

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

4.1 Introducción

4.1.1 Planteamiento y alcance

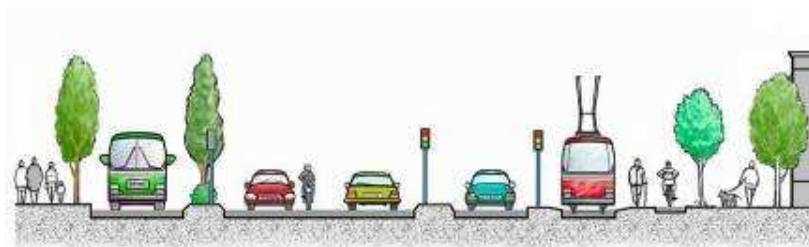
Los criterios que se plantean en esta sección hacen referencia a la actividad de planificación y diseño de la infraestructura viaria y sus servicios, así como las funciones que ha de satisfacer una carretera. Se sitúan por tanto en la escala intermedia del proceso de planificación y diseño, propia del nivel de integración territorial (estudio de corredor, estudio previo, estudio informativo o anteproyecto).

Su objetivo es orientar el tratamiento de las funciones que detenta una determinada carretera y, en consecuencia, influir sobre la tipología y calidad de los servicios asociados: Para ello, se toman en consideración las necesidades, potenciales y limitaciones del diseño estructural o de grandes rasgos de la vía y su integración ambiental y paisajística.

Las funciones a las que se hace referencia en esta sección se deben entender en un sentido amplio, que excede en muchas ocasiones la finalidad más inmediata de los elementos que forman la infraestructura.

En este sentido cabe destacar la relación existente entre las funciones de la infraestructura de la carretera y el objetivo de calidad paisajística. No sólo porque las primeras participan en el servicio que se presta al transporte, sino porque, además, repercuten en su perfil ambiental y de molestias a la población y, con ello, en la percepción que tiene el usuario. De ahí la importancia concedida por los criterios de funcionalidad a la diversificación multimodal, a través de la que la promoción de otros modos como el transporte colectivo, la bicicleta o el desplazamiento peatonal, orientados hacia la consecución de los objetivos de calidad paisajística. Lógicamente, este enfoque no excluye que la carretera pueda desarrollar adicionalmente funciones de servicio al paisaje a través de un diseño funcional de instalaciones ex profeso para ello.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Diversificación multimodal de una carretera. *La promoción de la multimodalidad del transporte no sólo reduce costes energéticos y ambientales y es más social, sino que además mejora la calidad del paisaje.*

Por último, es conveniente recalcar que los criterios de funcionalidad propuestos desarrollan las competencias y responsabilidades establecidas por el marco de planificación insular vigente relativo a carreteras, medio ambiente y paisaje, contribuyendo a su aplicación en este nivel intermedio de definición de la infraestructura.

4.1.2 Contenido

El tratamiento de los criterios de funcionalidad de la carretera 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.

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 definir los siguientes aspectos:

- 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 enfrenta.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

- Uno o varios breves **ejemplos gráficos** que pueden ser genéricos (no representan específicamente ningún tramo de carretera de la isla) o concretos (con fotografías de realizaciones recientes en la red insular de carreteras).
- 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.

4.1.3 Clasificación

Se han definido los siguientes tipos de criterios de funcionalidad:

- 1 Plataformas reservadas y paradas de guaguas
- 2 Carriles bicicleta
- 3 Viales peatonales
- 4 Adecuación de travesías urbanas
 - 4.1 Adecuación de travesías urbanas para la circulación
 - 4.2 Adecuación de travesías urbanas con funcionalidad de calle
- 5 Miradores
- 6 Áreas laterales de parada: apartaderos
- 7 Aparcamientos disuasorios
- 8 Márgenes de transición paisajística

4.2 Consideraciones generales sobre los criterios de funcionalidad

Como se ha mencionado previamente, los criterios de funcionalidad definidos en este documento de directrices entienden la concepción y diseño estructural de la infraestructura viaria como desarrollo de las responsabilidades establecidas por los planes de ordenación territorial, paisajística y viaria vigentes en la isla, y se proponen, en consecuencia, para ser aplicados al diseño global de los proyectos de carretera dentro de dicho marco de responsabilidades.

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



4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

- La realización de un **diagnóstico previo** de la situación del servicio prestado por la infraestructura viaria. En él se incluirán las características de la infraestructura, las condiciones de flujo del tráfico, las especificidades de cada circulación (composición, origen destino, etc.) y su evolución previsible (tendencia a futuro, previsiones del planeamiento urbanístico, otros). Así mismo, también se analizarán aquellas prestaciones que guarden relación con la naturaleza específica del criterio que se aplica (servicio a guaguas, a bicicletas, a la demanda escénica, etc.) señalando la demanda existente y potencial para el tipo de servicio propuesto.
- Llevar a cabo la **elección de las medidas de servicio** a adoptar de acuerdo al criterio que se aplica, ya sean de naturaleza estructural (construcción de una plataforma reservada para guaguas o de un vial peatonal, ampliación de un aparcamiento disuasorio, mejora de condiciones del apartadero, etc.), estén referidas sólo a elementos complementarios de la infraestructura (elementos reductores de velocidad, barreras, ajardinamientos, etc.) o de ambos combinen tipos (estructurales y complementarias).
- La **coordinación** de la intervención específica propuesta sobre la infraestructura (carril bicicleta, mirador, apartadero, etc.) con el diseño integral de la vía y sus diversos elementos, así como con la inclusión de otras medidas de intervención (ordenación de señalización, nuevos viales, tratamiento de accesos e intersecciones, pasos cebras, etc.) que puedan ser necesarias para garantizar la funcionalidad y seguridad del viario resultante.
- La **definición concreta** de la intervención que, en todo caso, deberá contar con un programa constructivo y un programa de explotación y mantenimiento.

