

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

3.1. Introducción

3.1.1. Planteamiento y alcance

Los criterios que se plantean en esta sección se refieren a la actividad de planificación de la red viaria y sus servicios, por lo que abarcan una escala amplia, territorial o de ordenación. Su objetivo es orientar la organización general del sistema de carreteras y la oferta de servicios asociados, facilitando la comprensión de las necesidades, potencialidades y limitaciones de la ordenación viaria, ambiental y paisajística a dicho nivel de intervención.

En este sentido, los criterios propuestos se integran en el marco de planificación insular vigente y contribuyen a su desarrollo específico en el ámbito de la mejora ambiental y paisajística de la red insular de carreteras de Tenerife. De manera más concreta, los criterios planteados se deben entender como complementarios a los criterios y determinaciones de los diferentes planes sectoriales y a las directrices establecidas tanto en el PIOT como en el PTEO de Paisaje de Tenerife en relación a la integración funcional y territorial y a la integración ambiental y paisajística de las infraestructuras.

3.1.2. Clasificación

Dependiendo de su finalidad, los criterios de planificación y ordenación se han agrupado en cinco áreas específicas de actuación:

1.- Planificación y ordenación jerarquizada de la red de carreteras

- a) Desarrollo de la red básica de carreteras
- b) Desarrollo de la red local de carreteras
- c) Desarrollo de la red capilar de carreteras

2.- Mejora multimodal de la oferta de transporte

- a) Mejora de la oferta de transporte colectivo por carretera: guaguas.



3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

- b) Mejora de la oferta de líneas de ferrocarril y tranvía.
- c) Ordenación de la oferta de transporte discrecional a la demanda.
- d) Mejora de la oferta de carriles bicicleta y vías peatonales.

3.- Ordenación de travesías urbanas

- a) Mejora de travesías urbanas para la circulación.
- b) Mejora de travesías urbanas con funcionalidad de calle.

4.- Ordenación de itinerarios especiales

- a) Ordenación de itinerarios de tráficos especiales (pesados, mercancías peligrosas)
- b) Tratamiento de itinerarios paisajísticos.

5.- Tratamiento selectivo de la accesibilidad

3.1.3 Contenido

El tratamiento de los criterios de planificación y ordenación realizado en este documento de directrices se ha planteado a dos niveles.

Un nivel inicial en el que se desarrolla un conjunto de **consideraciones generales** que son de aplicación a todos y cada uno de los criterios presentados, con independencia del área específica de actuación en la que se integran.

Un segundo nivel en el que se desarrollan consideraciones específicas para cada uno de los criterios presentados. Este segundo nivel ha adoptado la forma de fichas individuales para cada criterio en las que, para facilitar tanto su comprensión como su aplicación en etapas posteriores, se ha procedido a definirlos en los aspectos siguientes:

- La **estrategia** a la que obedecen, ya sea estrictamente infraestructural u obedezca directrices territoriales de mayor calado.
- La **argumentación** que justifica su necesidad y determina las mejoras territoriales, funcionales, ambientales y paisajísticas que producirá.
- La **necesidad** de aplicación detectada en el territorio insular.
- Las **limitaciones** a las que se enfrentan.

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

- Uno o varios breves **ejemplos gráficos** que representen un territorio genérico de condiciones viarias, ambientales y paisajísticas.
- Los **aspectos específicos** a tener en cuenta en cada caso, tanto en lo referidos a los pasos para su aplicación como a los valores paisajísticos que puedan verse implicados.

La utilización de cada una de las fichas de forma independiente se deberá realizar en consonancia con los criterios generales, asumidos de forma implícita en cada uno de los supuestos tratados.

3.2 Consideraciones generales sobre los criterios de planificación y ordenación

Como se ha mencionado previamente, los criterios de ordenación definidos en este documento de directrices constituyen un desarrollo de las medidas establecidas por los planes de ordenación territorial, paisajística y viaria de distinta naturaleza vigentes en la isla y se proponen, en consecuencia, para ser aplicados dentro de dicho marco de planificación vigente.

Para garantizar la coherencia entre los distintos planes vigentes y los criterios de ordenación, se propone seguir los siguientes pasos para su aplicación:

- Una **primera coordinación** del criterio de planificación y ordenación con la organización territorial actual y futura insular. Se considerarán, para ello, los planes que definen la ordenación territorial y sus previsiones, particularmente en relación con las acciones más ligadas a la naturaleza del criterio tratado. Así, serán tenidas en cuenta las grandes actuaciones territoriales para la ordenación de la red básica, las actuaciones de ámbito comarcal para la ordenación de la red local, etc.
- Realización de un **diagnóstico especializado** sobre las condiciones de oferta y demanda de infraestructuras viarias y de transporte actuales, señalando potenciales y deficiencias, en especial en relación a la naturaleza del criterio. De esta manera, para la aplicación de criterios de mejora multimodal de la oferta, se habrá llevado a cabo un análisis de la demanda; para la aplicación de criterios de mejora de travesías se habrán analizado las condiciones de habitabilidad existentes en el entorno de la vía, etc.



3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

- Realización de un **diagnóstico funcional** de los recursos infraestructurales directamente afectados por la aplicación del criterio según su naturaleza. Por ello, se analizarán los itinerarios principales de movilidad para la ordenación jerarquizada de las redes viarias, existencia de oferta ferroviaria para la implantación de tranvías, presencia de recorridos escénicos para itinerarios paisajísticos, etc.
- Llevar a cabo la **identificación de necesidades** conjuntas de la oferta actual de infraestructuras viarias y transporte a partir de los resultados de los diagnósticos especializado y funcional. Esta identificación se acomodará a la naturaleza del criterio: se identificarán necesidades de movilidad de largo recorrido para la ordenación de la red básica, necesidades de recorridos paisajísticos para el tratamiento de itinerarios paisajísticos, etc.
- Por último, se procederá a la **definición de las actuaciones** y del programa de mejoras a llevar a cabo para conseguir los objetivos planteados por cada criterio.

Junto a su coordinación con el marco de planificación insular vigente, el otro rasgo transversal común a todos los criterios de ordenación propuestos es la consideración activa de las implicaciones que tienen para la mejora ambiental y paisajística de la red insular de carretera y del servicio que prestan. En este sentido, es necesario indicar las siguientes premisas referidas a la conservación y potenciación del valor paisajístico ambiental de los distintos ámbitos que se relacionan con la infraestructura viaria:

