya, tiene escaso ancho para colocar aceras, y no parece razonable, intervenir en este tramo.

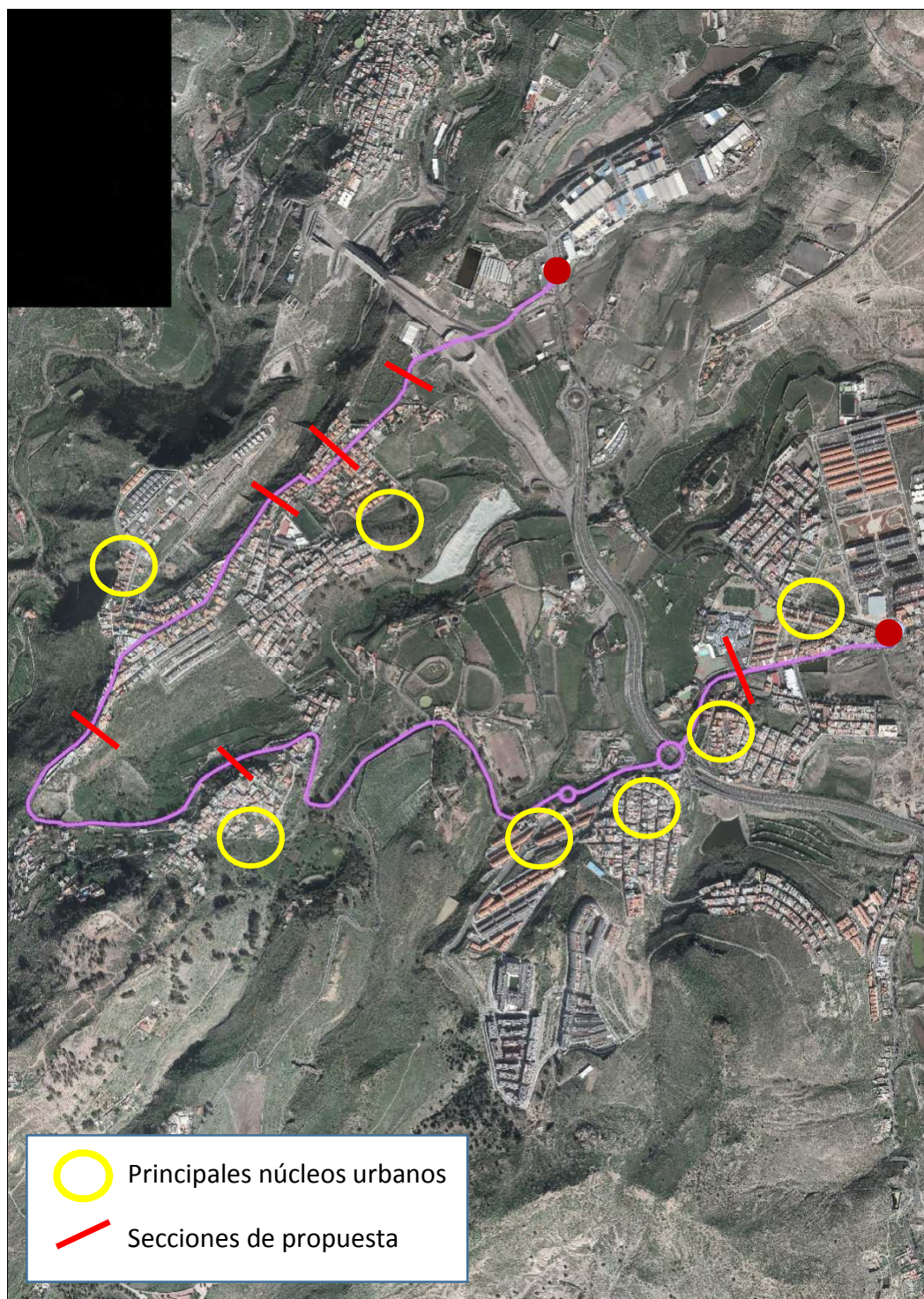
Señalización generalizada de los recorridos y cruces peatonales y en especial del carril de tráfico compartido con bici.

El resto en zonas de taludes, y donde haya margen para ello se introducen acera a un lado y el carril bici compartido.



• Vía internúcleo G2_2. Las Mesas-Tamaraceite.

▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- **LONGITUD DEL TRAMO:** 5.690 m. Pendiente media reducida.
- **ESTRUCTURA:** Predominio de calzada de 2 carriles en doble sentido (4-6 m.) excepto tramo de calle urbana en Las Mesas con sentido único. Función complementaria de continuidad hacia Tenoya y Arucas de la Vía G1_1 (Costa Ayala-Los Giles-Tamaraceite).
- **TIPO DE ÁREA TERRITORIAL:** Suelo Rústico de Protección Agraria, Suelo Urbano Consolidado, Selo Rústico de Protección Paisajística, Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos y Suelo Urbanizable UZI-10, Entorno rústico de conexión de barrios.
- **INTENSIDAD DE TRÁFICO:** Baja en el interior del Barrio de Las Mesas, y alta en Carretera de acceso a Teror, con tramos horarios de concentración media alta en horas punta (Ciudad del Campo-Piletas).
- **INTERSECCIONALIDAD / APARCAMIENTOS:** Baja interseccionalidad, excepto en tramos de barrio de Las Mesas) / Sin zonas de aparcamientos, excepto tramos concretos de calle urbana en Las Mesas y La Suerte.
- **POTENCIAL DE RECORRIDO PEATONAL:** Baja con tramos predominantes sin acera, con arcén asfaltado o plataforma de anchura menor (menos de 1,5 m.), excepto en tramos de suelo urbano consolidado.
- **POTENCIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO:** Recorrido compartido por tráfico común. Parada deficiente en varios puntos, sin mobiliario asociado, excepto algunos ejemplos puntuales.
- **REFERENCIAS AMBIENTALES:** Entorno rústico de Las Mesas-El Toscón-Ciudad del Campo con destacado valor paisajístico y ambiental en el perímetro del núcleo urbano. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público.
- **ZONAS CON ESPECIFICIDADES:**
 - Zona rústica de Bachicao-Las Mesas.
 - Zona urbana de Las Mesas.
 - Zona rústica de Las Mesas-El Toscón.
 - Zona urbana del Toscón.
 - Zona rústica del Toscón-Ciudad del Campo.
 - Zona urbana de Ciudad del Campo, Piletas, La Suerte.

RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

Esta vía parte de la nueva rotonda de acceso a Las Mesas, en la Carretera GC-300, y discurre por el Barrio de Las Mesas, El Toscón, La Suerte y Tamaraceite. Tiene una longitud de unos 5,69 Km, de los cuales 2,1 Km, van por la carretera GC-21 de acceso a Teror.

Teniendo en cuenta las características de los tramos por donde pasa, se detecta fácilmente que el recorrido consta de dos partes bien diferenciadas:

- Tramo I, de recorrido por el interior del Barrio de Las Mesas.
- Tramo II, que discurre por la GC-21 de acceso a Teror hasta Tamaraceite.

Tramo I: recorrido interior del Barrio de Las Mesas.-

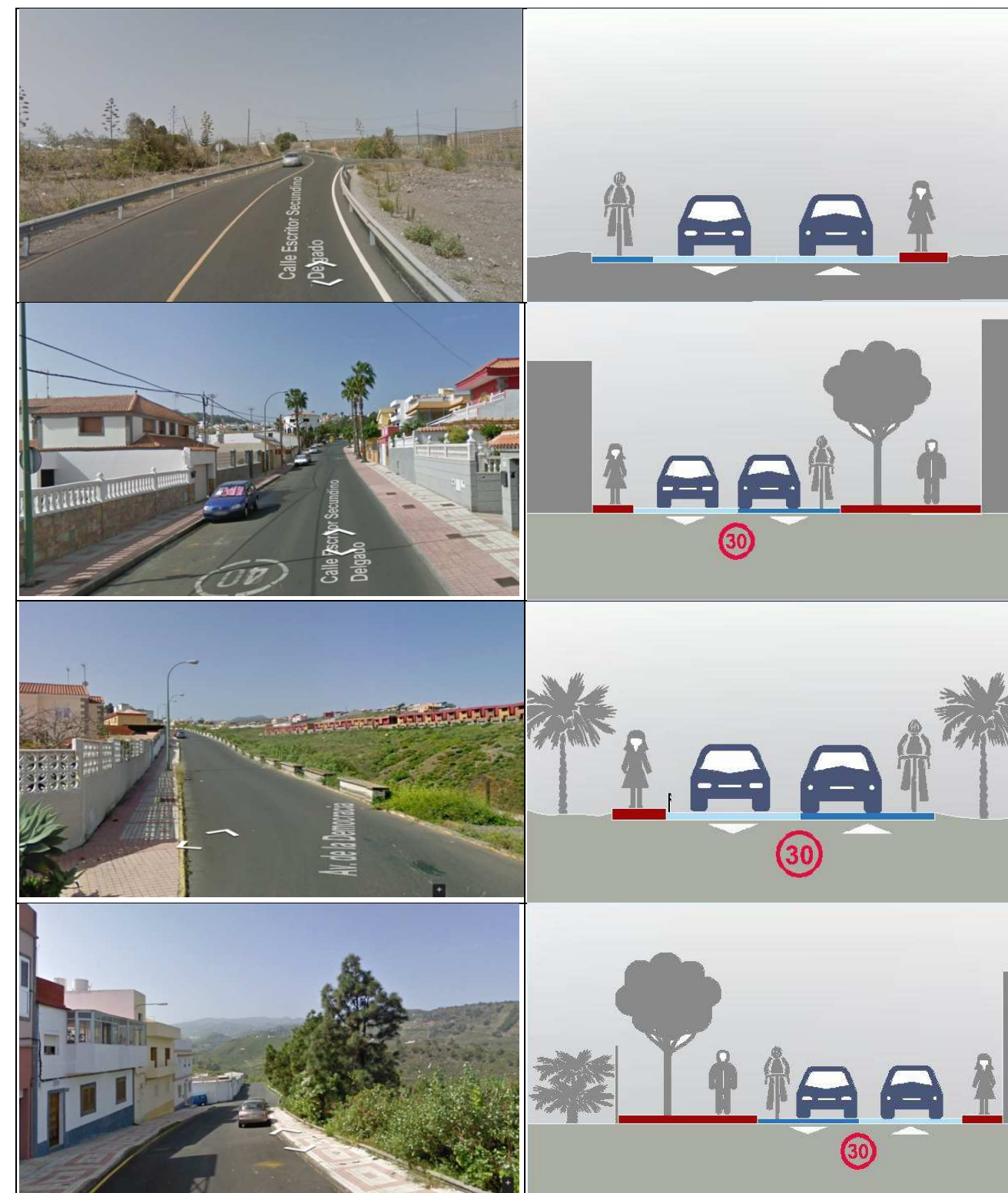
Primera parte del recorrido que discurre a través del barrio de Las Mesas, presenta un trazado bastante rectilíneo, y muy especialmente adecuado para albergar en sus bordes los recorridos peatonales, así como el carril bici compartido con la vía rodada, dada la intensidad media baja del tráfico actual.