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

- La **mejora funcional del servicio a la circulación** a través de la promoción de los diferentes modos de transporte favorece la sostenibilidad, aumenta la capacidad de transporte de personas y ordena el paisaje de la carretera, descargándolo de la presión del tráfico privado.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

- La **mejora funcional del servicio al transporte** que, además de justificarse por los efectos que produce sobre el medioambiente y el paisaje, sirve eficazmente a objetivos más amplios como la promoción de su dimensión social, la reducción de los efectos del tráfico en paisajes sensibles o la reordenación de la movilidad.
- La **mejora funcional del servicio a transportes especiales** (colectivo, peatonal, ciclista, etc.) debe aplicarse en tramos de la red viaria en los que exista o se prevea una alta demanda de desplazamientos de ese tipo, coordinándose con el tratamiento funcional del resto de la red y sus servicios (guaguas, tranvías, vehículos privados, etc.), mejorando así, sinérgicamente, el efecto en el paisaje.
- La **incorporación de instalaciones específicas** para el disfrute del paisaje (apartaderos, miradores, viales peatonales, etc.) debe plantearse dentro de la visión integral de las demás funciones de la carretera, con especial cuidado de mantener o mejorar las condiciones de seguridad vial.

4.3. Plataformas reservadas y paradas de guaguas

Estrategia: Se favorece el servicio al transporte colectivo incorporando carriles exclusivos que agilizan su desplazamiento y estableciendo paradas que se coordinan ordenadamente con las áreas peatonales y centros de actividad circundantes. Se aumenta así la capacidad de transporte de personas. Este criterio también es de aplicación a los carriles para vehículos con alta ocupación.

Argumentación: Las condiciones de demanda de desplazamientos en determinados ejes e itinerarios reclaman una optimización del sistema de transporte a través de la priorización de vehículos de alta ocupación (guaguas y vehículos privados con tres personas o más). Este objetivo se ve mejorado por la implantación de aquellas infraestructuras específicas que favorecen a los vehículos con mayor capacidad de transporte.

Criterio de aplicación: En la red viaria insular se localizan tramos de carretera con alta demanda de desplazamientos (accesos metropolitanos, ejes principales, etc.) y problemas de capacidad de transporte de personas.

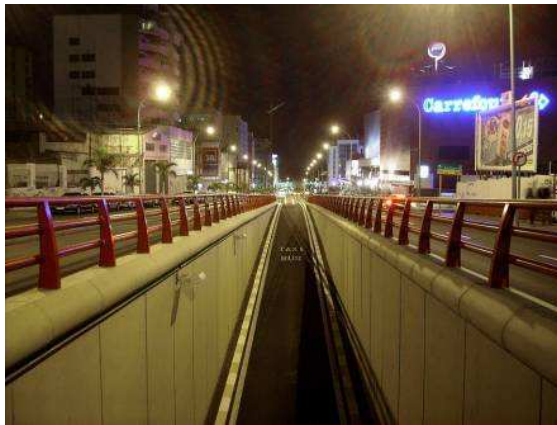
Limitaciones: Para alcanzar todos sus beneficios potenciales, las infraestructuras específicas para vehículos colectivos (guaguas, alta ocupación) se deben implantar de manera prioritaria en itinerarios con gran demanda de transporte de personas. En ocasiones la implantación de carriles exclusivos para vehículos de alta ocupación exige reordenar las incorporaciones y salidas en el tramo. En otras, la propia trama urbana puede imponer grandes limitaciones espaciales a la implantación de plataformas reservadas.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

Tipos de medidas para carriles reservados y paradas de guaguas:

- Carriles reservados para guaguas regulares y transporte público discrecional (taxis, guaguas discretionales).
- Ordenación y diseño de paradas de guaguas.
- Carriles de alta ocupación para vehículos con más de tres personas (Carril VAO) y guaguas.

(Los aparcamientos para guaguas discretionales se tratan en otro apartado).



Carril exclusivo para guaguas y transporte discrecional (taxis) en el acceso a Santa Cruz de Tenerife. La disposición de este carril facilita el desplazamiento de los vehículos con mayor capacidad de transporte de personas.

Carril exclusivo para guaguas y transporte discrecional (taxis) en el acceso a Santa Cruz de Tenerife. La resolución de la continuidad, aislamiento y trazado de los carriles exclusivos requiere soluciones imaginativas que deben incorporar la seguridad vial como criterio prioritario.



4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

Aspectos específicos:

Para la implantación de plataformas reservadas y paradas de guaguas se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- *La demanda específica de transporte de personas a la que se pretende servir y el servicio prestado en la actualidad.*
- *La selección de las medidas de apoyo al servicio de guaguas que se vayan a adoptar, ya sean estructurales (plataformas exclusivas, paradas laterales, paradas sobre calzada), estén referidas a elementos complementarios (bandas transversales, señalización, etc.) o combinen ambos tipos.*
- *La conveniencia de tener presente una concepción integral de la vía y sus diversos elementos en el que han de implantarse la infraestructura para las guaguas.*
- *La posible inclusión de otras medidas de intervención (reordenación del tráfico, reordenación de señalización, nuevos viales, tratamiento de accesos e intersecciones, pasos cebra, 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:

- *La mejora del servicio al transporte colectivo a través de la implantación de infraestructuras específicas aumenta la capacidad de transporte de personas, mejora la eficiencia y sostenibilidad de esta actividad y participa en la ordenación del paisaje de la carretera.*
- *La aplicación de las medidas de mejora del servicio al transporte colectivo propuestas sirve eficazmente a la reducción de los efectos del tráfico en paisajes sensibles (como la reducción de la contaminación acústica y sonora) y ofrece posibilidades de cara a la gestión de la accesibilidad a los mismos.*
- *Como ya ha sido señalado, la implantación de carriles reservados debe aplicarse de manera preferente en tramos de la red viaria en los que exista o se prevea una alta demanda de desplazamientos de personas.*