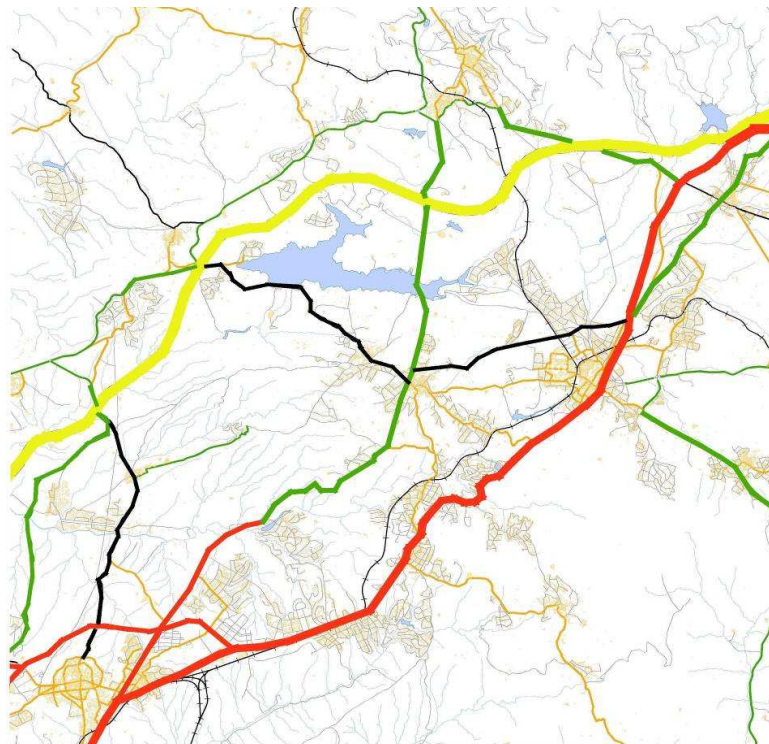
- El **ámbito de la infraestructura** viaria constituye en sí mismo un paisaje de interés, con sus características propias, valores y necesidades específicas de mejora. Los criterios de ordenación planteados en este documento de directrices se orientan de manera específica a este fin.
- La **calidad del paisaje** se relaciona estrechamente con la prestación de un servicio ordenado, sostenible, eficaz e integrado en el entorno, sea cual sea su naturaleza. Por ello la mejora de calidad paisajística de las infraestructuras viarias no puede ser disociada de la necesidad de mejora de su eficacia social, energética, ambiental y de transporte. Por esta razón, los criterios planteados conceden una particular importancia a la consecución de una ordenación adecuada del sistema viario insular y del servicio de transporte que en él se presta.
- Las condiciones particulares de cada paisaje de la isla, su **diversidad paisajística**, se presentan como un referente a tener en cuenta en la planificación y ordenación de las infraestructuras viarias, persiguiendo tanto una integración ambiental y paisajística adecuada de ellas mismas y de los flujos de movilidad que canalizan como una promoción y mejora del servicio que desde estas infraestructuras se presta a su disfrute.

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

- La existencia de áreas que requieren un **tratamiento diferenciado y específico**. Tal es el caso de las áreas de interés paisajístico especial, las áreas de agricultura tradicional, las zonas congestionadas, las zonas aisladas, las áreas de concentración turística, las áreas de agricultura intensiva u otras. Todas ellas deben ser atendidas selectiva y específicamente por la red viaria insular y el servicio que esta presta.

3.3 Planificación y ordenación jerarquizada de la red de carreteras

Los criterios agrupados en esta área específica tienen como denominador común una estrategia basada en la planificación de la red viaria, con el objetivo de favorecer la jerarquización y especialización de los distintos itinerarios para que sirvan selectivamente a los distintos tipos de desplazamiento.



Ejemplo de red de carreteras jerarquizada en un territorio genérico. En amarillo y rojo la red básica, en verde y negro la red local y en naranja y gris la red capilar. El ejemplo utiliza colores de referencia propios para facilitar su comprensión.

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

De esta manera, a través de la jerarquización y especialización, se logra gestionar más eficazmente tanto la oferta de transporte como la presencia del tráfico en el paisaje. Los distintos flujos de movilidad se asignan selectivamente a aquellos itinerarios mejor preparados para soportarlos y se ordena así su paisaje.

La estrategia planteada se articula para los diferentes niveles jerárquicos de la red (en **negrita** la denominación que establece el PIOT), dando lugar a los tres criterios propuestos dentro de esta área:

- a) Planificación de la red de carreteras de **nivel básico** (red básica): persigue consolidar una red en la isla que sirva a los desplazamientos de medio y largo recorrido de una manera eficaz y ordenada.
- b) Planificación de la red de carreteras de **nivel intermedio** diferenciando la que, dentro de este nivel, posee una funcionalidad principal (red local): pretende consolidar una red que sirva a la movilidad interna de la comarca, ordenando su organización territorial interna y conectándola con la red básica.
- c) Planificación del resto de la red de carreteras de **nivel intermedio** diferenciando la que, dentro de este nivel, posee una funcionalidad capilar (red capilar): busca favorecer para cada ámbito local una red para la movilidad de proximidad, entre núcleos próximos y entre éstos y las redes superiores.

El resultado de aplicar de manera conjunta y coordinada la estrategia planteada para cada nivel de red es una red viaria optimizada, capaz de equilibrar la atención a los flujos de movilidad y a la preservación de los valores paisajísticos y ambientales del territorio que la acoge.

3.3.1 Desarrollo de la red básica de carreteras

Estrategia: Se consolida una red de carreteras principal que sirva a las conexiones entre los distintos territorios de la isla y entre estos y los principales centros funcionales (aeropuertos, capital administrativa, puertos, etc.).

Argumentación: Se mejora la eficacia de la oferta global de infraestructura viaria estableciendo grandes ejes territoriales que concentren los desplazamientos de largo y medio alcance. De esta manera se liberan los itinerarios menos preparados para acoger grandes volúmenes de tráfico, mejorando la calidad del paisaje en sus entornos.

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

Criterio de aplicación: El territorio insular presenta grandes flujos de movilidad que impactan sobre el conjunto de la red y la calidad del paisaje. Se requiere de este criterio de ordenación para la mejora de la oferta dirigida a las grandes pautas de movilidad de la isla y la ordenación de la presencia del tráfico en los paisajes de Tenerife.



Identificación de la red básica en un territorio genérico. Sirve a los desplazamientos de paso con poca conectividad territorial, se enlaza sólo con áreas principales y red local y está servida por vías de gran capacidad.

Limitaciones: La accesibilidad natural de la geografía de la isla, la fragilidad de sus recursos naturales así como la propia disposición territorial de las principales áreas funcionales de Tenerife (capital administrativa, centros económicos, aeropuertos y puertos, áreas industriales etc.) condicionan el posible desarrollo de la red básica, limitándola.

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

Aspectos específicos:

Para el desarrollo de la red básica de carreteras se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- *La organización territorial actual y futura, considerando la ordenación territorial y sus previsiones, principalmente en relación a actuaciones territoriales con capacidad de modificar el volumen y localización de los grandes flujos de movilidad (promociones turísticas intensivas, equipamientos industriales e infraestructurales, etc.).*
- *El funcionamiento de los flujos de medio y largo recorrido actuales, señalando potenciales y deficiencias de las de las infraestructuras que les sirven de soporte en la actualidad.*
- *La localización de los principales itinerarios insulares en relación al territorio atravesado, señalando deficiencias y posibles ámbitos de mejora en lo que al paisaje se refiere.*

Desde la perspectiva de la preservación y mejora de los valores del paisaje, la aplicación de este criterio requiere tener presentes, al menos, los aspectos siguientes:

- *Las grandes infraestructuras viarias que suelen conformar la red básica constituyen un paisaje en sí mismas, y por tanto requieren un tratamiento específico de los elementos que las constituyen.*
- *Las infraestructuras viarias integradas en la red básica tienen un gran potencial para alterar los paisajes pre-existentes a todos los niveles (valores, carácter, visibilidad, etc.). Es por ello imprescindible intentar evitar los paisajes de mayor expresividad y sus escenarios.*
- *La canalización de tráfico desde áreas congestionadas hacia las infraestructuras viarias de la red básica favorece que se puedan descargar de tráfico algunas de las infraestructuras previamente congestionadas, ofreciendo posibilidades de recuperación paisajística antes inexistentes.*

3.3.2 Desarrollo de la red local de carreteras

Estrategia: Para cada territorio, se consolida una red local (de nivel intermedio pero con funcionalidad local) que sirva a la organización interna de la comarca y a su conexión, a través de la red básica, con los demás territorios de la isla y con los principales centros funcionales (aeropuertos, capital administrativa, puertos, etc.).