Las calles interiores del Barrio de Las Mesas por donde se propone el recorrido, las denominadas calles Secundino Delgado y Avenida Democracia, presentan anchos adecuados para incluir un recorrido en carril bici, que cuentan además, con aceras a ambos lados para recorridos peatonales.

Otra zonas, del borde Noroeste de barrio con vistas panorámicas y espacio libre anexo, permiten llevar a cabo intervenciones tipo como estancias, miradores, pequeños merenderos, etc. Imagen ésta que también se repite por la parte sur del Barrio de Las Mesas en la calle de acceso al Toscón, con grandes vistas al Barranco de Tenoya y al interior de la Isla.

Las calles interiores del Barrio de Las Mesas por donde se propone el recorrido, las denominadas calles Secundino Delgado y Avenida Democracia, presentan anchos adecuados para incluir un recorrido en carril bici, que cuentan además, con aceras a ambos lados para recorridos peatonales.

Otra zonas, del borde Noroeste de barrio con vistas panorámicas y espacio libre anexo, permiten llevar a cabo intervenciones tipo como estancias, miradores, pequeños merenderos, etc. Imagen ésta que también se repite por la parte sur del Barrio de Las Mesas en la calle de acceso al Toscón, con grandes vistas al Barranco de Tenoya y al interior de la Isla.

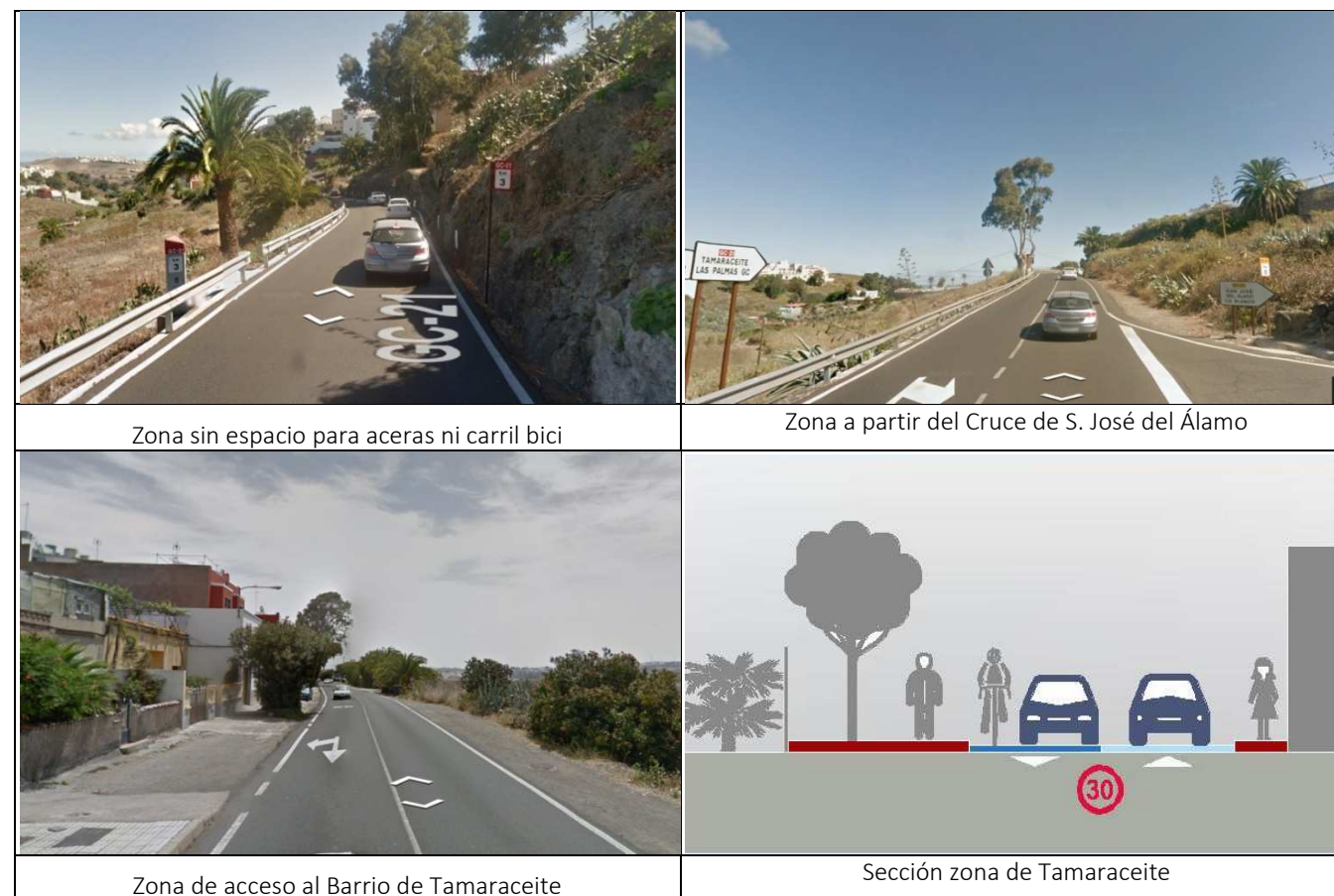


Tramo II: recorrido por la Carretera GC-21 de acceso a Teror.-

El presente tramo a través de la Carretera de acceso a Teror, la GC-21, hasta la rotonda de Cruz del Ovejero en Tamaraceite, presenta serias dificultades. Pues además de su estrechez se suma el volumen de tráfico que soporta, imposibilitando cualquier intervención que permita la accesibilidad peatonal ni de recorridos en bici.

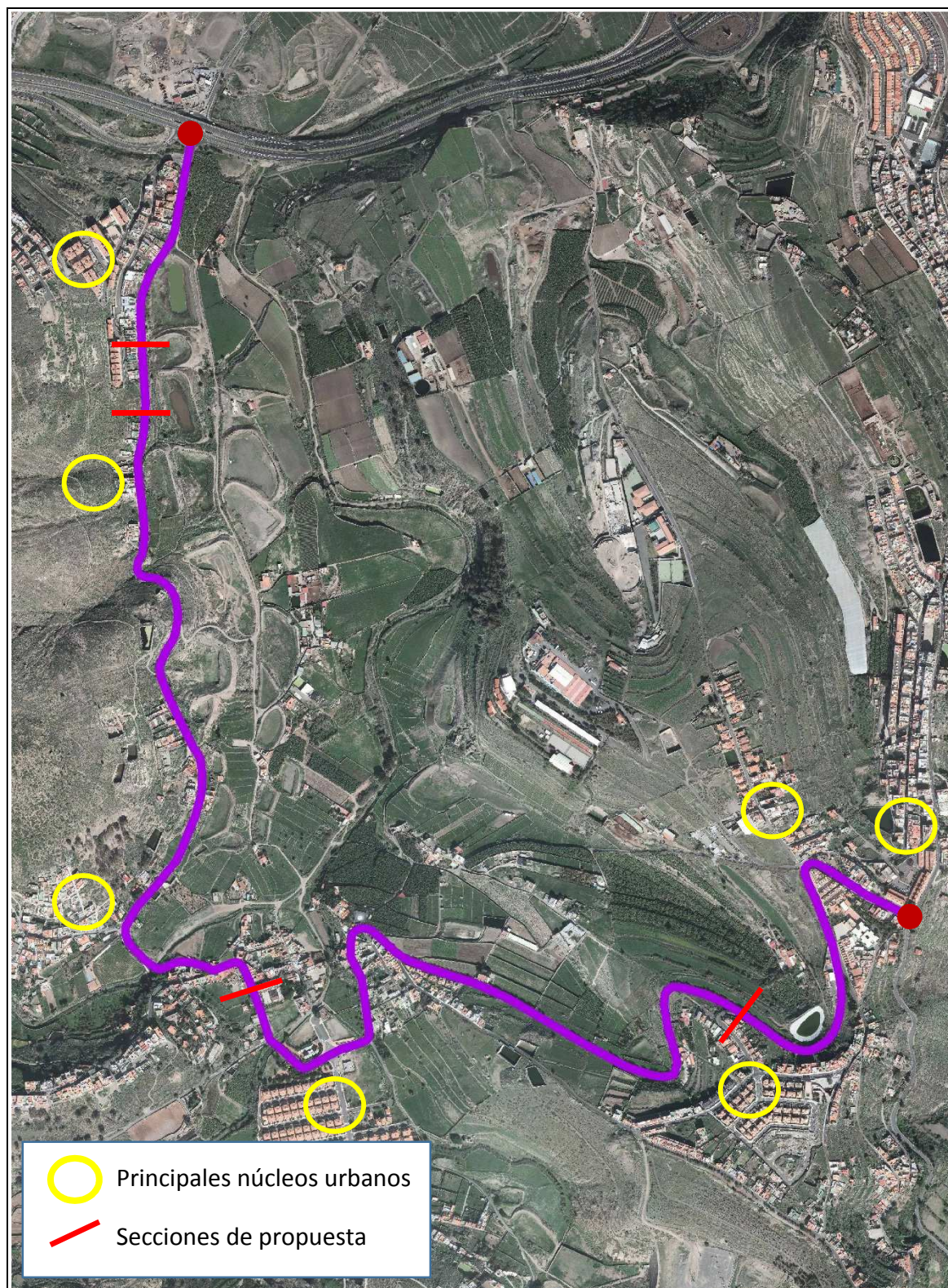
En todo estetramo, comprendido desde el cruce de Las Mesas hasta el cruce de San José del Álamo, por su especial dificultad no se propone ninguna solución. Es a partir del Cruce de Ciudad del Campo desde se puede ocupar un espacio con acera y carril bici compartido.

En la zona baja antes de llegar a Tamaraceite y después del barrio de la Suerte, se propone la senda peatonal por ambos lados, ya que con la finalización de la urbanización del Plan Parcial de Tamaraceite Sur, se dotará de aceras de ancho medio de 5 metros.