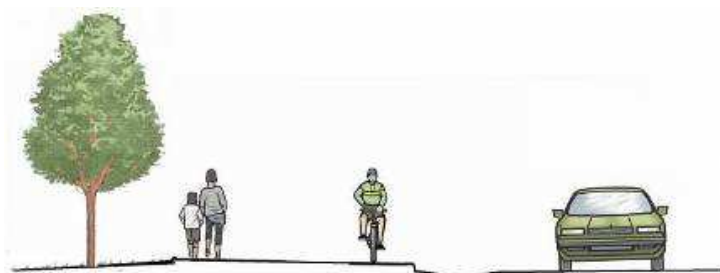
4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

4.4 Carriles bicicleta

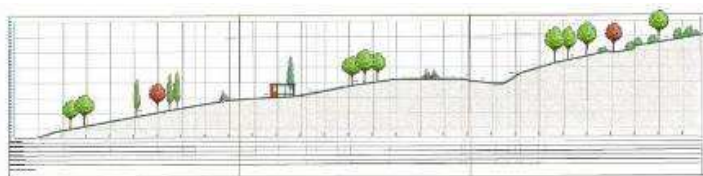
Estrategia: Se incorpora un carril bicicleta a la infraestructura de la carretera para servir a los desplazamientos ciclistas. Este modo presenta un notable potencial como transporte local alternativo en áreas periurbanas y metropolitanas y sirve como catalizador de la actividad deportiva y de ocio ligada a paisajes de interés.

Argumentación: La demanda de desplazamientos en bicicleta requiere de la incorporación en las infraestructuras de transporte de carriles bicicleta exclusivos que sirvan a este modo sin comprometer la seguridad vial.

Criterio de aplicación: En la red viaria insular existen tramos de carretera urbanos y metropolitanos con demanda actual o potencial de desplazamientos ciclistas, bien sea como modo de transporte cotidiano alternativo o como esparcimiento, deporte u ocio.



Carril bicicleta dispuesto entre el vial peatonal y la calzada (arriba). Perfil de un carril bicicleta (abajo). La convivencia de los distintos tipos de desplazamiento debe estar resuelta adecuadamente mediante la conveniente separación por tipos de pavimento, bordillo o incluso barreras completas o parciales. La disposición de la pendiente a lo largo del trazado del carril bicicleta es un condicionante del tipo uso que pueda tener (familiar, turístico, deportista profesional).

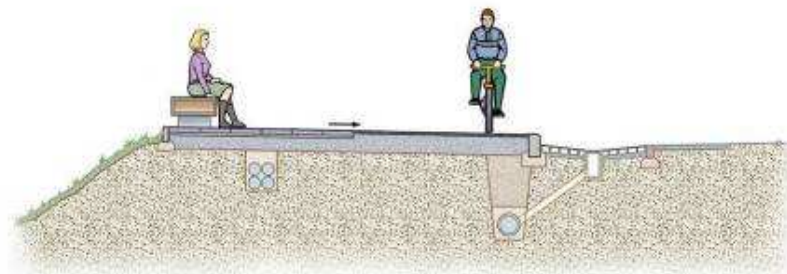


Limitaciones: Para que pueda desempeñar su función, la infraestructura específica del carril bicicleta requiere unas condiciones mínimas de aislamiento, seguridad, continuidad y pendiente que deben ser atendidas. En ausencia de estas condiciones o de demanda actual o potencial de desplazamientos en bicicleta, la implantación de estos carriles podría tener un efecto contraproducente.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

Tipos de medidas:

- Carril bicicleta exclusivo continuo, de pendiente suave (salvo carriles para práctica de deporte), pudiendo estar situado a un lateral de la carretera o de trazado propio e independiente.
- Cruces del carril bicicleta con viales peatonales, calzadas para vehículos y tramos mixtos peatón-bicicleta adecuadamente resueltos.
- Medidas adicionales de calzado del tráfico (recomendadas para la convivencia con el tráfico motorizado), señalización, aislamientos de la calzada y del vial peatonal, áreas de estacionamiento y parada de bicicletas.



Detalle de sección de un carril bicicleta. El carril bicicleta debe incorporarse a la infraestructura de la carretera, resolviendo positivamente todos los elementos implicados: calzada, márgenes, distintos tipos de pavimentos, diversos sistemas de drenaje, etc.



Continuidad de un carril bicicleta a través de una rotonda. La resolución de la continuidad del carril bicicleta debe minimizar los riesgos posibles, planteando el menor número de cruces, con suficiente visibilidad y apoyándose en las áreas de menor dificultad para los vehículos a motor.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Carril bicicleta junto a una carretera en un parque natural. El uso ciclista favorece una relación especial con el paisaje, que sirve a actividades diversas de esparcimiento y ocio.

Aspectos específicos:

Para la implantación de carriles bicicleta se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- La demanda existente y potencial de desplazamientos en bicicleta, caracterizando su tipología (ciclismo familiar y de ocio, ciclismo turístico, ciclismo deportivo profesional y amateur), sus características (intensidad, composición, origen destino, etc.), la infraestructura que actualmente los sirve (carretera, pista de tierras, arcenes y márgenes, etc.) y su evolución futura.
- La elección de las medidas que se vayan a adoptar, ya sean estructurales (carril bicicleta exclusivo, contiguo a la calzada o separado de ésta, áreas de parada, aparcamiento y descanso, etc.) o referidas a elementos complementarios (medidas de calmado de tráfico, viales peatonales, resolución de cruces, iluminación y mobiliario, etc.).
- La coordinación de la intervención propuesta para la infraestructura específica del carril bicicleta con el diseño integral de la vía y sus diversos elementos. Este enfoque conjunto puede favorecer la inclusión de otras posibles medidas de intervención (ordenación de señalización, nuevos viales, tratamiento de accesos e intersecciones, pasos cebras, 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:

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

..Viene de la página anterior

- *Gracias a su reducida velocidad, el uso de la bicicleta como transporte alternativo mejora la relación del usuario con el paisaje y constituye en sí mismo un recurso de actividad turística.*
- *El uso de la bicicleta mejora las condiciones ambientales y paisajísticas en los entornos urbanos y periurbanos, donde la reducción del tráfico motorizado beneficia tanto a los demás usuarios de la vía como a los habitantes de las márgenes.*
- *La implantación de carriles bicicleta, además de justificarse por la mejora que produce en el medioambiente y el paisaje, sirve al disfrute del paisaje y a la mejora de su aprecio.*
- *La incorporación de carriles bicicleta debe aplicarse de manera preferente en tramos de la red viaria en los que exista o se prevea una cierta demanda de desplazamientos de personas en bicicleta.*

4.5 Viales peatonales

Estrategia: Se incorpora un vial a la infraestructura de la carretera para ordenar los desplazamientos peatonales. De este modo se minimizan los riesgos para caminantes y vehículos a motor derivados de los desplazamientos peatonales incontrolados, tanto en las márgenes como en los cruces de la calzada.