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

Argumentación: En la red de carreteras de una comarca, se mejora la eficacia de la oferta viaria estableciendo ejes locales que la estructuren y organicen internamente y que canalicen ordenadamente los movimientos hacia los centros funcionales comarcales y hacia la red básica. De esta manera se ordena la circulación en un segundo nivel, potenciando la mejora la calidad de los paisajes de ámbito local.



Identificación de la red local de un territorio genérico. Sirve a los desplazamientos internos y de proximidad (hacia fuera) con gran conectividad territorial y se enlaza con las áreas de mayor actividad y los nodos de la red básica. Está constituida por carreteras multifuncionales, de gran flexibilidad en su diseño (travesías, periurbanas, interurbanas).

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

Criterio de aplicación: Este criterio de mejora debiera ser aplicado preferentemente en ámbitos comarcales de la isla que se encuentran servidos por redes viarias irregulares, desequilibradas y/o necesitadas de ordenación como consecuencia de un origen poco planificado y, por tanto, no dirigido a optimizar el funcionamiento conjunto de la red local.

Limitaciones: La propia disposición territorial de las redes existentes superiores (básica) e inferiores (capilares y viarios urbanos), así como la accesibilidad natural y la fragilidad de los distintos entornos, pueden determinar dificultades en el desarrollo de una red local eficaz.

Aspectos específicos:

Para el desarrollo de la red local de carreteras se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- *La organización territorial actual y futura de la comarca, considerando las previsiones de la ordenación territorial, el planeamiento urbanístico y otras actuaciones que puedan alterar las pautas de movilidad básicas que se producen a nivel comarcal (cambios en la localización de actividades residenciales, industriales, turísticas, servicios básicos, etc.).*
- *La necesidad de desarrollar un diagnóstico multimodal de la oferta de transporte para desplazamientos de corto recorrido en la comarca, señalando potenciales y deficiencias, con especial referencia al transporte colectivo.*
- *La conveniencia de completar un diagnóstico funcional de los principales itinerarios internos de la comarca (conexión red básica y centros funcionales).*

Desde la perspectiva de la preservación y mejora de los valores del paisaje, la aplicación de este criterio requiere tener presentes al menos, los aspectos siguientes:

- *Las carreteras de la red local son una parte integrante de los paisajes de la isla, ya sean cotidianos o aislados, que generalmente poseen gran valor.*
- *La ordenación de las carreteras locales ofrece una oportunidad de mejora y potenciación de los paisajes de mayor expresividad, por lo que la aplicación de este criterio debe apoyarse en un análisis previo de los mismos.*
- *La oferta de transporte apoyada en esta red debe ordenar la movilidad que se produce en la comarca, lo que proporciona una ocasión inmejorable para modular el acceso al paisaje que se produce desde la misma.*

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

3.3.3 Desarrollo de la red capilar de carreteras

Estrategia: En el ámbito local, se consolida una red viaria capilar (de nivel intermedio con funcionalidad capilar) que sirve a los desplazamientos intra-locales y de proximidad y que, junto con el viario urbano, ordenan la movilidad esencial de los paisajes habitados.

Argumentación: En el paisaje, particularmente en los lugares habitados, es necesario contar con un viario capilar eficiente y ordenado que sirva a los desplazamientos de proximidad adecuadamente.



Identificación de la red capilar de un territorio. Sirve a los desplazamientos más básicos (hacia fuera) y más territorializados, junto con el viario urbano, supone la base del sistema de desplazamientos, está formada por vías urbanas, multifuncionales, viario peatonal y carreteras de diseño principalmente urbano pero también de servicio a la circulación.

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

Criterio de aplicación: La necesidad de aplicación de este criterio en el territorio insular se localiza en aquellos ámbitos locales con deficiencias de accesibilidad y precariedad de servicio y entorno. En esos casos este criterio de ordenación facilita su mejora.

Limitaciones: Las propias condiciones de partida del viario difuso o del territorio a servir pueden enfrentar limitaciones de relieve, de fragilidad ambiental o de itinerario con dificultades para su mejora.

Aspectos específicos:

Para el desarrollo de la red capilar de carreteras se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- *La ordenación propuesta con la organización urbana y local actual y futura de cada ámbito y localidad, considerando las previsiones del planeamiento urbanístico y otras actuaciones con repercusión en la movilidad local (equipamientos docentes, asistenciales, espacios abiertos, etc.).*
- *La necesidad de desarrollar un diagnóstico multimodal de la oferta de transporte para desplazamientos de corto recorrido de base local.*
- *La conveniencia de completar un diagnóstico funcional de los varios locales internos de cada ámbito y localidad.*
- *La máxima integración de la red capilar con el entorno habitado y las actividades asociadas a él.*

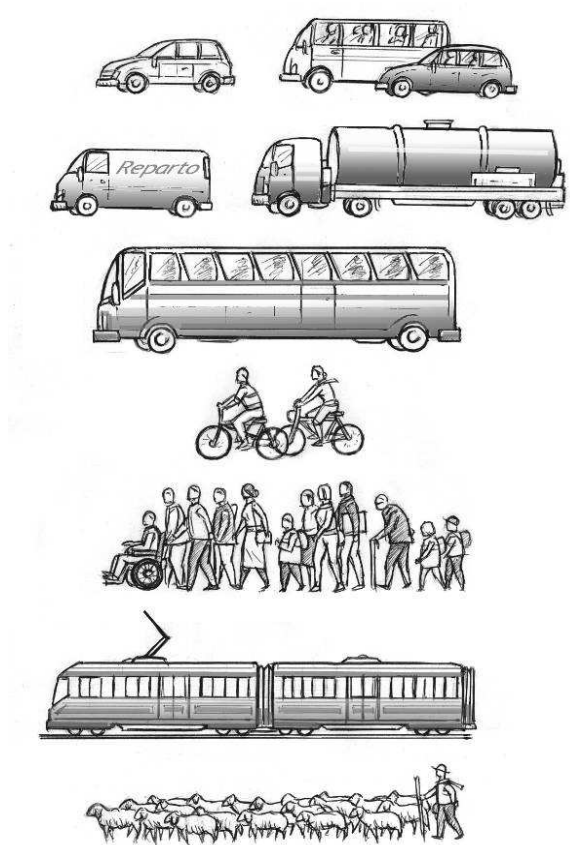
Desde la perspectiva de la preservación y mejora de los valores del paisaje, la aplicación de este criterio requiere tener presentes al menos, los aspectos siguientes:

- *El viario de la red capilar es parte integrante de los paisajes de la isla, ya sea de los cotidianos como de los de gran valor.*
- *La fuerte presencia territorial de la red capilar le confiere una gran potencialidad para adecuarse a, potenciar o limitar el acceso a los paisajes que atraviesa. Esta característica dota a la ordenación de estas carreteras de un importante papel paisajístico.*
- *La oferta de transporte generada por la red capilar articula el ámbito local e influye decisivamente en el acceso al territorio.*

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

3.4 Mejora multimodal de la oferta

Los criterios agrupados en esta área específica se orientan hacia la consecución de un reparto modal más equilibrado y sostenible que mejore las condiciones ambientales y paisajísticas en la infraestructura viaria. Por ello, todos los criterios favorecen otros modos de transporte diferentes al vehículo privado, como el transporte colectivo por carretera, los modos ferroviarios/tranvías y otros modos no motorizados de servicio local, como peatones y bicicleta.