• *Vía internúcleo G2-3: Tamaraceite – San Lorenzo – Almatriche.*

▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- **LONGITUD DEL TRAMO:** 4.630 m.. Pendiente media reducida.
- **ESTRUCTURA:** Predominio de calzada de 2 carriles en doble sentido (4-6 m.). Función complementaria de conectividad con la autovía de circunvalación tangencial GC-3 y los núcleos de Tamaraceite y Tafira.
- **TIPO DE ÁREA TERRITORIAL:** Paisaje Protegido de Pino Santo. Asentamiento Rural en Espacio Natural Protegido (El Roo). Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras 1. Núcleos urbanos de El Román, San Lorenzo y El Zardo. Entorno rústico con pervivencias agrarias alrededor de núcleo residencial histórico. Periurbanización.
- **INTENSIDAD DE TRÁFICO:** Media-Baja con tramos horarios de concentración media alta en los polos de conexión con la autovía GC-3 – Tamaraceite y el corredor Almatriche-Tafira.
- **INTERSECCIONALIDAD / APARCAMIENTOS:** Baja interseccionalidad, excepto en rotondas iniciales (Tamaraceite-Almatriche), conexiones a núcleos residenciales del Román, San Lorenzo, el Zardo, sin zonas reconocidas de aparcamientos.
- **POTENCIAL DE RECORRIDO PEATONAL:** Baja, con predominio de tramos sin acera y arcenes de escasa anchura o intransitables.
- **POTENCIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO:** Recorrido compartido por tráfico común. Paradas deficientes en varios puntos, sin mobiliario asociado o con elementos y estructuras poco adecuadas.
- **REFERENCIAS AMBIENTALES:** Entorno rústico de la Vega de San Lorenzo, con destacado valor paisajístico en el sector oriental que se abre al barranco. Pervivencia de terrazas de cultivo y estructuras para la captación de agua (maretas de barro, charcas de San Lorenzo) que otorgan al ámbito un elevado valor faunístico (observación de aves) y una reseñable significación etnográfica. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público.
- **ZONAS CON ESPECIFICIDADES:**
 - Amplio tramo inmerso en las determinaciones del Plan Especial del Paisaje Protegido de Pino Santo.
 - Núcleos urbanos de San Lorenzo, el Zardo y El Román.

RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



▪ **CRITERIOS DE INTERVENCIÓN:**

Se trata de una carretera comarcal GC-308, de tráfico medio bajo, más bien local, con características similares a las del grupo 2, que se desarrolla a través del valle de San Lorenzo uniendo los núcleos de Tamaraceite con el Cruce de Almatriche, pasando por el núcleo de San Lorenzo.

La carretera, se basa en una vía constante de 2 carriles y márgenes de topo tipo: arcenes, sobreechornos, taludes, aceras, aparcamientos, etc., son muy diversos a lo largo del recorrido. Es una carretera deficiente en aceras, a pesar de los caseríos existentes, presentando en gran parte de su recorrido espacios donde poder definir un carril bici y aceras.

Por ello, la propuesta propuesta genérica para esta vía, excepto tramos puntuales, será adecuar márgenes exteriores para aceras de al menos 1,20 m de ancho, y carril bici, en algunos casos exterior a la vía, y en otros compartido con el tráfico.

▪ **SECCIONES DE VÍA ADOPTADAS:**

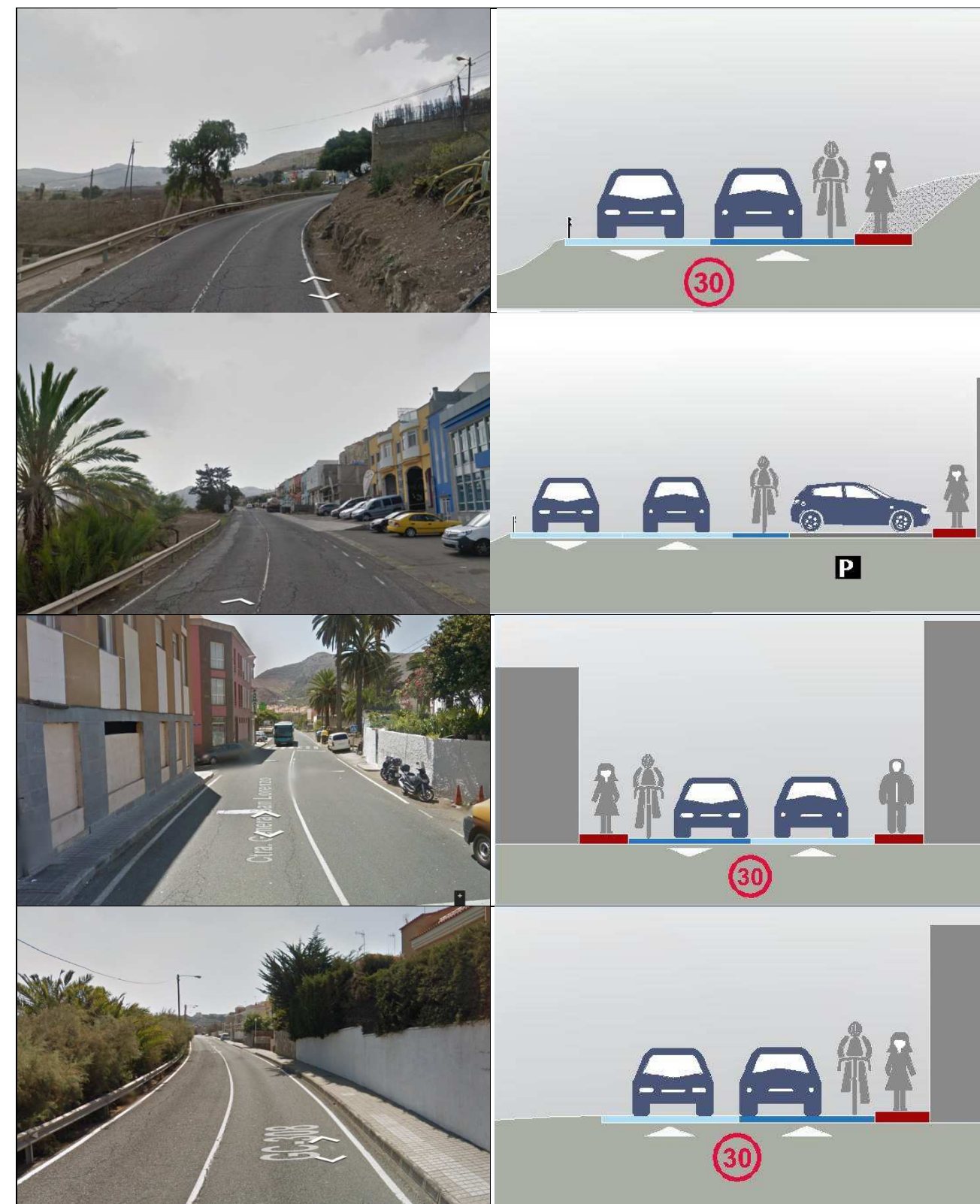
En la mayor parte se adopta como solución el aprovechar espacios exteriores existentes, con lo que la sección tipo es la de carril bici por el exterior y acera en el borde derecho en sentido Tamaraceite-Almatriche

En el Casco urbano del núcleo de San Lorenzo, con vía de doble sentido, aceras a ambos lados y carril bici compartido.

Señalización generalizada de los recorridos y cruces peatonales y en especial del carril de tráfico compartido con bici.

En aquellas zonas constreñidas por elementos naturales, ó edificaciones, se propone una sección tipo con acera a un lado y carril bici compartido con tráfico.

Existen espacios donde proponer una actuación de estancia mirador hacia el Valle de San Lorenzo, con vistas panorámicas característica por la gran cantidad de estanques y represas.



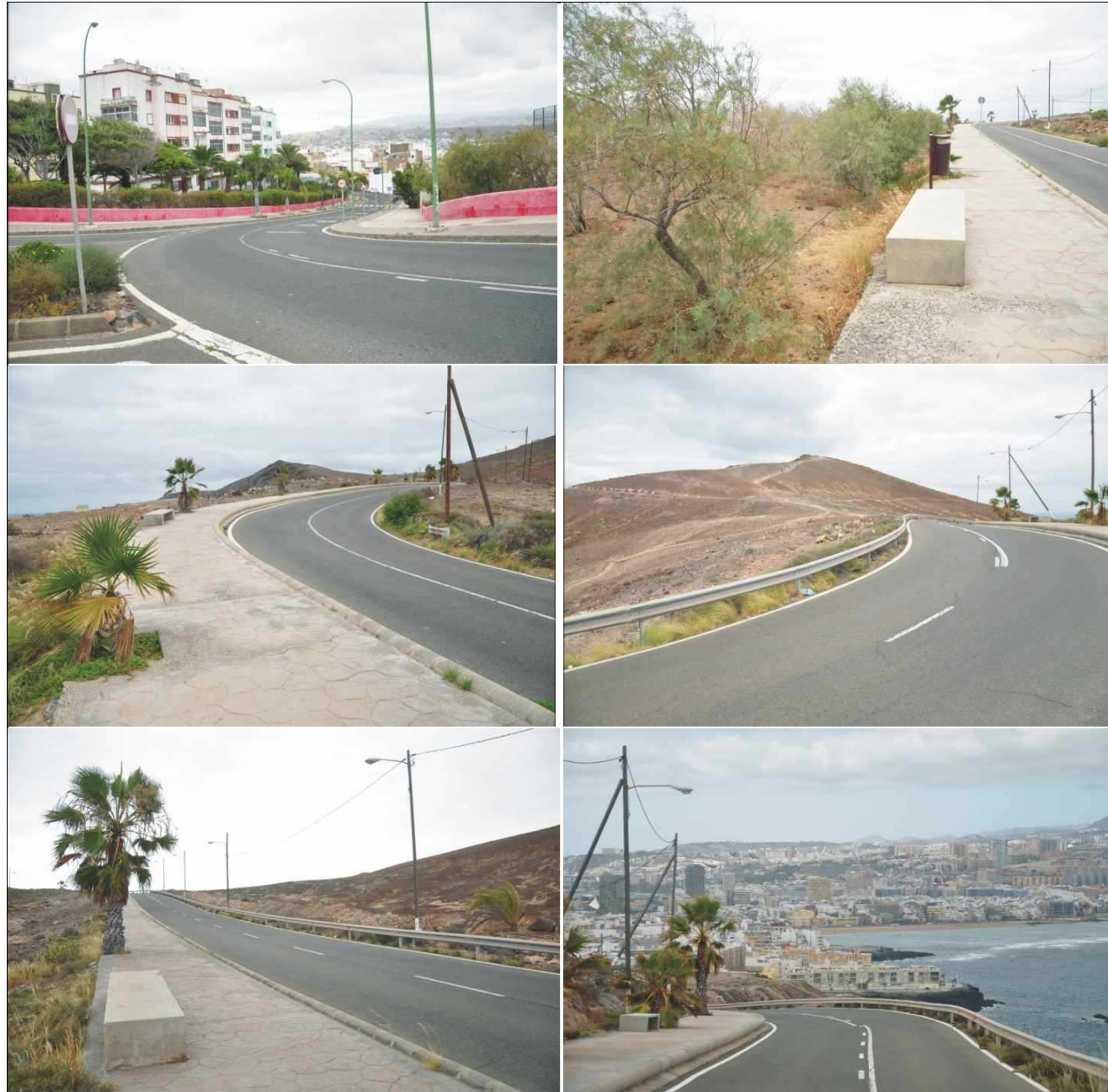
• Vía internúcleo G2-4: La Isleta – Las Coloradas

• DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- **LONGITUD DEL TRAMO:** 1.370 m.. Pendiente media 5,9%.
- **ESTRUCTURA:** Predominio de calzada de 2 carriles en doble sentido (4-6 m.). Función principal conectora del itmo de la Isleta con el núcleo urbano de Las Coloradas.
- **TIPO DE ÁREA TERRITORIAL:** Paisaje Protegido de La Isleta. Entorno natural jerarquizado por un campo de volcanes y geomorfología asociada. Ocupación antrópica basada en los usos militares.
- **INTENSIDAD DE TRÁFICO:** Media-Baja. Acceso y salida del núcleo residencial.
- **INTERSECCIONALIDAD / APARCAMIENTOS:** Sin interseccionalidad. Sin zonas de aparcamientos.
- **POTENCIAL DE RECORRIDO PEATONAL:** Alto, con acera acondicionada a tal fin en todo el recorrido de la vía.
- **POTENCIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO:** Recorrido compartido por tráfico común. Inexistencia de paradas entre núcleos.
- **REFERENCIAS AMBIENTALES:** Ámbito volcánico perceptible con destacado valor paisajístico y científico-educativo. Flora, fauna y manifestaciones geomorfológicas específicas. Condiciones de puesta en valor para el uso público a través de la creación de miradores en puntos culminantes.
- **ZONAS CON ESPECIFICIDADES:** Totalidad del recorrido inmerso en las determinaciones del Plan Especial del Paisaje Protegido de La Isleta.

RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



▪ **CRITERIOS DE INTERVENCIÓN:**

Carretera que podríamos denominar como de “ida y vuelta”, pues comunica exclusivamente el Barrio de Las Coloradas con la Ciudad a través de La Isleta. Tráfico local y de intensidad baja.

La carretera, tiene una vía constante de 2 carriles con una acera ancha en todo su recorrido, partiendo desde su inicio en La Isleta por el borde izquierdo, y luego aproximadamente en mitad del recorrido se sitúa a la derecha hasta llegar al Barrio de Las Coloradas. En el punto de cambio de margen de la acera existe un paso de peatones.

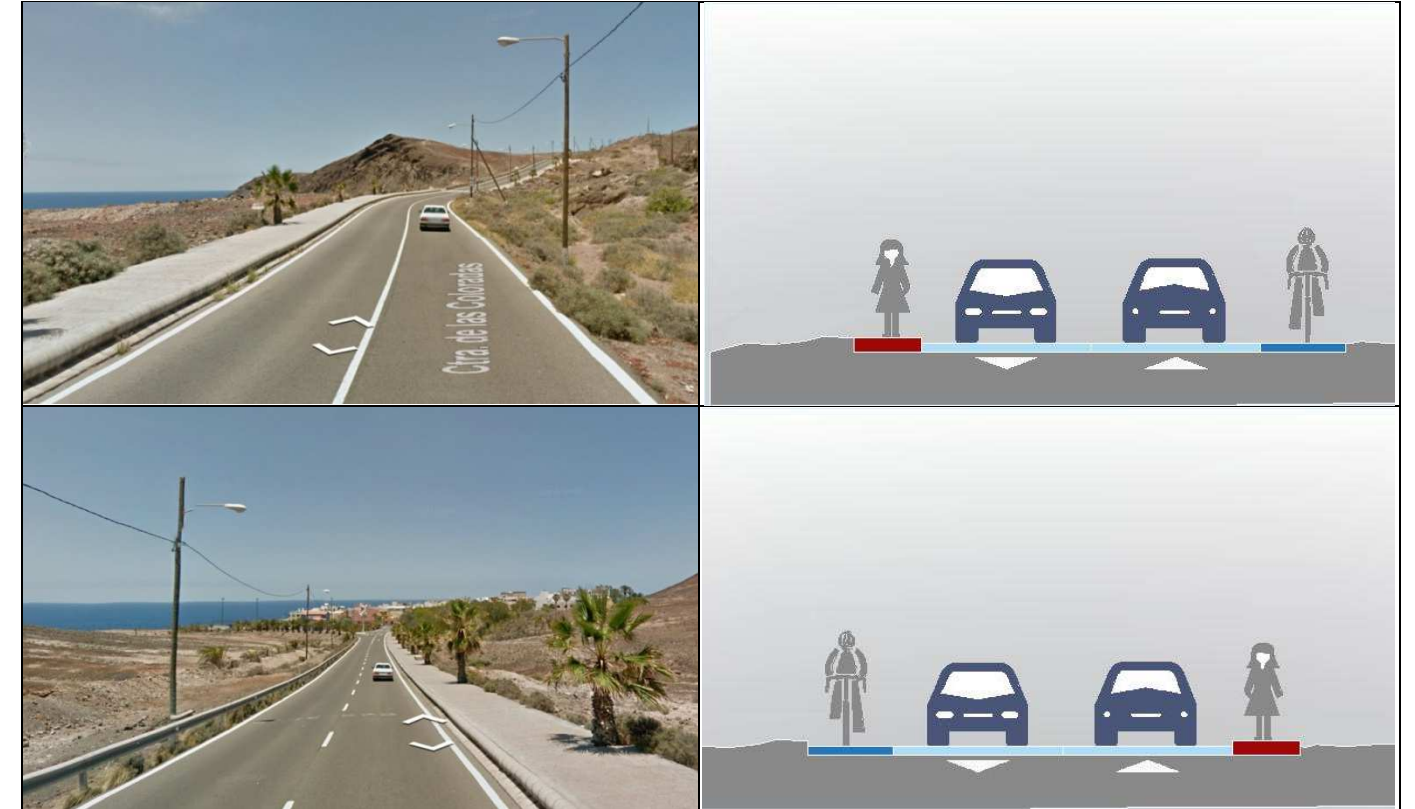
Uno de sus grandes atractivos son las vistas que ofrece, pues en su recorrido inicial ofrece grandes vistas panorámicas de la Ciudad, de la Playa de Las Canteras y de la Costa del Confital.

▪ **SECCIONES DE VÍA ADOPTADAS:**

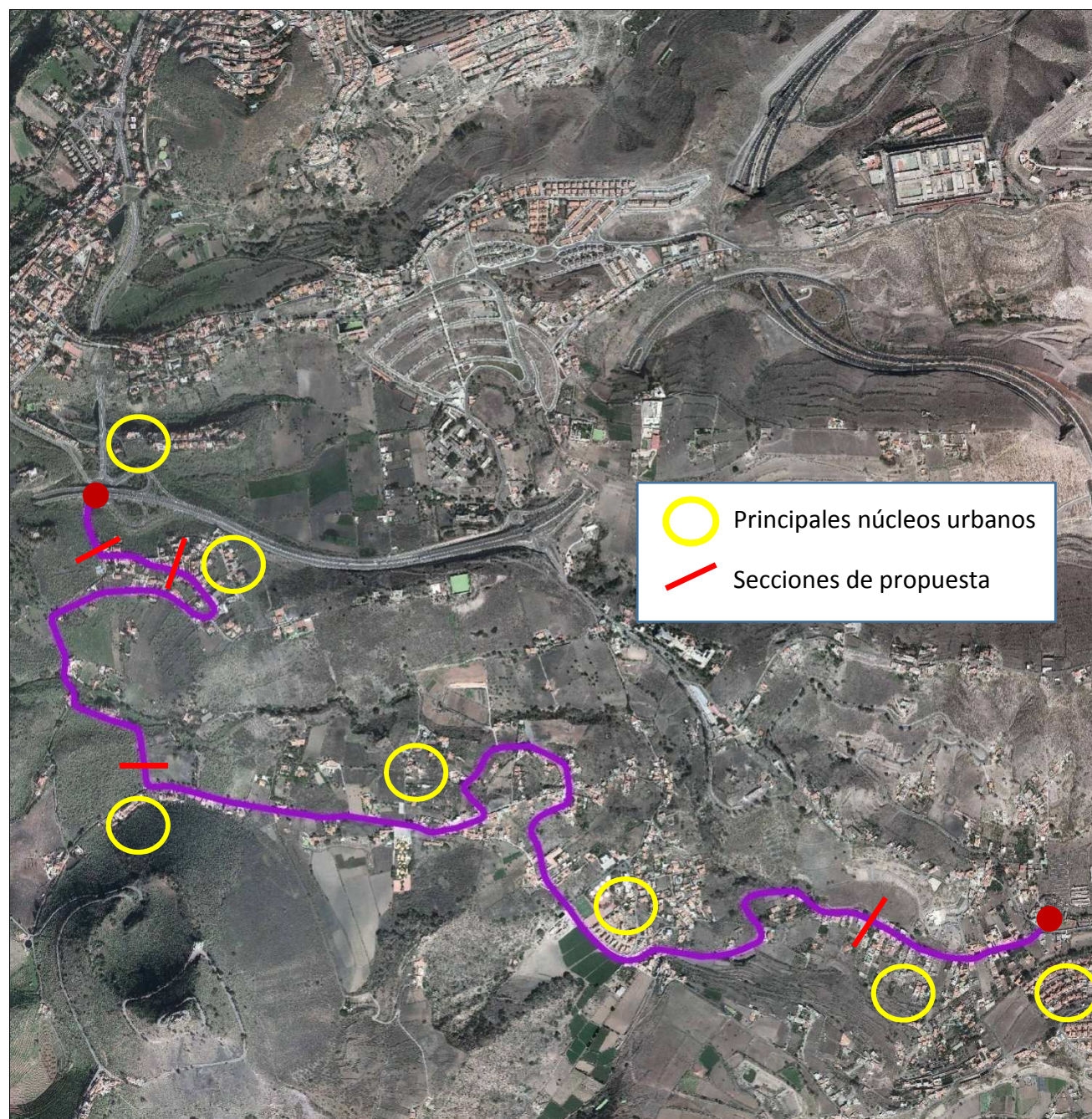
En la mayor parte se adopta como solución aprovechando espacios exteriores existentes,

Dada la orografía del terreno en los márgenes de la vía, y de los espacios libres existentes, se propone la creación de un carril bici por el exterior, totalmente independiente del tráfico.

Sección tipo de acera en uno de los bordes para uso peatonal y carril bici exterior.