Argumentación: Cuando los desplazamientos peatonales se dan en el entorno de una carretera, deben ser ordenados y contenidos mediante viales ad hoc que eviten la presencia de viandantes en plataforma de la calzada destinado al tráfico rodado y a su servicio (arcenes, cunetas, etc.). En estos casos se aplica la excepción de la normativa de carreteras con criterio de eficacia y seguridad vial.

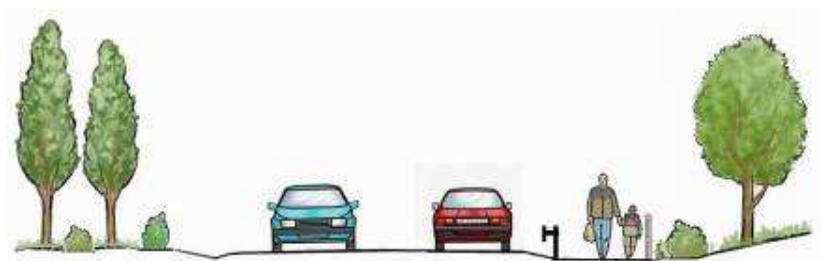
Criterio de aplicación: En el territorio insular es posible identificar tramos de carretera con presencia actual y/o creciente de movimientos peatonales en su entorno tales como las travesías urbanas o los viales que discurren por entornos de urbanización dispersa, agricultura intensiva, paisajes de interés y otros.

Limitaciones: La disposición de viales peatonales debe conciliar el servicio a funciones explícitas (desplazamiento, accesos, turismo) con la convivencia entre peatones y el tráfico rodado en condiciones de seguridad y funcionalidad.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

Tipos de medidas:

- *Vial peatonal propiamente dicho, de pendiente suave (evitando en lo posible escaleras pronunciadas) asociado a un lateral de la carretera o no.*
- *Cruces mediante pasos de peatones de la calzada, con carriles bicicleta y tramos mixtos peatón-bicicleta adecuadamente resueltos.*
- *Medidas adicionales de calmado del tráfico (recomendadas para la convivencia con el tráfico motorizado), señalización, aislamientos de la calzada y del vial peatonal, áreas de estancia y esparcimiento (parques, plazas, áreas comerciales).*



Vial peatonal dispuesto en el margen de una carretera, separado por una barrera flexible de la calzada y por una barandilla de mano integrada en el entorno. La convivencia de los distintos tipos de desplazamiento debe estar resuelta adecuadamente en la disposición y diseño del vial peatonal mediante la conveniente separación de los usuarios.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Detalle del vial peatonal de la TF-221. El vial se ha dispuesto en el margen exterior de esta carretera a media ladera, separado por una barrera flexible de aspecto tratado (soportes de madera, interior castaño) y una barandilla exterior de madera tratada que previene la caída de los peatones.



4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Vial peatonal en la margen de la TF-221, en voladizo (arriba izquierda) y sobre muro de contención encachado de piedra (arriba derecha). Materiales cuidados del vial: pavimento y barreras (abajo). La resolución de la continuidad del vial puede obligar a soluciones imaginativas. El uso de materiales “blandos” confiere un aspecto más integrado en el paisaje natural.



4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Acceso al vial desde la senda del camino real de Tenerife (izquierda arriba). Área de descanso conectada con el vial peatonal (abajo). El vial peatonal debe integrarse en los distintos usos peatonales del entorno, conectándose con sendas independientes e incorporando áreas de descanso y esparcimiento.



4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

Aspectos específicos:

Para la implantación de viales peatonales se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- La situación previa de movilidad peatonal indicando la demanda existente y potencial de desplazamientos a pie, caracterizando su tipología (áreas de peatones en la carretera, travesías, áreas de actividad peatonal regular, sendas turísticas o de ocio, otros), sus características (intensidad, composición, origen destino, etc.), la infraestructura que actualmente los sirve (el arcén de la carretera, pistas de tierras, márgenes, etc.) y su futuro.
- La selección de las medidas que se vayan a adoptar, ya sean estructurales (vial peatonal específico, contiguo a la calzada o separado de ésta, áreas de parada, aparcamiento y descanso, etc.) o referidas a elementos complementarios (medidas de calmado de tráfico, resolución de cruces, iluminación y mobiliario, etc.).
- La coordinación de la intervención propuesta para la infraestructura específica del vial peatonal con el diseño integral de la vía y sus diversos elementos, así como con la inclusión de otras medidas de intervención (ordenación de señalización, nuevos viales, tratamiento de accesos e intersecciones, pasos cebras, 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:

- La promoción de movimientos peatonales, cuando es viable, mejora la relación del usuario con el paisaje y constituye en sí misma un recurso de actividad turística y de ocio.
- Los desplazamientos peatonales mejoran las condiciones ambientales y paisajísticas en los entornos urbanos y periurbanos y áreas de especial interés o fragilidad, donde la reducción del tráfico motorizado beneficia tanto a los demás usuarios de la vía como al entorno en el que se realizan.
- La implantación de viales peatonales además de justificarse por la mejora que produce en la seguridad de la carretera, sirve eficazmente al disfrute del paisaje y la mejora de su aprecio.
- La incorporación de viales peatonales debe aplicarse en tramos de la red viaria en los que exista o se prevean una cierta demanda de desplazamientos de personas a pie.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Señalización de prohibición de bicicletas y motocicletas en el vial (izqda.). Vista del paisaje desde el vial peatonal en un día claro (dcha.). El diseño del vial debe resolver la convivencia con el tráfico rodado (separación con barrera flexible) y con los desplazamientos en bicicleta (prohibidos). El vial proporciona un itinerario paisajístico de gran calidad.