Carreteras e intermodalidad. Cada modo sirve con unas capacidades y unos ciertos costes ambientales a distintas pautas de movilidad. Las carreteras pueden favorecerlos de distintas maneras, conectándose con sus nodos e itinerarios, incorporando en su diseño carriles específicos y/o paradas, y coordinando su ordenación con las ofertas de los distintos modos (acceso a apeaderos, etc.).



3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

En una red de carreteras, la promoción de transporte colectivo (por carretera o ferroviario) mediante el diseño adecuado de la infraestructura, mejora la eficacia del mismo, disminuyendo sus costes energéticos unitarios, aumentando la capacidad de transporte de personas y disminuyendo su presencia y efecto en el paisaje. A nivel local, la peatonalización y la bicicleta, con sus servicios específicos, favorecen la sostenibilidad y la mejora ambiental y del paisaje, favoreciendo, además, una relación más próxima del ciudadano con su entorno.

Las distintas estrategias planteadas se articulan para los diferentes modos de transporte alternativos al vehículo privado, dando lugar a los tres criterios propuestos:

- a) Mejora de la oferta de transporte colectivo por carretera; persigue incentivar y ordenar el funcionamiento de la red de guaguas en el territorio insular.
- b) Mejora de la oferta de líneas de ferrocarril y tranvía; pretende potenciar el servicio de modos ferroviarios alternativos al vehículo privado.
- c) Mejora de la oferta de carriles bicicleta y vías peatonales; se centra en favorecer la utilización de modos no motorizados en los desplazamientos de proximidad.

El resultado de aplicar de manera conjunta la estrategia planteada para cada modo de transporte es un reparto modal más equilibrado, capaz de disminuir la presión sobre las infraestructuras viarias insulares y, por tanto, generador de oportunidades para su mejora ambiental y paisajística.

3.4.1 Mejora de la oferta de transporte colectivo por carretera: guaguas

Estrategia: Se favorece el transporte colectivo por carretera desarrollando las instalaciones necesarias en la infraestructura viaria, como estaciones, paradas, carriles bus o carriles de alta ocupación.

Argumentación: La promoción de transporte colectivo por carretera mejora la eficacia social, energética y ambiental, pues aumenta la capacidad de transporte de personas y disminuye la presencia de vehículos privados en la infraestructura. Al mismo tiempo, mejora la calidad ambiental y paisajística de la infraestructura viaria y su entorno, con una incidencia particular sobre los paisajes cotidianos.

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

Criterio de aplicación: La red viaria insular se podría beneficiar de la aplicación de este criterio en aquellos itinerarios de gran movilidad, en los que se sirva a la demanda de desplazamientos regulares de corta, media y larga distancia. La mejora del servicio de transporte colectivo por carretera se adapta bien a estas situaciones.



Líneas de guaguas (comerciales, supralocales, etc.). Sirven con gran eficacia social y energética a desplazamientos de largo, medio y corto recorrido. Son una opción muy válida para el desplazamiento metropolitano e interurbano comarcal y de largo recorrido.

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

Limitaciones: La implantación de infraestructuras específicas para las guaguas puede enfrentarse a limitaciones relacionadas con el desarrollo de itinerarios acordes con las pautas territoriales de la movilidad, así como a las limitaciones para implantar elementos específicos para guaguas en el diseño de la propia carretera. La dispersión de la población también reduce la eficacia del transporte colectivo por medio de guaguas.

Aspectos específicos:

Para la mejora del transporte colectivo por medio de guaguas se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- *La ordenación de las líneas de guaguas se ha de planificar coordinadamente con la organización urbana y local actual y futura de cada ámbito y localidad, considerando las previsiones del planeamiento urbanístico y otras actuaciones con repercusión en la movilidad local (particularmente implantación de equipamientos docentes, asistenciales, espacios abiertos, etc.).*
- *La ordenación de las líneas existentes y la implantación de nuevos servicios debe estar respaldada por un diagnóstico detallado de la demanda de desplazamientos regulares de corta, media y larga distancia y su distribución territorial.*
- *La ordenación de las líneas de guaguas debe contribuir a evitar el desarrollo de urbanizaciones de carácter aislado que cuelguen excesivamente de las infraestructuras viarias (urbanizaciones tipo "pera").*

Desde la perspectiva de la preservación y mejora de los valores del paisaje, la aplicación de este criterio requiere tener presentes, al menos, los aspectos siguientes:

- *La presencia de guaguas forma parte de los paisajes de la isla, en particular de los paisajes más cotidianos y frecuentados, en los que los elevados flujos de movilidad han favorecido su introducción.*
- *Las introducción de guaguas pueden producir un impacto paisajístico en sí misma, por lo tanto la planificación de las líneas de guaguas y su capacidad de transporte debe adaptarse a los paisajes de mayor expresividad.*
- *La oferta de guaguas constituye un elemento fundamental para la ordenación de la movilidad, principalmente a nivel comarcal.*
- *Las mayores dimensiones del viario y de los lugares de parada y estacionamiento requeridos por las guaguas obligan a la especial consideración de la ubicación de estos elementos.*

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

3.4.2 Mejora de la oferta de líneas de ferrocarril y tranvía

Estrategia: Se favorecen el modo ferrocarril o tranvía en aquellos itinerarios de movilidad de mayor intensidad, favoreciendo el cambio modal y descargando las infraestructuras viarias del tráfico de vehículos privados.

Argumentación: La promoción del transporte ferroviario mejora la eficacia energética y social del transporte, disminuyendo sus costes ambientales, aumentando la capacidad de transporte de personas y disminuyendo la presencia de vehículos privados en las infraestructuras viarias. Dada su



Redes ferroviarias. Sirven con gran eficacia social y energética a desplazamientos de medio y corto recorrido. Son una opción muy válida para los desplazamientos metropolitanos e interurbanos comarcales y de largo recorrido. No obstante, plantean una oferta rígida (itinerarios y paradas).

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

gran capacidad de transporte, la introducción de modos ferroviarios posee un gran potencial como herramienta para liberar las infraestructuras viarias y favorecerla sostenibilidad y la mejora ambiental del entorno y del paisaje.

Criterio de aplicación: La introducción de modos ferroviarios está indicada para aquellos corredores congestionados en los que existan grandes flujos de movilidad sujetos a escasa dispersión.

Limitaciones: La inversión requerida y los costes de mantenimiento son muy elevados, además las condiciones del entorno (relieve, fragilidad ambiental, densidad urbana) pueden limitar la implantación de estas líneas de ferrocarril/tranvía.