- Vía internúcleo G2-5: Tafira – Santa Margarita
 - DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- **LONGITUD DEL TRAMO:** 5.385m. Pendiente media 7,5%.
- **ESTRUCTURA:** Predominio de calzada de 2 carriles en doble sentido (4-6 m.) con estrechamientos puntuales que dificultan la circulación simultánea de dos vehículos. Función principal de conexión del entorno rural de Los Hoyos con Tafira y la costa oriental del municipio.
- **TIPO DE ÁREA TERRITORIAL:** Paisaje Protegido de Tafira. Suelo Rústico de Asentamiento Rural (Monte Quemado), Asentamiento Rural en ENP (El Llanillo, El Bólico, Monte Quemado, Los Hoyos y Barranquillo de Dios. Entorno rústico de apreciable vocación agrícola vinculado al cultivo de la vid y ocupación residencial tradicional en núcleos definidos.
- **INTENSIDAD DE TRÁFICO:** Baja y dispersa en función de acceso a los asentamientos.
- **INTERSECCIONALIDAD / APARCAMIENTOS:** Media interseccionalidad en función del acceso a los asentamientos que atraviesa la vía. Sin zonas definidas de aparcamiento.
- **POTENCIAL DE RECORRIDO PEATONAL:** Baja con tramos internúcleos sin acera, con arcenes de escasa anchura o intransitables.
- **POTENCIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO:** Recorrido compartido por tráfico común. Paradas deficientes en varios puntos, adaptadas a la anchura de la vía y sin mobiliario asociado a las mismas.
- **REFERENCIAS AMBIENTALES:** Entorno de destacado valor paisajístico vinculado al paisaje rústico y agrícola tradicional de Los Hoyos-Monte Quemado y el conjunto volcánico de Bandama.
Bienestar humano de la población asociado a la función residencial y la actividad agraria dentro de las determinaciones impuestas por el Plan Especial del Paisaje Protegido de Tafira. Pervivencia del cultivo de la vid como practica tradicional del territorio. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público.
- **ZONAS CON ESPECIFICIDADES:**
 - Totalidad del recorrido inmerso en las determinaciones del Plan Especial del Paisaje Protegido de Tafira.

RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



▪ **CRITERIOS DE INTERVENCIÓN:**

Carretera que va desde el cruce de la Variante de Tafira por la carretera a Los Hoyos GC-801, hasta el cruce con la Carretera que viene de San Francisco de Paula a Marzagán.

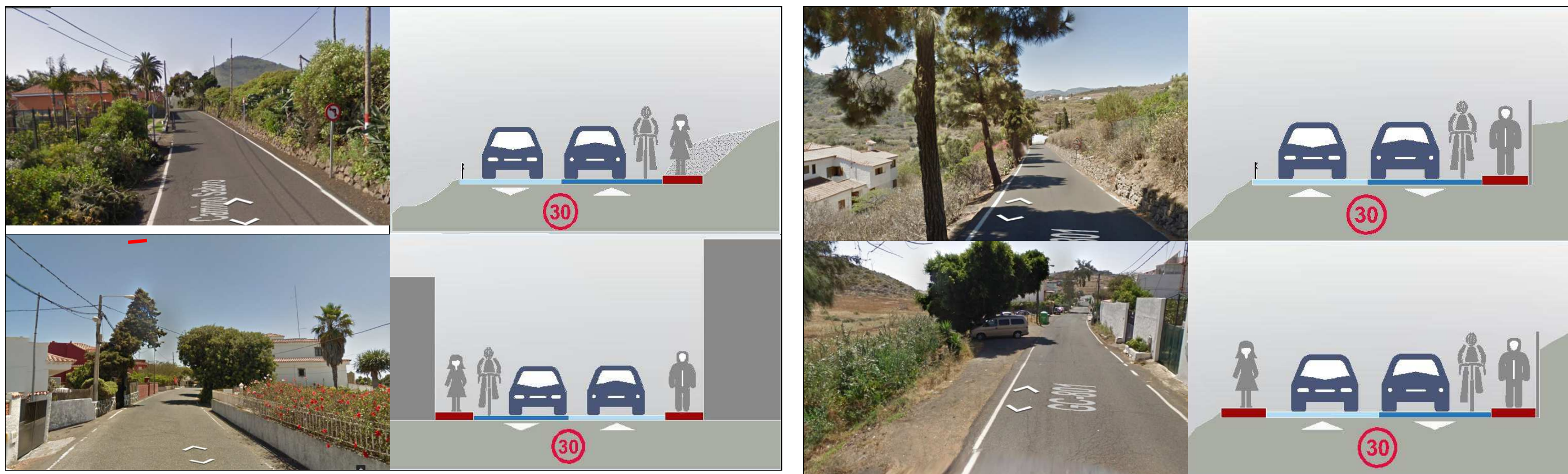
La carretera da servicio a varios núcleos diseminados a lo largo de la misma, ofreciendo una gran variedad de situaciones de anchos de vía, predominando muros de fincas en ambos bordes.

La media de su ancho es más bien escaso, en algunos casos sin ancho suficiente para 2 vehículos, con fincas agrícolas limítrofes en unos casos ó edificaciones en otros, que no dejan espacio ni para peatón ni para bicicletas.

▪ **SECCIONES DE VÍA ADOPTADAS:**

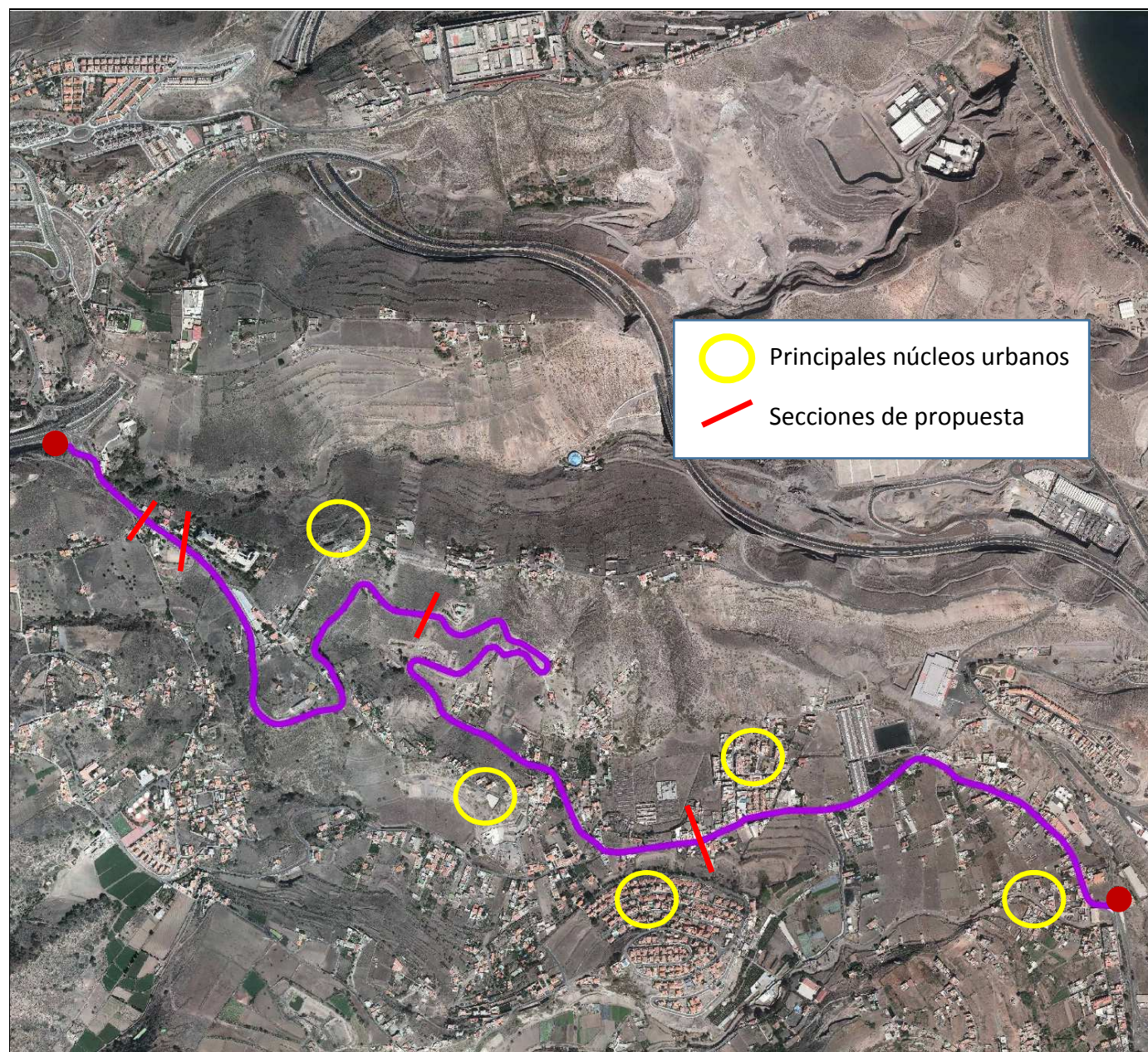
Aunque las posibilidades de intervención no pueden ser continuas a todo lo largo, se propone las secciones de la imagen, como posibles actuaciones donde los anchos lo permitan.

En cualquier caso siempre tendremos tráfico de vehículos compartido con el tráfico de bici en ambos sentidos ante la imposibilidad de encajar un carril bici en toda su longitud.



• Vía internúcleo G2-6: San Francisco de Paula – Marzagán

▪ DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- **LONGITUD DEL TRAMO:** 5.100 m. Pendiente media 11 %.
- **ESTRUCTURA:** Predominio de calzada de 2 carriles en doble sentido (4-6 m.) con estrechamientos puntuales que dificultan la circulación simultánea de dos vehículos. Función principal como conectora de los asentamientos dispersos de La Montañeta y Tafira con la costa oriental del municipio y el corredor del este insular.
- **TIPO DE ÁREA TERRITORIAL:** Paisaje Protegido de Tafira. Suelo Rústico de Asentamiento Rural (Monte Quemado), Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras 1 y 2, Suelo Rústico de Protección Agraria 1 y 2 y Suelo Rústico de Protección Paisajística 3. Entorno rústico que combina la tradicional vocación agrícola con un paisaje dominado en gran parte del recorrido por las laderas sedimentarias del Lomo del Sabinal y la vegetación asociada a los ambientes xericos orientados al sur.
- **INTENSIDAD DE TRÁFICO:** Baja y dispersa en función de acceso a los asentamientos.
- **INTERSECCIONALIDAD / APARCAMIENTOS:** Baja interseccionalidad, vinculada primordialmente a la función de acceso a los asentamientos. Carencia de zonas definidas de aparcamiento.
- **POTENCIAL DE RECORRIDO PEATONAL:** Baja con tramos internúcleos sin acera, con arcenes de escasa anchura o intransitables.
- **POTENCIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO:** Recorrido compartido por tráfico común. Insuficiencia de paradas, adaptadas las existentes a la anchura de la vía y con carencias de mobiliario asociado.
- **REFERENCIAS AMBIENTALES:** Entorno de moderado valor paisajístico en el que las diferencias altitudinales permiten la existencia de cuencas visuales relevantes vinculadas al paisaje rústico y agrícola tradicional de Los Hoyos-Monte Quemado y el conjunto volcánico de Bandama. Huellas de degradación ambiental por periurbanización. Bienestar humano de la población asociado a la función residencial y a la actividad agraria. Condiciones de puesta en valor para el uso público a través de la creación de miradores en puntos culminantes.
- **ZONAS CON ESPECIFICIDADES:**
 - En la parte culminante del recorrido, hacia el sector de la Montañeta la vía sirve de límite oriental a las determinaciones del Plan Especial del Paisaje Protegido de Tafira.
 - Presencia de equipamientos estructurantes de naturaleza educativa y socio-sanitaria en las proximidades de la Montañeta y el núcleo del Sabinal.

RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



▪ **CRITERIOS DE INTERVENCIÓN:**

Carretera comarcal GC-800, que va desde la rotonda de la circunvalación de Tafira Alta pasando por El Sabinal, urbanización de Santa Margarita, hasta llegar al núcleo de Marzagán.

Plantea las mismas características que la mayoría de las del grupo 2, con una intensidad de tráfico medio baja, más bien tipo tráfico local interconectano ambos núcleos, y con deficiencia de espacios laterales.

Presenta como tres tramos diferenciados, un primer tramo con ancho suficiente hasta pasado el Sabinal. Un segundo tramo más típico de carreteras, con taludes importantes en los márgenes debido a la orografía del terreno, con muy pocas posibilidades de incluir sendas peatonales. Y un tercer tramo ya situado en la zona baja y cercano al núcleo de Marzagán, de tipo más urbano, con situaciones muy variadas, desde aceras a ambos lados, otros casos sin aceras, ocupaciones de jardines o patios privados delante de las viviendas.

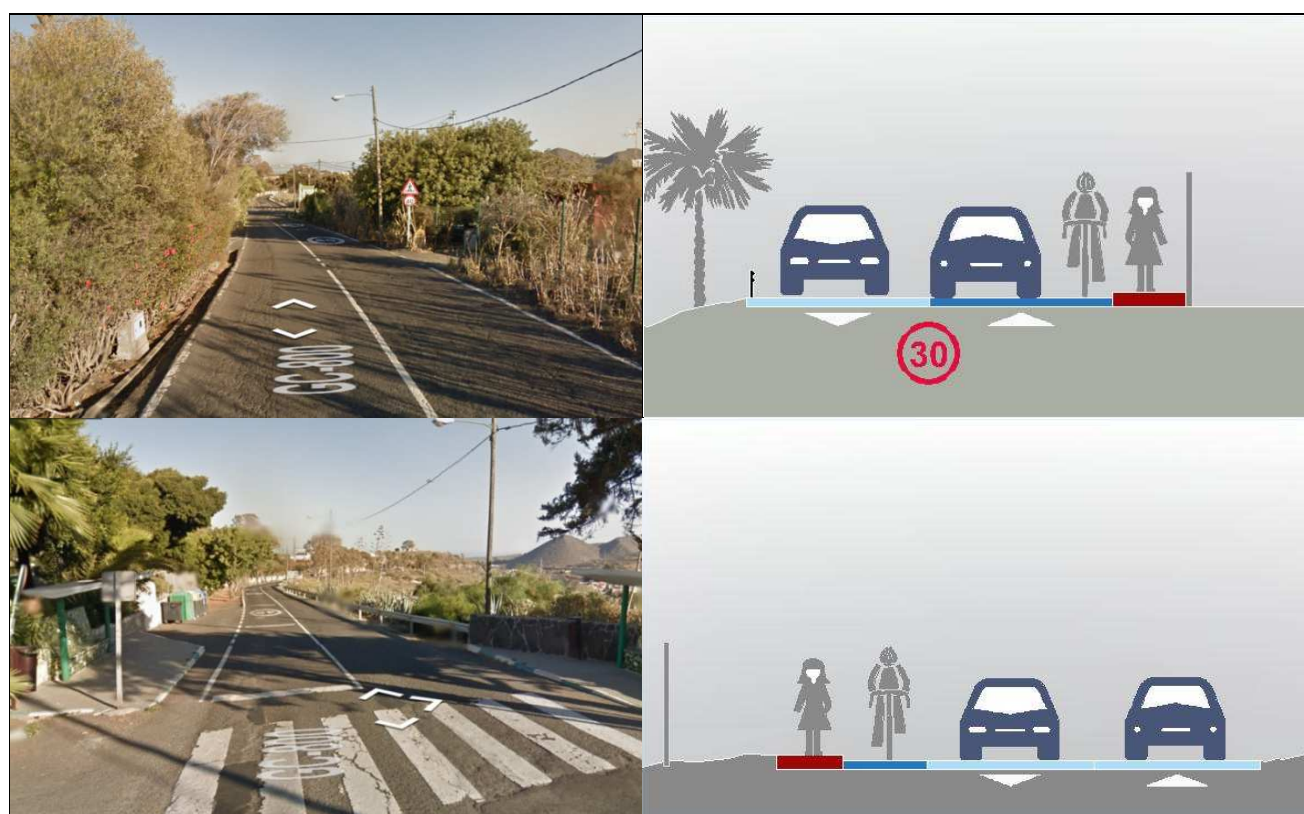
▪ **SECCIONES DE VÍA ADOPTADAS:**

En el presente caso se proponen secciones varias, en función de los tramos anteriormente descritos.

Para la parte intermedia descrita como segundo tramo no se propone solución alguna, sino continuar con bici compartida con tráfico, y sin senda peatonal.

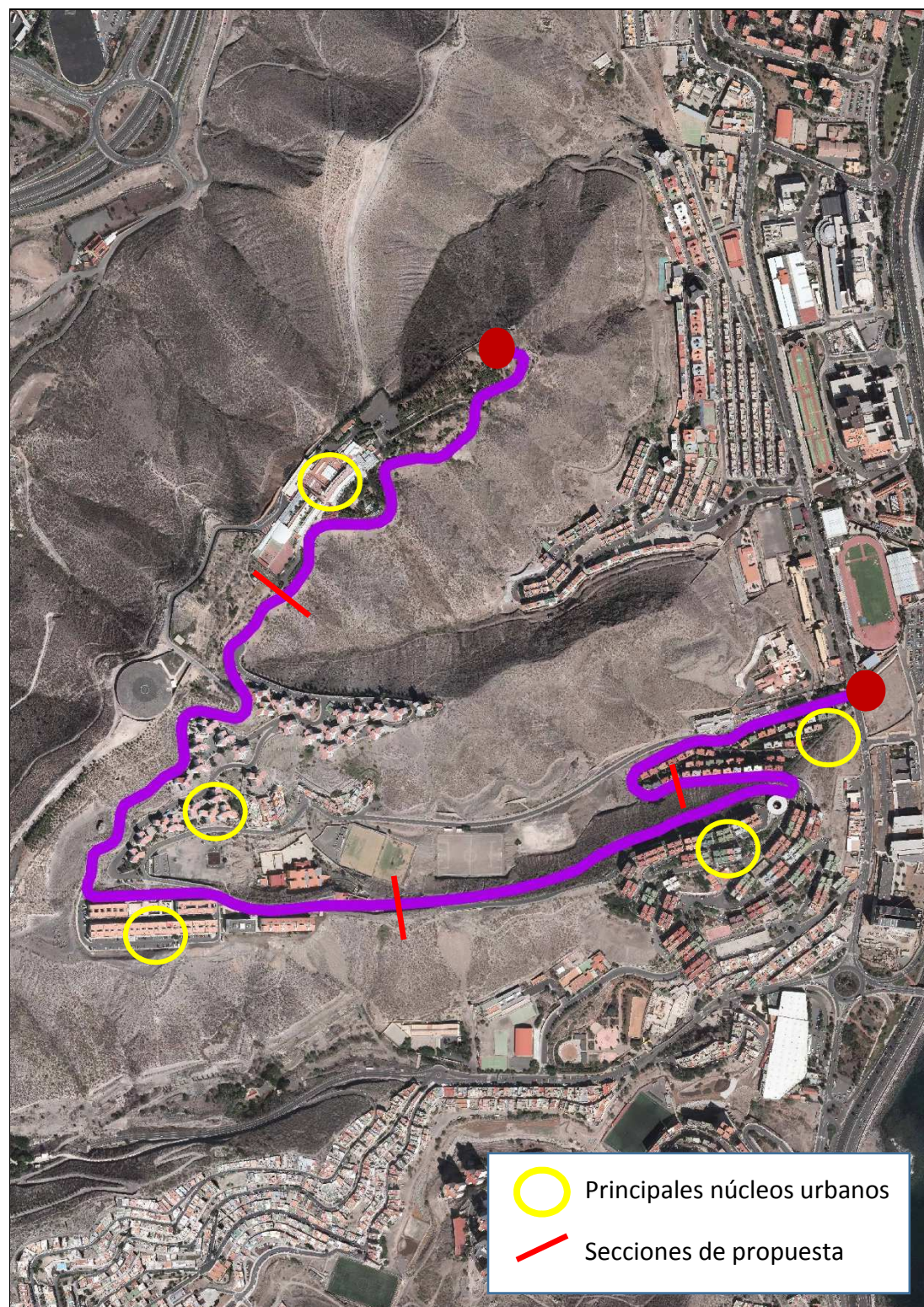
En el tercer tramo en zona baja de Santa Margarita y Marzagán, sección con sendas peatonales por aceras a ambos lados.

La sección tipo siempre será compartiendo carriles bici en ambas direcciones, con limitación de velocidad máxima 30 Km/h.