4.6 Adecuación de travesías urbanas

Estrategia: La ordenación del espacio de travesía urbana que forma parte de una carretera es imprescindible para mantener un paisaje de calidad en el área urbana atravesada. Esto implica, por un lado, la reducción de riesgos y emisiones que afectan a todos sus usuarios junto con el mantenimiento de la calidad del entorno afectado por el tráfico y, por otro, un adecuado servicio a la circulación de paso.

Argumentación: Las condiciones de circulación a través del tejido urbano reclaman una ordenación específica del espacio compartido que garantice las condiciones de servicio y minimice los posibles riesgos y emisiones sobre el entorno atravesado.

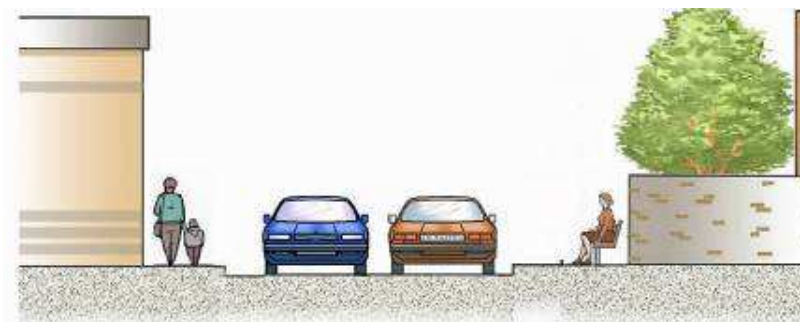
Criterio de aplicación: En tramos de carretera que discurren a través de las áreas urbanas de diferentes tipos presentes en el territorio insular, tanto núcleos tradicionales como urbanizaciones dispersas y áreas periurbanas.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

Limitaciones: La ordenación de la circulación en un contexto sensible y de alta frecuentación de personas como el urbano, requiere que se adopten medidas estructurales para la convivencia que, dado su alcance, no siempre pueden ser satisfechas, quedando unos usuarios y modos supeditados a las necesidades de otros.

Tipos de estrategias de adecuación de la travesía:

- *Adecuación a la circulación:* las necesidades de los vehículos motorizados se imponen a otros posibles criterios de ordenación, favoreciéndose la velocidad de paso y el sentido “carretera” de la vía.
- *Adecuación mixta:* Se adopta una combinación moderada de las otras dos posibles estrategias.
- *Adecuación al entorno urbano:* La prioridad recae en mantener la calidad del medio, adaptándose la funcionalidad a la de “calle”.



Travesía urbana. El diseño del espacio de la travesía ordena la difícil convivencia de vehículos motorizados y espacios urbanos, pudiéndose favorecer el servicio al tráfico o la calidad del entorno o un acuerdo de compromiso entre ambos.

4.6.1 Adecuación de travesías urbanas para la circulación

Estrategia: Se favorece el servicio a la circulación del tráfico motorizado de paso en la travesía mediante medidas de aislamiento que lo segregan del ámbito propiamente urbano.

Argumentación: La situación estratégica del tramo en la red o las condiciones de intensidad de circulación en el itinerario han de ser prioritarias para anteponer la circulación de vehículos motorizados a la calidad ambiental del entorno urbano.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

Criterio de aplicación: En travesías en las que el tráfico tenga elevada intensidad, y no exista variante o itinerario alternativo, se puede favorecer radicalmente al tráfico de paso, supeditando la travesía a su servicio.

Limitaciones: Las exigencias de movilidad de peatones y otros usuarios, los riesgos a la seguridad de los ciudadanos o los niveles de inmisión de contaminantes, ruido y el efecto barrera a los habitantes de la población pueden debilitar soluciones que propongan supeditar estos espacios al tráfico.

Tipos de medidas de la adecuación:

- *Medidas de aislamiento del canal de circulación del espacio urbano, de mayor a menor grado de separación; túneles, trincheras semihundidas o pasos sobrelevados, canales con barreras infranqueables y otras.*
- *Medidas de ordenación de los desplazamientos propios del espacio urbano (guaguas, peatones y ciclistas, otros vehículos privados) como puede ser la semaforización.*
- *Medidas de adecuación del espacio urbano como ordenación espacios de estancia y desplazamiento, mobiliario y ajardinamientos.*



Travesía semaforizada. *Las travesías semaforizadas retienen parcialmente el tráfico de vehículos de paso permitiendo una convivencia entre tráfico de paso, relativamente ralentizado, y los usos de los espacios urbanos de la travesía como desplazamientos propios (peatonal, bicicleta, otros vehículos, guaguas), esparcimiento, comercial y otros.*

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Travesía con aislamiento cuasicompleto mediante trinchera. La circulación motorizada se canaliza separada por completo del espacio urbano, aunque sus emisiones indirectas, la presencia de una importante barrera (la trinchera) y un nivel de riesgo elevado siguen presentes. Alrededor de la trinchera se pueden aprovechar los distintos espacios urbanos y el tráfico discurre con comodidad y velocidad.



Travesía aislada con barreras a nivel. La circulación motorizada se canaliza separada por barreras que impiden el acceso de peatones a la vía. Están presentes las emisiones directas del tráfico, la presencia de una importante barrera infranqueable y un considerable nivel de riesgo. A ambos lados del canal y sus barreras se pueden aprovechar los distintos espacios urbanos y el tráfico discurre con cierta comodidad y una seguridad media.