Aspectos específicos:

Para mejora de la oferta de líneas de ferrocarril y tranvía se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- *La implantación de servicios ferroviarios es una decisión con una fuerte inercia y consecuencias territoriales muy relevantes. Por ello, cualquier disposición propuesta de las líneas de ferrocarril cercanías o tranvía deberá coordinarse con la organización urbana y local actual y futura de cada ámbito y localidad, considerando las previsiones del planeamiento urbanístico y otras actuaciones con repercusión en los grandes flujos de movilidad.*
- *Debido a su elevado coste, la implantación de nuevos servicios ferroviarios debe apoyarse en un diagnóstico detallado de la demanda de desplazamientos regulares de media y larga distancia y su distribución territorial.*

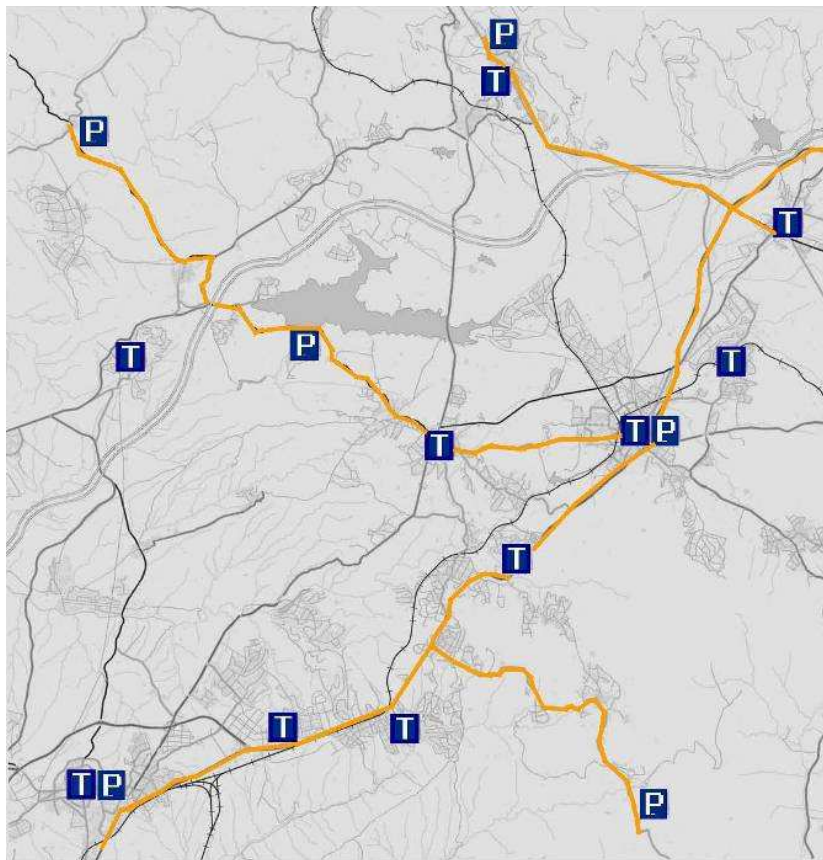
Desde la perspectiva de la preservación y mejora de los valores del paisaje, la aplicación de este criterio requiere tener presentes, al menos, los aspectos siguientes:

- *La introducción de líneas ferroviarias en el territorio insular modificará los paisajes atravesados y generará nuevos paisajes a partir de sus infraestructuras. Dada la elevada demanda servida por estos modos, los nuevos paisajes se incorporarán al ámbito de lo cotidiano.*
- *En línea con lo expuesto en el punto anterior, la planificación de líneas ferroviarias de mayor o menor entidad debe adaptarse adecuadamente a los paisajes de mayor expresividad, potenciándolos y evitando alteraciones de los mismos.*
- *El servicio de la oferta de transporte de la red ferroviaria es un elemento extremadamente potente para ordenar la movilidad a nivel insular y comarcal.*

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

3.4.3 Ordenación de la oferta de transporte discrecional a la demanda

Estrategia: Se ordena el transporte a la demanda por carretera, favoreciéndolo con el desarrollo de instalaciones necesarias en la infraestructura viaria, como paradas de taxis o estacionamientos de guaguas discretionales y ordenando su presencia con itinerarios preferentes y plataformas reservadas y exclusivas.



Paradas de taxis, estacionamientos e itinerarios de guaguas discretionales (zonas turísticas y lugares de visita). Sirven con gran eficacia social y energética a desplazamientos de fuerte perfil estacional, asociados a áreas de demanda y destinos frecuentes. Son una opción muy válida para el desplazamiento turístico que debe ser ordenada adecuadamente para disminuir la presión sobre el paisaje. Paradas de taxis (T), estacionamientos de guaguas discretionales (P), itinerarios guaguas discretionales (en naranja).

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

Argumentación: La promoción de transporte a la demanda, colectivo (guaguas) o individual (taxis), complementa la oferta del transporte regular con itinerarios más selectivos y flexibles, aumentando la eficacia energética y social del transporte de personas. Su ordenación disminuye la presencia arbitraria de vehículos privados y su efecto en el paisaje, particularmente en los paisajes turísticos y de gran valor natural.

Criterio de aplicación: Los itinerarios de gran movilidad turística (accesos zonas turísticas y espacios de interés turístico), en los que se sirve a la demanda de desplazamientos estacionales, los asentamientos dispersos sin densidad suficiente para establecer servicios regulares y los ámbitos más sensibles requieren este criterio de ordenación para su mejora.

Limitaciones: Las infraestructuras específicas para el transporte discrecional (paradas taxis, estacionamientos guaguas) pueden enfrentar limitaciones funcionales y espaciales en su diseño.

Aspectos específicos:

Para la ordenación del transporte discrecional a la demanda se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- *La ordenación de las líneas de guaguas discrecionales, paradas taxis y estacionamientos de guaguas debe tener en cuenta la organización territorial actual y futura de cada ámbito y localidad, considerando las previsiones del planeamiento urbanístico, la gestión de espacios naturales sensibles y otras actuaciones con repercusión en la movilidad local (equipamientos docentes, asistenciales, espacios abiertos, etc.).*
- *Si bien implica volúmenes de demanda menores, la ordenación de estos modos de transporte discrecionales requiere de un diagnóstico de la demanda de corta, media y larga distancia y su distribución territorial, que permita asegurar tanto su utilidad como su viabilidad.*

Desde la perspectiva de la preservación y mejora de los valores del paisaje, la aplicación de este criterio requiere tener presentes, al menos, los aspectos siguientes:

- *La presencia de guaguas discrecionales y taxis forma parte de los paisajes de la isla, en particular de los paisajes más cotidianos y frecuentados, así como de los paisajes de gran interés (naturales) visitados por turistas.*
- *La planificación de itinerarios recomendados para guaguas discrecionales y las paradas de taxis debe adaptarse a los paisajes de mayor expresividad. Esto es particularmente relevante, dado que es precisamente en este tipo de paisajes donde se suele apreciar una mayor presencia de transporte discrecional.*

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

...Viene de la página anterior

- La oferta de guaguas y taxis debe ordenar la movilidad turística, sirviendo a la eficazmente a la demanda, liberando áreas sensibles bajo presión y aliviando los paisajes más sensibles.
- El transporte discrecional es una alternativa en zonas en las que, debido a la fragilidad del medio, se deba limitar la libre circulación de vehículos privados.

3.4.4 Mejora de la oferta de carriles bicicleta y vías peatonales

Estrategia: Favorecer la peatonalización y el uso de la bicicleta mediante la adecuación de la infraestructura viaria a la presencia exclusiva de estos modos allí donde sea viables.