- Vía internúcleo G2-7: Filipinas – El Lasso

- DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- LONGITUD DEL TRAMO: 3.182 m. Pendiente media 16 %.
- ESTRUCTURA: Calzada de 2 carriles en doble sentido (4-6 m.) durante la totalidad del recorrido. Función principal conectora del polígono residencial del Lasso con el sector meridional de la ciudad baja y el corredor costero.
- TIPO DE ÁREA TERRITORIAL: Suelo Rústico de Protección Paisajística 3, Espacios Libres y Sistemas Generales de Equipamientos. Entorno urbano y periurbano que combina la dominante geomorfológica del binomio Lomo-barranco con el paisaje urbano consagrado a la función residencial y la red de equipamientos y dotaciones.
- INTENSIDAD DE TRÁFICO: Moderada y dispersa en función de acceso al núcleo residencial del Lasso y el equipamiento Sociosanitario de San Juan de Dios.
- INTERSECCIONALIDAD / APARCAMIENTOS: Baja interseccionalidad. Carencia de zonas definidas de aparcamiento.
- POTENCIAL DE RECORRIDO PEATONAL: Alto, con aceras acondicionadas a tal fin en todo el recorrido de la vía.
- POTENCIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO: Recorrido compartido por tráfico común. Alta accesibilidad vial.
- REFERENCIAS AMBIENTALES: Entorno de moderado valor paisajístico en el que las diferencias altitudinales permiten la existencia de cuencas visuales que ponen en resalte la componente geomorfológica de la Formación Detrítica de Las Palmas en el sector meridional del municipio. Huellas de degradación ambiental por antropización intensa y urbanización. Bienestar humano de la población asociado a la función residencial. Condiciones de puesta en valor para el uso público a través de la creación de miradores en puntos culminantes.
- ZONAS CON ESPECIFICIDADES: Conexión al final del recorrido con el complejo sociosanitario de San Juan de Dios.

RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



▪ CRITERIOS DE INTERVENCIÓN:

Carretera que podríamos denominar como de “ida y vuelta”, que va desde el paseo de San José hasta la Ciudad de San Juan de Dios.

El tramo inicial desde el Paseo de San José, y la Urbanización Las Filipinas, pasando por la Avenida de Amurga, cuenta con sendas peatonales en aceras ambos lados, pero sólo hasta la intersección con la calle Juan Sebastián Bach. Punto significativo por la altitud que alcanza y por sus vistas privilegiadas del frente marítimo, que bien merece la colocación de un mirador.

A partir de este punto existe un tramo sin aceras hasta el cruce con la calle Schubert, que es donde de nuevo existe una acera en el borde izquierdo subiendo, no apto para peatones.

Se propone como alternativa de senda peatonal la vía interior del Barrio del Lasso que también parte en su zona inferior desde la Avenida de Amurga y se vuelve a conectar en cota superior en el Barrio de El Lasso.

Finalmente un tercer tramo que discurre por la cota más alta de la colina con pendiente más moderada que llega hasta el Centro de San Juan de Dios, y que cuenta con acera por el borde interior.

De esta forma toda la vía contaría con senda peatonal y carril bici compartido con tráfico rodado.

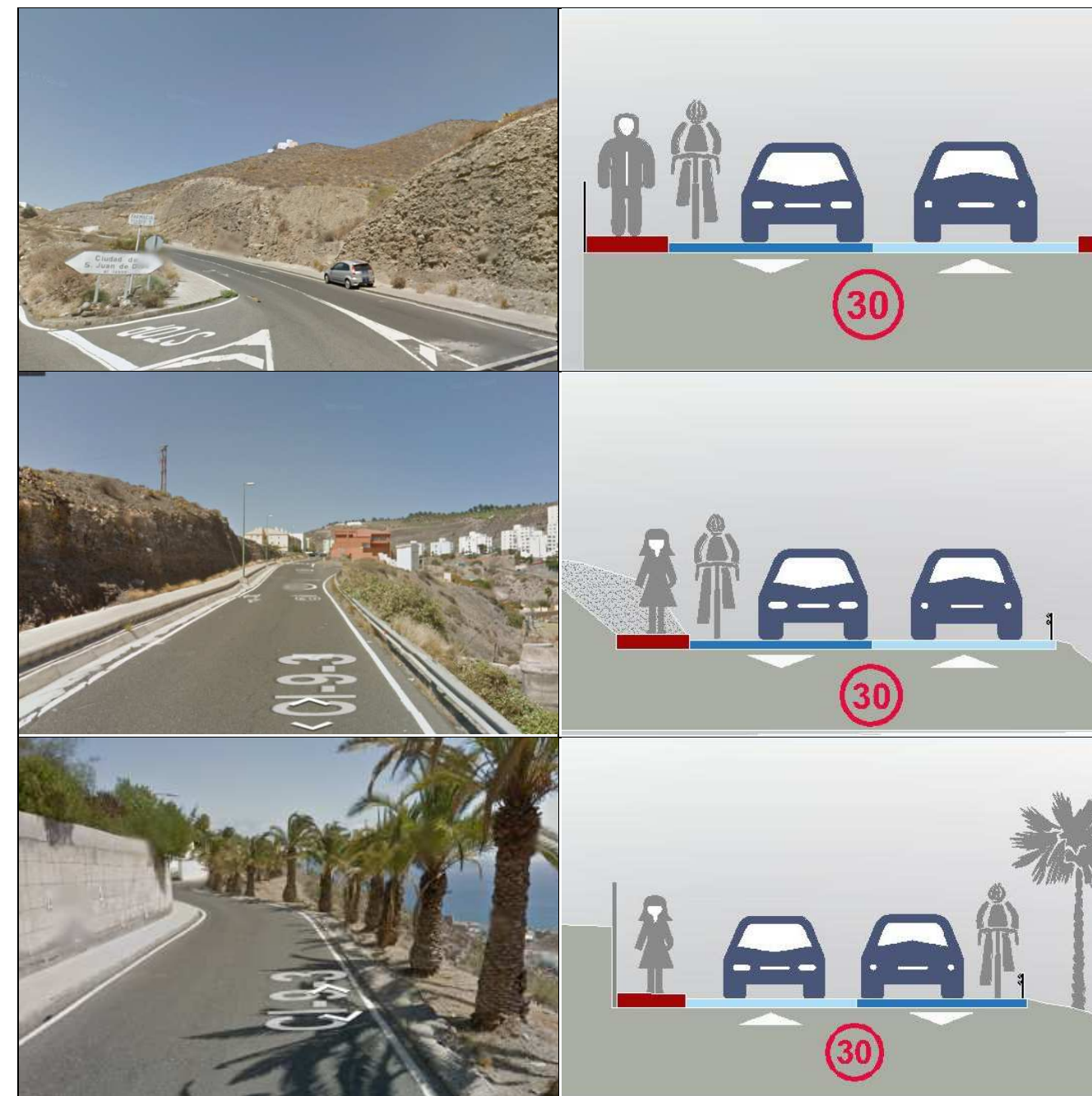
▪ SECCIONES DE VÍA ADOPTADAS:

En el presente caso se proponen dos secciones tipo, una en la zona baja con aceras a ambos lados, y otra en la zona alta con acera al lado izquierdo subiendo.

Para el carril bici no se propone una vía específica, sino a través del tráfico compartido por la vía, limitando la velocidad máxima a 30 Km/h.



Zona no accesible para senda peatonal



- Vía internúcleo G2-8: El Secadero

- DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- **LONGITUD DEL TRAMO:** 3.528 m. Pendiente media 8%.
- **ESTRUCTURA:** Calzada de 4 carriles en doble sentido (4-6 m.) con mediana central (2-4 metros) durante la totalidad del recorrido. Función principal conectora del Casco histórico y la orla costera meridional de la ciudad con el entorno urbano de Tafira.
- **TIPO DE ÁREA TERRITORIAL:** Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras 1 y 3, Suelo Rústico de Protección Paisajística 3, núcleos urbanos de El Secadero, Pico Viento y Tafira Baja. Sistema General de Espacios Libres y Sistemas Generales de Equipamientos. Entorno urbano y periurbano que combina la dominante geomorfológica del binomio Lomo-barranco con el paisaje urbano consagrado a la función residencial y la red de equipamientos y dotaciones.
- **INTENSIDAD DE TRÁFICO:** Moderada y en función de la conexión de la ciudad baja en el sector de Vegueta con Tafira baja y el Campus Universitario.
- **INTERSECCIONALIDAD / APARCAMIENTOS:** Baja interseccionalidad. Carencia de zonas definidas de aparcamiento.
- **POTENCIAL DE RECORRIDO PEATONAL:** Bajo o nulo, sin aceras acondicionadas a tal fin en todo el recorrido de la vía.
- **POTENCIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO:** Recorrido compartido por tráfico común. Sin paradas intermedias.
- **REFERENCIAS AMBIENTALES:** Entorno de moderado valor paisajístico en el que las diferencias altitudinales permiten la existencia de cuencas visuales que ponen en resalte la componente geomorfológica de lomos sedimentarios con el desarrollo de la red hídrica de la isla en este sector, jerarquizada por la gran cuenca del Guinguada y los barrancos y barranquillos asociados. Huellas de degradación ambiental por antropización intensa y urbanización. Bienestar humano de la población asociado a la función residencial. Condiciones de puesta en valor para el uso público a través de la creación de miradores en puntos culminantes.
- **ZONAS CON ESPECIFICIDADES:** Inexistentes.

RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



▪ **CRITERIOS DE INTERVENCIÓN:**

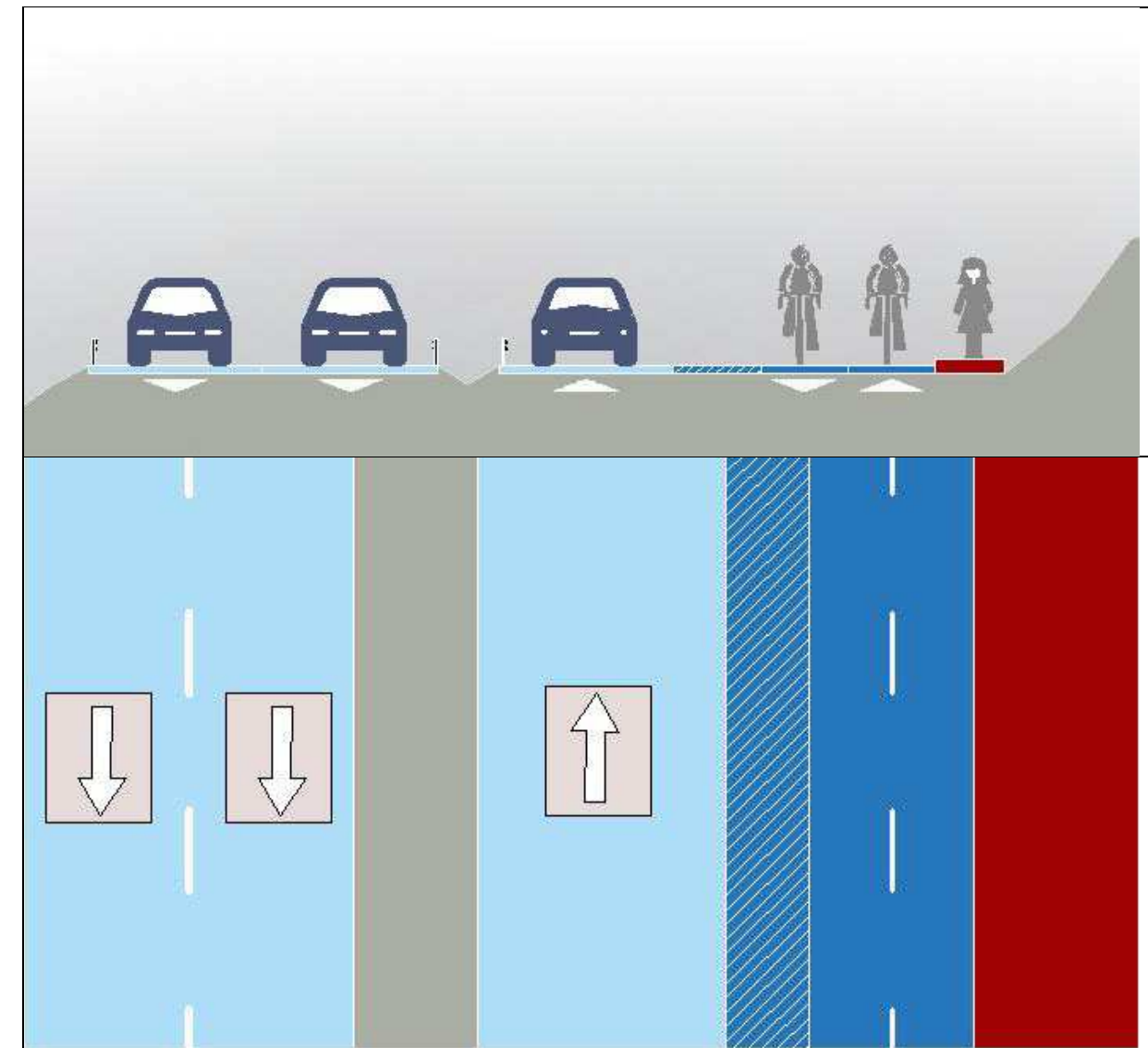
Carretera que corresponde a la antigua autovía del Centro de La isla, que después de abierta la Circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria, y la variante de Tafira, ha visto muy disminuido su tráfico, perdiendo el rango de red arterial, quedando como vía local sobredimensionada, al tener una sección de autovía.

Dicha vía cuenta con 4 carriles, 2 en cada dirección y una mediana de separación, con espacios suficientes para las paradas de guaguas.

Dado su sobredimensionado ancho, se propone ocupar el carril derecho de subida con acera como senda peatonal y carril bici independiente en sus dos sentidos.

▪ **SECCIONES DE VÍA ADOPTADAS:**

Con la propuesta anteriormente descrita la sección media se reduce a una sólo en toda su longitud, respetando los sobrecanchos existentes de paradas de guaguas, cruces, aparcamientos, etc.



- Vía internúcleo G2-9: Tafira Alta – Tafira Baja Interior

- DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO



- LONGITUD DEL TRAMO: 1.846 m. Pendiente media 3,7%.
- ESTRUCTURA: Calzada de 1 carril en un solo sentido (3-5 m.) durante la totalidad del recorrido. Función de vía estructurante principal de la trama circulatoria del núcleo de Tafira Alta, permitiendo a su vez la conexión con Santa Brígida y la vía que desciende hacia el Casco histórico y la orla costera meridional de la ciudad.
- TIPO DE ÁREA TERRITORIAL: Suelos urbanos de Tafira. Entorno urbanizado vinculado al uso residencial con valores medioambientales asociados al patrimonio histórico y arquitectónico.
- INTENSIDAD DE TRÁFICO: Baja. Tras la aparición de la variante de Tafira su función es eminentemente de accesibilidad vecinal.
- INTERSECCIONALIDAD / APARCAMIENTOS: Baja o nula interseccionalidad. Carencia de zonas definidas de aparcamiento.
- POTENCIAL DE RECORRIDO PEATONAL: Bajo o nulo, salvo en un corto primer tramo, aceras estrechas que dificultan el tránsito peatonal.
- POTENCIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO: Recorrido compartido por tráfico común. Sin posibilidades de establecer paradas intermedias.
- REFERENCIAS AMBIENTALES: Entorno de moderado valor paisajístico vinculado al patrimonio arquitectónico y a la significación histórica de la ciudad tradicional.
Bienestar humano de la población asociado a la función residencial. Sin condiciones de puesta en valor para el uso público.
- ZONAS CON ESPECIFICIDADES: Inexistentes.

RESUMEN FOTOGRÁFICO DEL TRAMO



▪ **CRITERIOS DE INTERVENCIÓN:**

Carretera que ha significado históricamente la única vía de conexión de la Ciudad con el Centro de la Isla, y que durante mucho tiempo muy saturada de tráfico, con el añadido de ser un tramo el de Tafira Baja, con edificaciones en los bordes, con minúsculas aceras, que hacía imposible el tránsito peatonal por las mismas. Afortunadamente en la actualidad, con la apertura de la Circunvalación y la Variante de Tafira, este problema está resuelto.

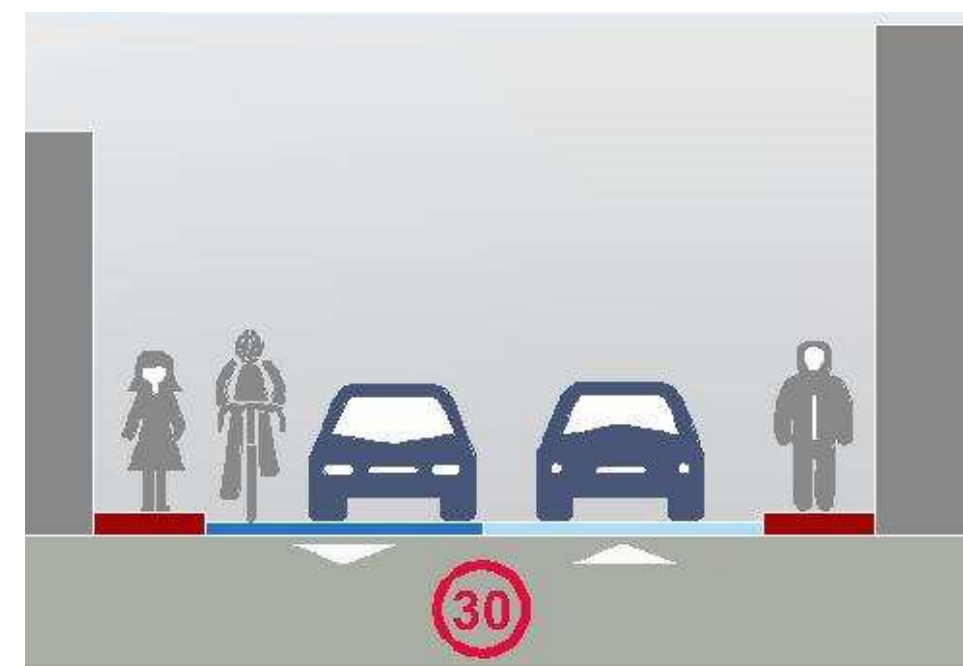
Con la última remodelación la antigua carretera se ha convertido en calle urbana, con tráfico en un solo sentido en más de un tercio de la misma, y con aceras a ambos lados.

Por tanto, el recorrido peatonal está resuelto en estos momentos.

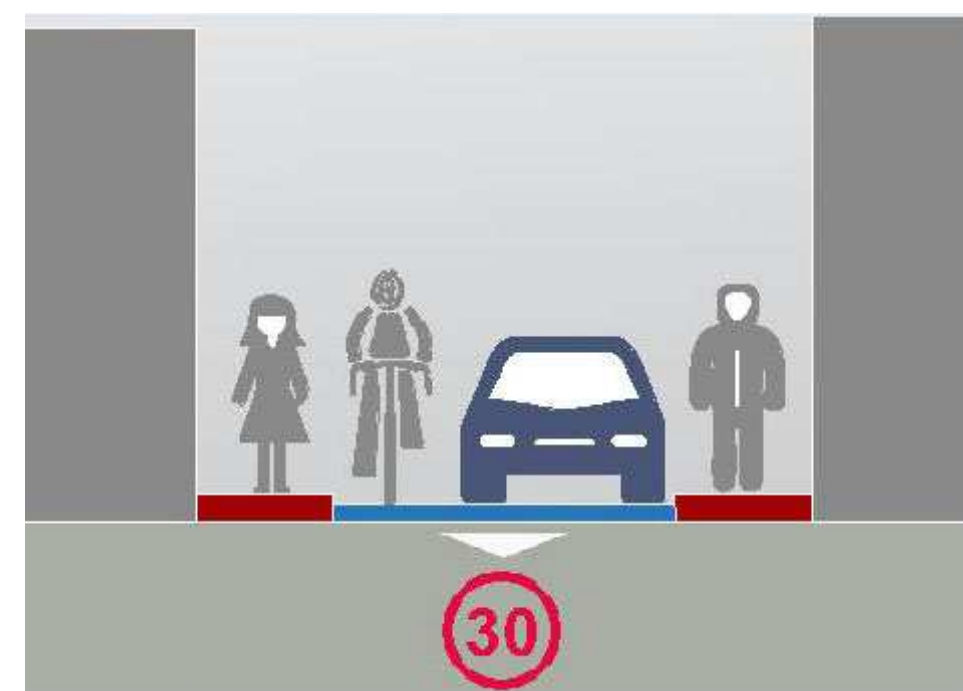
En cuanto al recorrido en bici será necesario continuara compartiendo con tráfico rodado, limitando la velocidad a 30 Km/h.

▪ **SECCIONES DE VÍA ADOPTADAS:**

Las secciones tipo de vía coinciden con la situación actual, una en la parte de un solo carril circulatorio, en la zona baja a partir de la rotonda de la Casa del Gallo hasta el Cruce con la Carretera de Marzagán. Y la otra en la zona superior, con dos carriles de tráfico, uno en cada sentido y aceras a ambos lados.

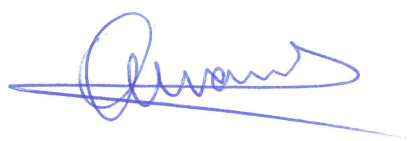


Sección zona media de Tafira Alta



Sección por zona baja de un solo sentido

EQUIPO REDACTOR



Manuel Cerpa Marrero
ARQUITECTO



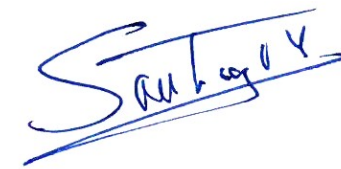
Jacobo González Jorge
ARQUITECTO



Ruth Navarro Delgado
ARQUITECTA



Carolina Saavedra García
ARQUITECTA



Santiago Hernández Torres
GEÓGRAFO



Mario Suárez Naranjo
GEÓGRAFO