Travesía semaforizada. La circulación motorizada se canaliza en una calle o avenida central que se permeabiliza al tráfico peatonal mediante semáforos regulares o a la demanda. Están presentes las emisiones directas del tráfico, la presencia de una importante barrera y un considerable nivel de riesgo. A ambos lados de la avenida de paso, se pueden aprovechar los distintos espacios urbanos, el tráfico discurre con cierta fluidez aunque con incomodidad y velocidad media o baja. Se requiere una mayor atención por parte del conductor.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

Aspectos específicos:

Para la adecuación de travesías urbanas a la circulación de vehículos, se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- *Las condiciones de flujo del tráfico motorizado, sus características (composición, origen destino, etc.), la vía que lo sirve (itinerario urbano, calles, avenidas, etc.) y su evolución (tendencia a futuro, previsiones del planeamiento urbanístico, otros).*
- *La definición de la solución a adoptar en relación al canal de circulación, el grado de aislamiento del canal, el tratamiento de las áreas contiguas, la resolución de la movilidad en ellas y el acceso a los usos servidos por ellas.*
- *La coordinación de la intervención propuesta para la adecuación de la travesía con el diseño integral del espacio atravesado y los diversos elementos implicados, así como con la inclusión de otras posibles medidas de intervención (ordenación de señalización, nuevos viales, tratamiento de accesos e intersecciones, pasos cebras, 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:

- *El ámbito de la travesía es parte del complejo paisaje urbano por el que discurre. La intervención de adecuación lo ordena y afecta a su calidad.*
- *La adecuación propuesta puede servir eficazmente a objetivos más amplios como la mejora del ambiente y el paisaje y el disfrute social del espacio urbano.*
- *La adecuación de la travesía para la circulación de vehículos debe aplicarse en itinerarios de elevada intensidad de tráfico, coordinándose con el tratamiento funcional del resto de la red y sus servicios (tranvías, vehículos privados, etc.) y mejorando sinérgicamente el efecto en el paisaje.*

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

4.6.2 Adecuación de travesías urbanas con funcionalidad de calle

Estrategia: Se favorece la calidad del ambiente urbano atravesado mediante medidas de ralentización y disuasión del tráfico que reduzcan su velocidad, riesgos, emisiones y molestias asociados adaptándolo a la funcionalidad de calle. Se mejora así la calidad de estos paisajes urbanos.

Argumentación: La demanda de calidad ambiental del espacio urbano atravesado se impone en determinadas condiciones de tráfico (baja intensidad, disponibilidad de itinerarios alternativos) al servicio a la circulación, que queda supeditado a una ordenación de calidad del entorno urbano con funcionalidad de calle.

Criterio de aplicación: En travesías del territorio insular en las que, bien por su calidad ambiental o paisajística, bien porque el tráfico no tenga elevada intensidad y existan variantes o itinerarios alternativos, se puede favorecer la mejora del entorno urbano, supeditando la circulación.

Limitaciones: Las exigencias de tráficos de elevada intensidad o estratégicos pueden debilitar soluciones de adecuación al peatón de estos espacios.

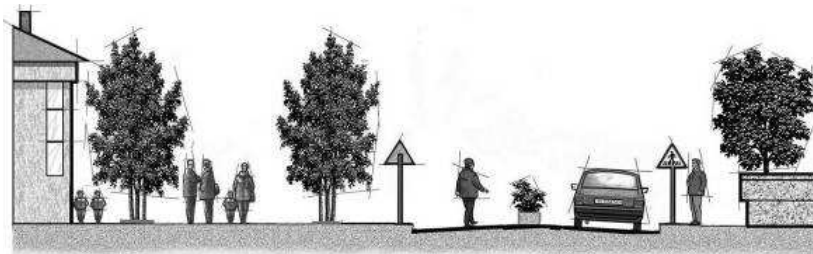
Tipos de medidas de la adecuación:

- *Medidas de ralentización, calmado y disuasión del tráfico de distinta naturaleza (ver apartado de calmado de tráfico más adelante) adaptándolo a funcionalidad de calle urbana.*
- *Medidas de ordenación de los desplazamientos propios del espacio urbano (guaguas, peatones y ciclistas, otros vehículos privados).*
- *Medidas de adecuación del espacio urbano, como ordenación de espacios de estancia y desplazamiento, mobiliario y ajardinamientos.*

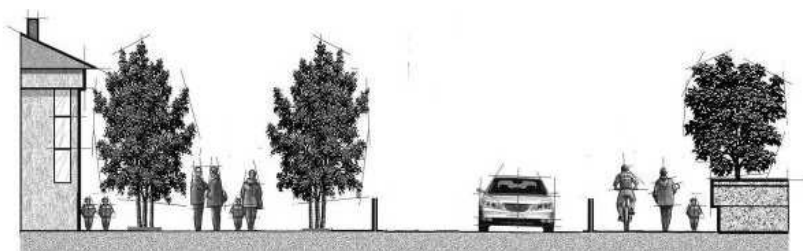


Travesía adecuada a la movilidad urbana. Las travesías que se adecuan a la movilidad típica del espacio urbano (peatones, ciclistas, guaguas, vehículos lentos, etc.) incluyendo áreas de estancia y esparcimiento permiten una convivencia entre el tráfico de paso, que forzosamente ha de ser ralentizado, y los usos de los espacios urbanos de la travesía.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Travesía urbana de alta permeabilidad peatonal. La travesía incorpora un canal de paso, con calzada propia y diferenciada, que cuenta con numerosos cruces transversales para peatones (pasos de cebra), de manera que los vehículos circulan a poca velocidad, disminuyendo así el efecto de su presencia, los riesgos y las emisiones asociadas. La circulación es continua pero lenta, recomendable sólo para tráficos de poca entidad.