Argumentación: Los desplazamientos peatonales y en bicicleta deben ser potenciados y protegidos allí donde los usuarios se encuentran en riesgo debido a deficiencias multimodales de la infraestructura (travesías, recorridos periurbanos, accesos paisajísticos). A nivel local, la peatonalización y la bicicleta, con sus servicios específicos, favorecen la sostenibilidad y la mejora ambiental del entorno y del paisaje.

Criterio de aplicación: Ámbitos de la red insular de carreteras en los que la demanda de desplazamientos peatonales o en bicicleta exista y no está adecuadamente resuelta, presentando riesgos para la seguridad de todos los usuarios, ya sean espacios urbanos, periurbanos o rurales o de interés paisajístico.

Limitaciones: La convivencia entre vehículo, peatón y bicicleta puede verse comprometida por las grandes diferencias funcionales existentes entre los modos de transporte motorizados y no motorizados, especialmente en áreas de gran demanda global: áreas urbanas y semiurbanas, itinerarios deportivos y turísticos, etc..

Aspectos específicos:

Para la mejora de la oferta de los carriles bicicleta e itinerarios peatonales se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- *Si bien afecta a flujos de movilidad de carácter más próximo, la mejora de la movilidad peatonal y ciclista se beneficia de su coordinación con la organización urbana y local actual y futura de cada ámbito y localidad, considerando las previsiones del planeamiento urbanístico y otras actuaciones con repercusión en la movilidad local (equipamientos docentes, asistenciales, espacios abiertos, etc.).*

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN



Carriles bicicleta (amarillo), viales peatonales (verde) en carreteras. Las instalaciones específicas para estos modos sirven a estos desplazamientos con seguridad, a la par que ordenan el tráfico y favorecen una aproximación positiva al paisaje.

...Viene de la página anterior

- La construcción de infraestructuras específicas dirigidas a peatones y ciclistas se debe fundamentar en el análisis y diagnóstico de la demanda real y potencial de los desplazamientos peatonales (regulares y de paseos contemplativos) y en bicicleta (regulares, de ocio) y su verdadera distribución espacial.

Desde la perspectiva de la preservación y mejora de los valores del paisaje, la aplicación de este criterio requiere tener presentes, al menos,

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

...Viene de la página anterior

- La presencia de peatones y ciclistas forma parte de los paisajes de la isla, a la vez que constituye una vía de acceso a los mismos particularmente valiosa por sus características (bajo impacto, velocidad reducida que favorece la observación, mayor capacidad de interacción, etc.). Un ejemplo lo constituye la presencia de peatones y ciclistas en los paisajes más cotidianos y frecuentados, así como de los tejidos urbanos.
- La planificación de itinerarios para peatones y ciclistas debe adaptarse en todo caso a criterios de seguridad vial que garanticen la convivencia de todos los modos y la protección de los usuarios más débiles.
- El desarrollo de ofertas de movilidad para modos no motorizados favorece la ordenación de los ámbitos locales, mejorando la calidad ambiental y paisajística de los mismos. En numerosos casos pueden constituir el elemento central de planes de mejora integrales (p.ej. peatonalización de partes de cascos urbanos).

3.5 Mejora de travesías urbanas

Estrategia: Se tratan las travesías urbanas de forma singular, adecuándolas tanto a criterios de servicio a la circulación como de mantenimiento de niveles mínimos de calidad del ambiente urbano atravesado, al tiempo que se facilita la comprensión de este complejo espacio a todos los usuarios de la vía.

Argumentación: Las especiales condiciones de sensibilidad a los riesgos y las molestias del tráfico rodado de los ámbitos en los que se integran las travesías exigen su tratamiento específico, resolviendo de manera individualizada la relación entre su funcionalidad y la calidad del paisaje.

Criterio de aplicación: Numerosos tramos de la red insular, en sus distintos niveles (local, capilar, arterias urbanas) requieren de este criterio de ordenación para la mejora de los ámbitos habitados densos que atraviesan, frecuentemente muy sensibles (paisajes cotidianos, calidad paisaje rural, etc.), y para servir a su tráfico motorizado.

Limitaciones: Las especificidades de cada travesía pueden dificultar la compatibilización de criterios de convivencia de la circulación (niveles elevados de intensidad de tráfico, presencia de pesados) y la calidad del entorno atravesado (asentamientos rurales dispersos).

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN



Travesías urbanas en la red de carreteras. Las diferentes travesías (en verde) requieren un tratamiento específico para la mejora de la calidad de su entorno y el paso de la circulación de acuerdo a las circunstancias de cada caso.

Aspectos específicos:

Para la mejora de las travesías urbanas se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- La organización del área habitada actual y futura, considerando la ordenación urbanística, los desarrollos previstos en las inmediaciones de la travesía, su naturaleza y su evolución probable.
- El diagnóstico de los tipos de circulación presentes en las diferentes travesías a adecuar según el carácter de los desplazamientos. En

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

...Viene de la página anterior

expectativas de viaje, la existencia de itinerarios alternativos o la presencia de vehículos pesados y otros tráficos duros como los relacionados con las mercancías peligrosas.

- *El diagnóstico de la calidad y sensibilidad de los entornos habitados atravesados y de sus necesidades (núcleos densos tradicionales, urbanizaciones dispersas, áreas mixtas, travesías cortas y prolongadas, etc.).*

Desde la perspectiva de la preservación y mejora de los valores del paisaje, la aplicación de este criterio requiere tener presentes, al menos, los aspectos siguientes:

- *Las travesías urbanas constituyen un paisaje en sí mismas de alto valor social y, en ocasiones, patrimonial que debe ser tratado en su toda su especificidad. Esto implica tener presente en todo momento su doble naturaleza, como parte de la red viaria y del tejido urbano.*
- *En términos generales, la adecuación de las travesías debe evitar favorecer exclusivamente la circulación motorizada, pues se daña así la calidad del paisaje urbano atravesado.*
- *En algunos casos en los que las circunstancias específicas así lo recomienden, el servicio a la circulación de la travesía debe supeditarse al mantenimiento de la calidad del paisaje.*

3.6 Ordenación de itinerarios especiales

Los criterios agrupados en este área específica se centran en el tratamiento de itinerarios especiales. A través de ellos se pretende planificar la red viaria tomando en consideración las especiales necesidades de diversos tipos de itinerarios que, por las condiciones de su circulación, el ámbito que recorren o la conjunción de ambos, reclaman un tratamiento diferenciado como es el caso de los itinerarios dedicados al tráfico de pesados y mercancías peligrosas o los itinerarios paisajísticos. Mediante el tratamiento específico de estos tramos se atienden a sus especiales necesidades de diseño e integración territorial y, por tanto, a su paisaje propio. La estrategia planteada se organiza alrededor de los distintos tipos de itinerario especial, dando lugar a los dos criterios propuestos:

a) Itinerarios de tráficos especiales (pesados, mercancías peligrosas): se pretende ordenar los riesgos y molestias asociados a estos tráficos favoreciendo itinerarios específicos para ellos que minimicen su efecto sobre ámbitos sensibles (poblados, naturales, etc.).

b) Itinerarios paisajísticos: se busca presentar una oferta ordenada de accesibilidad a la diversidad de paisajes de la isla, minimizando el posible daño sobre ellos y promoviendo su uso y disfrute sin someterlos a tensiones innecesarias.

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN



Vista de la costa desde una carretera. La seguridad de la circulación, los elementos que forman parte de la infraestructura y la expresividad del paisaje deben combinarse en un eficaz programa de carreteras paisajísticas que aine criterios funcionales y paisajísticos para proporcionar una buena oferta, segura, cómoda y de calidad.