Travesía urbana con peatonalización prioritaria. En estas soluciones el canal de paso de la circulación de la travesía se integra en el sistema de espacios peatonales que ordenan el espacio urbano (áreas de estancia, viales de desplazamiento, áreas comerciales, etc.). El canal de paso está insinuado con bolardeos y otros elementos de mobiliario pero los vehículos rodados se han de desplazar a bajas velocidades similares a las de ciclistas y peatones. La circulación es discontinua y lenta, recomendable sólo para tráficos de muy baja intensidad.



Travesía urbana de pavimento único sólo en inicio o fin de itinerarios (nunca travesías de paso). La disposición de un pavimento único para peatones, ciclistas y vehículos rodados obliga a estos a discurrir a muy baja velocidad, con muy bajo riesgo de accidentes y muy bajo nivel de emisiones, haciéndose el tráfico de paso compatible con el mantenimiento de la calidad de estos paisajes urbanos. La circulación es muy lenta, recomendable sólo para travesías con baja presencia de vehículos.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Adecuación de la Travesía de El Rosarito (en obras). El paso de los vehículos se decelera mediante la presencia de una mediana ajardinada que se implanta en la calzada, se reduce así el ancho físico de los viales lo que junto con la presencia de el macetón bajo con bordillo de mediana colabora con la sensación de estrechez que hace que el conductor de paso decelere en la travesía.



Adecuación de la Travesía de El Rosarito (obras completas). Además de la mediana ajardinada (que confiere un aspecto más blando y habitable al paisaje de la travesía), se instalan pasos peatonales sobreelevados que colaboran también con la deceleración de los vehículos de paso, permitiendo la permeabilidad de la vía.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

Aspectos específicos:

Para la adecuación de travesías urbanas para el peatón como calles se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- *Las condiciones del ámbito urbano atravesado, usos, actividades y tendencias futuras de la actividad urbana, así como un análisis del tráfico de paso y sus características (composición, origen destino, etc.), y de la vía que las sirve (itinerario urbano, calles, avenidas, etc.).*
- *La definición de la solución a adoptar en relación a la ordenación del espacio colectivo, sus usos e instalaciones.*
- *La coordinación de la intervención propuesta para la adecuación de la travesía como calle con el diseño integral del espacio atravesado y de los diversos elementos implicados, así como con la inclusión de otras posibles medidas de intervención (ordenación de señalización, nuevos viales, tratamiento de accesos e intersecciones, pasos cebras, 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:

- *El ámbito de la travesía es parte del complejo paisaje urbano por el que discurre, su adecuación como calle lo ordena y mejora su calidad.*
- *La adecuación de la travesía como calle y para los usos urbanos supedita la circulación de vehículos a estos usos. El tráfico se ralentiza y discurre con continuidad pero a velocidades compatibles con el espacio público colectivo.*
- *La adecuación de la travesía como calle para el uso colectivo urbano debe aplicarse sólo en itinerarios de muy alta calidad ambiental o paisajística o de baja o muy baja intensidad de tráfico.*

4.7 Miradores

Estrategia: La implantación de un mirador favorece una contemplación detenida del paisaje desde la carretera, estimulando su aprecio y conocimiento.

Argumentación: Los miradores sirven a la promoción cultural y turística del paisaje, siendo las instalaciones que mejor sirven a la demanda de contemplación del paisaje.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

Criterio de aplicación: El territorio insular cuenta con numerosas carreteras que proporcionan accesos al paisaje, no sólo a los más apreciados (naturales, históricos, litorales), sino también a los cotidianos (metropolitanos, agrícolas intensivos).

Limitaciones: Las condiciones de espacio para su implantación o de acceso y salida del vehículo al mirador y la presencia de peatones en su entorno pueden implicar riesgos sobre la seguridad vial que si no se resuelven adecuadamente deben condicionar el uso del mirador.



Mirador de Montaña Limón en la subida de la TF-24 con vistas al Teide. Los miradores de carretera proporcionan un positivo servicio al usuario de paisaje. No obstante, son instalaciones que requieren un diseño muy complejo en términos de seguridad vial e integración en el paisaje, que han de ser resueltos con detenimiento.

Elementos de las instalaciones del mirador:

- Señalización y accesos al mirador desde la calzada. En particular, se deben evitar los giros a izquierda o indirectos, las curvas sin visibilidad y los cambios de rasante,
- Área de estancia del vehículo, Se debe disponer de una plataforma de parada suficiente que no entrañe riesgos para los peatones que deambulan alrededor ni para los vehículos en la calzada.
- Ordenación del ámbito del mirador respecto a la vía (barrera con el paisaje, separación de la calzada).

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

- Adecuación del espacio interno del mirador (paneles informativos, bancos, iluminación, papeleras, etc.).



Mirador de Montaña Grande: área peatonal, al fondo, y área de estancia de vehículos en primer término. Un bordillo tumbado rebasable marca la separación del área de estacionamiento con la calzada. Además pivotes de acero corten separan el área de aparcamiento de los vehículos de la zona peatonal del mirador. Mobiliario diverso sirve a la contemplación e interpretación del paisaje.



Mirador de la subida de la TF-24 con vistas al Teide. La convivencia del área de estancia y la calzada se resuelve con un murete bajo de piedra.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Mirador de Archipenque (arriba), vista de los acantilados de Los Gigantes (abajo), disposición del mirador en voladizo.



4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Mirador de La Monja. El tramo abandonado de la carretera, sustituido por un túnel, fue aprovechado para la instalación de un mirador con un efecto integrador y vistas a ambos lados del risco. Esta vía se encuentra en la actualidad sin servicio al tráfico por desprendimientos.



Vistas del paisaje desde el mirador de Montaña Grande.