El resultado de aplicar de manera conjunta la estrategia planteada para cada itinerario especial es una red optimizada en la que se minimiza el impacto de los tráficos más agresivos y se mejoran las condiciones de acceso al paisaje.

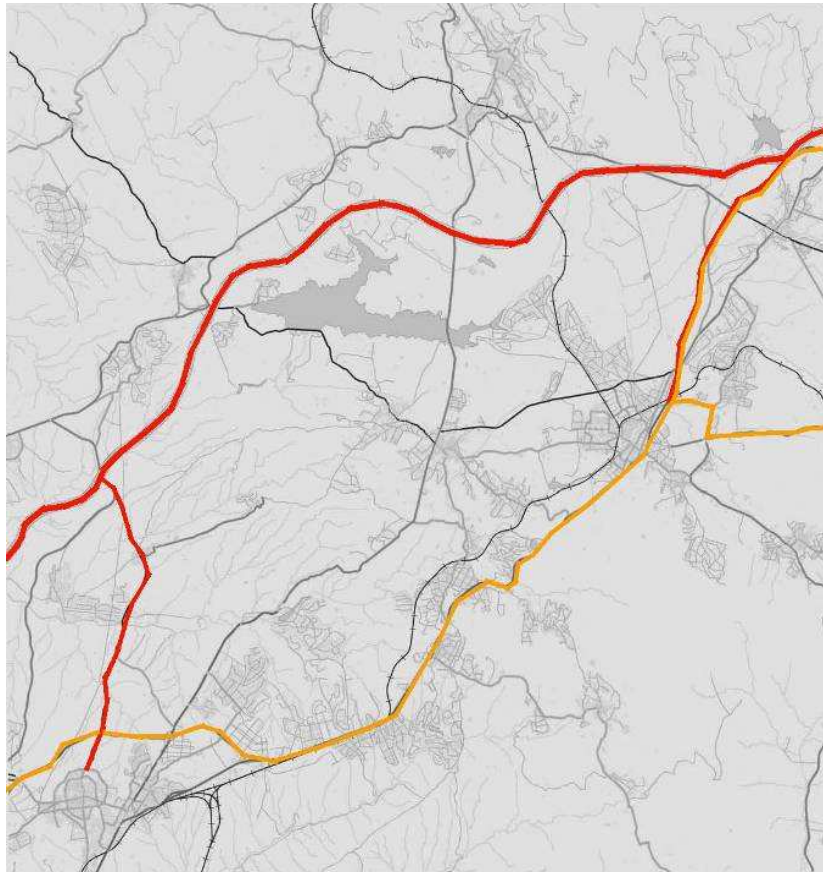
3.6.1 Ordenación de itinerarios de tráficos especiales (pesados, mercancías peligrosas)

Estrategia: La selección de itinerarios con buen nivel de servicio y ámbitos de menor sensibilidad para tráficos especialmente molestos (pesados y grandes pesados, mercancías peligrosas) mejora la oferta y disminuye el riesgo sobre las áreas más frágiles y sus paisajes.

Argumentación: Las especiales condiciones de riesgo de estos tráficos requieren su tratamiento, dirigiendo, en lo posible, sus itinerarios hacia vías de buen nivel de servicio, alejadas de ámbitos sensibles, de tal manera que se minimicen los posibles accidentes y sus repercusiones ambientales.

Criterio de aplicación: El territorio insular se beneficiará considerablemente en aquellos ámbitos sensibles (zonas urbanas densas, naturales) en los que los tráficos especialmente molestos y de riesgo sean canalizados hacia itinerarios menos frágiles y de mejores características funcionales que conecten origen y destino de estos desplazamientos de riesgo (refinerías, complejos industriales, puertos, aeropuertos).

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN



Itinerarios tráfico especiales. Itinerario recomendado para tráfico de pesados (en naranja) y de mercancías peligrosas (en rojo). La ordenación de tráficos especiales disminuye la presión sobre ámbitos frágiles y paisajes de calidad, seleccionando, en lo posible, vías con buen nivel de servicio e itinerarios menos sensibles (despoblados, baja calidad natural).

Limitaciones: Las circunstancias específicas de estos desplazamientos se pueden ver afectadas por los condicionantes geométricos o de origen y destino, incluyendo en algún tramo, áreas no exentas de fragilidad (urbanas dispersas, travesías, etc.) o tramos con niveles de servicio medios.

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

Aspectos específicos:

Para ordenación de itinerarios de tráficos especiales se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- *En la organización de los itinerarios dedicados a los tráficos especiales es importante tener presente la organización de los territorios servidos actualmente y en el futuro, considerando la ordenación urbanística, la ordenación territorial y sus previsiones, principalmente en relación a posibles grandes actuaciones territoriales en general (grandes promociones turísticas, infraestructuras, etc.) y de naturaleza industrial en particular (refinerías, polígonos industriales, etc.).*
- *La ordenación de estos itinerarios requiere de un diagnóstico previo de los tipos de desplazamientos implicados (pesados y mercancías peligrosas) según disposición, (origen y destino), tipo de carga (combustibles, materias químicas, grandes piezas construcción), frecuencia (regular, excepcional), limitaciones del tipo de transporte (fundamentalmente geométricas) y carácter de los desplazamientos (grandes transportes, vehículos de alta seguridad, etc.).*
- *El diagnóstico establecido en el punto anterior debe ser complementado con un diagnóstico de la calidad y sensibilidad de los entornos atravesados en la actualidad (urbanos densos, espacios naturales, urbanizaciones, áreas turísticas), señalando deficiencias y posibles mejoras de los distintos itinerarios (recorridos alternativos, niveles de servicio).*

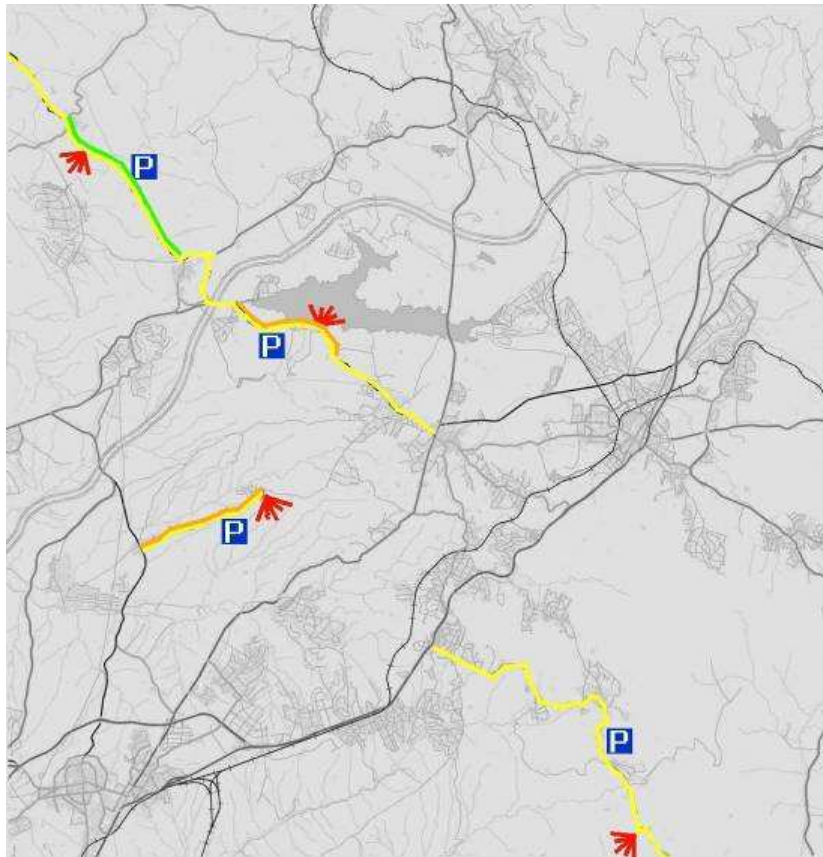
Desde la perspectiva de la preservación y mejora de los valores del paisaje, la aplicación de este criterio requiere tener presentes los aspectos siguientes:

- *Los desplazamientos de tráficos especiales deben ser servidos con eficacia, minimizando los riesgos y molestias que implican, generalmente en relación a paisajes cotidianos pero, también, otros (agrícolas, naturales).*
- *La elección de itinerarios debe combinar niveles de servicio adecuados de las carreteras que los sirvan, con niveles de seguridad aceptables, así como evitar las áreas más sensibles principalmente pobladas y equipamientos sociales.*
- *Estos criterios deben tomarse en sentido relativo y temporal, hasta la mejora de la infraestructura.*

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

3.6.2 Tratamiento de itinerarios paisajísticos

Estrategia: Se potencian desplazamientos para el disfrute del paisaje a través de carreteras especialmente seleccionadas para ello por sus condiciones de partida, sus infraestructuras específicas para la contemplación del paisaje y la oferta que en conjunto hacen de la diversidad de los paisajes de insulares.



Carreteras paisajísticas. Algunas carreteras con adecuado nivel de servicio sirven a itinerarios paisajísticos representativos de la variedad del territorio, incorporando instalaciones específicas como tramos escénicos (en amarillo), aparcamientos disuasorios (en azul), miradores (en rojo) o paseos peatonales (en naranja) y ciclistas (en verde).

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

Argumentación: Las carreteras proporcionan un buen acceso a los paisajes insulares y, aunque lo hacen de una manera muy limitada y superficial, pueden proporcionar una primera aproximación positiva y responsable del ciudadano al paisaje, mejorando su conocimiento y concienciación y, sirviendo así, a la difusión del derecho al paisaje.

Criterio de aplicación: Se aprecian condiciones para la aplicabilidad de los itinerarios paisajísticos en aquellos tramos de la red insular de carreteras que, por su disposición, territorial presentan una muestra equilibrada y representativa de la variedad de paisajes de Tenerife. Son itinerarios que, adecuadamente dotados para ello, sirven a funciones como la contemplación, la observación y el acceso, sin reducir por eso la seguridad (circulación, accesos, peatones, atención cautiva), ni dañar la calidad de los paisajes de recorren, incluyendo entre ellas algunos tramos de las vías de alta capacidad por su especial singularidad paisajística.

Limitaciones: Deficiencias en el nivel de servicio o seguridad de las vías que componen el itinerario, limitaciones físicas para la parada o instalación de miradores, así como su disposición en el paisaje de modo muy visible pueden dificultar su servicio como carreteras paisajísticas.

Aspectos específicos:

Para el tratamiento de itinerarios paisajísticos se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- *La organización de los territorios servidos y la variedad de paisajes existentes, considerando la ordenación urbanística, territorial, la red de espacios naturales y sus previsiones, principalmente en relación a posibles grandes actuaciones territoriales (grandes promociones turísticas, industriales, infraestructurales, declaración espacios protegidos, etc.).*
- *Las conclusiones de un proceso de diagnóstico de servicio a la circulación de los itinerarios seleccionados en la propuesta en relación a niveles de servicio, seguridad y tráfico implicados, señalando potenciales y deficiencias de los distintos tramos que los componen.*
- *El resultado de un diagnóstico de la calidad y sensibilidad de los paisajes recorridos.*

Desde la perspectiva de la preservación y mejora de los valores del paisaje, la aplicación de este criterio requiere tener presentes, al menos, los aspectos siguientes:

- *Las carreteras tienen la capacidad de mostrar el paisaje a los ciudadanos permitiéndoles acceder a ellos.*

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

...Viene de la página anterior

- La manera en la que el paisaje se muestra desde la carretera es, sin embargo, notoriamente limitada y superficial, además de implicar un potencial de riesgos de distinta naturaleza tanto en relación a la contemplación desde el vehículo en movimiento (grados de atención, visibilidad, seguridad), como en relación a la posibilidad de paradas y contemplación de otras maneras (a pie, en bicicleta, etc.).

3.7 Tratamiento selectivo de la accesibilidad

Estrategia: Se limita la oferta de acceso a las zonas más sensibles y se potencia el acceso a las zonas más habitadas, de acuerdo a pautas de ordenación territorial explícitas.

Argumentación: La disposición de la oferta de la red viaria no tiene por qué favorecer a todo el espacio geográfico, sino que debe aprovechar su capacidad de control para regular la accesibilidad a los espacios más sensibles, previniendo la presión sobre ellos.



Territorios según accesibilidad favorecida. La oferta viaria y del sistema de transporte debe limitar y controlar el acceso de vehículos y personas a determinados espacios por su elevada fragilidad y sensibilidad (en naranja), paisajes de alta expresividad, proporcionando itinerarios disuasorios elegidos para ello (líneas naranja), y servir a los ámbitos esenciales de movilidad (en verde). Se ordenan así los paisajes según la presión de la presencia humana.

3. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN

Criterio de aplicación: Territorios cuya sensibilidad requiere una gestión y limitación de la frecuentación de personas y vehículos, mediante la promoción de itinerarios disuasorios y modos específicos (sólo guaguas, sólo a pie, etc.) especialmente elegidos para ello.

Limitaciones: La propia disposición territorial de los espacios más frágiles y la disposición de demandas de movilidad pueden determinar dificultades en la jerarquización, aunque suelen presentar pautas de complementariedad.

Aspectos específicos:

Para el tratamiento selectivo de la accesibilidad se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- *Las estrategias de gestión de los espacios naturales y otros paisajes de alta sensibilidad, con su ordenación territorial, actual y futura considerando las previsiones de la ordenación territorial y otras actuaciones con repercusión en la accesibilidad y la frecuentación (parques temáticos, promociones turísticas, etc.).*
- *Diagnóstico de la demanda real y potencial de la frecuentación en espacios sensibles según su tipo y naturaleza (visitas, estancias, paseos, etc.) y su verdadera distribución espacial.*
- *El papel que juega el área en la que se va a limitar la movilidad dentro del esquema funcional dentro del conjunto de la isla.*

Desde la perspectiva de la preservación y mejora de los valores del paisaje, la aplicación de este criterio requiere tener presentes, al menos, los aspectos siguientes:

- *El tratamiento selectivo de la accesibilidad a paisajes sensibles debe dar salida a la demanda de visita a estos espacios escénicos sin permitir que la frecuentación de visitantes y sus pautas de conducta amenacen sus valores.*
- *La ordenación de la accesibilidad debe adaptarse adecuadamente a las estrategias de gestión de los paisajes de mayor expresividad.*
- *La oferta viaria debe ordenar la accesibilidad comarcal, aliviando así la presión sobre los paisajes más sensibles.*