Panel explicativo del Mirador de Montaña Limón en la TF-24. La interpretación del paisaje es esencial para fomentar su conocimiento y aprecio y la concienciación ambiental ciudadana.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

Aspectos específicos:

Para la implantación de miradores, se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- *Las condiciones del tramo de carretera donde se situará el mirador, indicando las características del tráfico (intensidad, proporción de pesados, motivo de viaje, itinerarios alternativos en la red), su evolución futura y la disponibilidad del espacio para implantar un área lateral con funciones de mirador (amplitud, acceso, área de contemplación, vistas desde la localización, acceso o no al paisaje, etc.).*
- *La definición de las instalaciones del mirador que se vayan a adoptar (señalización y accesos, área de estacionamiento de vehículos, área de contemplación, mobiliario, definición de separaciones, sistema de interpretación del paisaje y sus soportes, etc.), ya sean concentradas a lo largo de una banda lateral de la calzada o exentas con acceso independiente y en relación a las vistas del paisaje contemplado, sus contenidos y lectura. Se prestará singular atención a las condiciones de seguridad, con especial atención a las condiciones de visibilidad en los accesos y en los tramos de la vía anexos al mirador.*
- *La coordinación de la intervención propuesta para las instalaciones del mirador con el diseño integral de la carretera y el paisaje objeto de la contemplación (valores paisajísticos y cómo se muestran e interpretan) así como con la inclusión de otras posibles medidas de intervención (ordenación de señalización, mejora seguridad, mejora de capacidad, otras).*

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 disponibilidad de miradores frente a los paisajes insulares, ya sean los más apreciados (naturales, turísticos, visitados) o los más frecuentados (cotidianos, metropolitanos, agrícolas intensivos, etc.), permite presentar los recursos paisajísticos a los ciudadanos y turistas para su disfrute como complemento de los itinerarios escénicos, proporcionando posibilidades de interpretación y lectura.*
- *La implantación de miradores debe cubrir sistemáticamente la oferta de la diversidad de los paisajes insulares de una manera ordenada, completa y eficaz que recoja los procesos básicos de la isla y sus valores naturales y culturales.*

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

4.8 Áreas laterales de parada: apartaderos

Estrategia: La implantación de un área de descanso o de servicio favorece una relación más directa y una contemplación detenida del paisaje de la carretera, si intencionadamente se estimula su aprecio y se apoya su conocimiento. También favorecen la seguridad y la comodidad de la circulación en itinerarios de diversa naturaleza (cotidianos, turísticos, etc.), fundamentalmente a usuarios no habituados a la vía, como ocurre con los turistas.

Argumentación: Las áreas de descanso y servicio proporcionan una oportunidad para la promoción cultural y turística del paisaje, siendo instalaciones que pueden adaptarse con facilidad a la demanda de contemplación del paisaje.

Criterio de aplicación: En áreas laterales de carreteras insulares que dispongan de suficiente amplitud para albergar el conjunto de instalaciones, no sólo en paisajes populares y apreciados (naturales, históricos, litorales) sino también en paisajes cotidianos (metropolitanos, agrícolas intensivos).

Limitaciones: Las condiciones de acceso y salida del vehículo al área de descanso o servicio y la presencia de peatones en su entorno pueden implicar riesgos sobre la seguridad vial que, si no se resuelven adecuadamente, deben condicionar el uso del área lateral.



Área lateral de parada en la carretera de Erjos a Santiago del Teide. Las áreas laterales de parada, además de servir para el descanso del conductor y el esparcimiento de los viajeros, pueden proporcionar un positivo servicio al usuario de paisaje. No obstante, son instalaciones que requieren un diseño muy complejo en términos de seguridad vial, distribución de espacios interiores e integración en el paisaje, que han de ser resueltos con cuidado, imaginación y detenimiento.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Área lateral de parada en Anaga. Los apartaderos o áreas laterales de parada pueden constituir instalaciones de aproximación al paisaje si se diseñan para ello.

Elementos de las instalaciones del área de descanso y servicio:

- Señalización y accesos al área lateral desde la calzada. En particular, se deben evitar los giros a izquierda,
- Área de estancia del vehículo. Se debe disponer de un área de parada suficiente que no entrañe riesgos para los peatones que deambulan alrededor ni para los vehículos en la calzada.
- Ordenación del ámbito del área de descanso y servicio (barrera exterior, separación de la calzada).
- Adecuación del espacio del área de descanso o servicio (mobiliario, papeleras, bancos, iluminación, etc.).



Áreas laterales de parada: (Izquierda) En la TF-12, de San Andrés a Las Canteras, carretera dorsal de Anaga. (Derecha): En la TF-21 de La Orotava a Granadilla, mirador de la Montañeta, T.M. Vilaflor.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Acceso directo a del área lateral de parada de la ctra. de Erjos a Santiago de El Teide. El acceso al área de parada está servido por un área de pavimento diferenciado a la que accede directamente el vehículo y en cuyo fondo encuentra lugar de aparcamiento.

Convivencia de la zona de estacionamiento y la calzada en el área lateral de parada de la ctra. de Erjós a Santiago de El Teide. A menudo las soluciones de diseño y disposición más sencillas son las más eficaces y funcionales.



4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

Aspectos específicos:

Para la aplicación de este criterio relativo a la implantación de apartaderos, se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- Las condiciones del área lateral y del tramo de carretera en el que se insertará el área de descanso o de servicio, indicando las características del tráfico (intensidad, proporción de pesados, motivo de viaje, itinerarios alternativos en la red), su evolución futura y la disponibilidad del espacio para implantar un área lateral con funciones de descanso o servicio (amplitud, posibilidad de acceso, área de recreo, instalaciones de la estación de servicio, vistas desde la localización, etc.).
- Definición de las instalaciones del área de servicio o descanso que se vayan a adoptar (señalización y accesos, área de estacionamiento de vehículos, área de esparcimiento, mobiliario, definición de separaciones, estación de servicio, etc.), ya sean concentradas a lo largo de una banda lateral de la calzada o exentas con acceso independiente (áreas no anejas a la calzada). Se prestará singular atención a las condiciones de seguridad, con especial atención a las condiciones de visibilidad en los accesos y en los tramos de la vía anexos al mirador.
- La coordinación de la intervención propuesta para las instalaciones del área lateral con el diseño integral de la carretera así como con la inclusión de otras posibles medidas de intervención (ordenación de señalización, mejora seguridad, mejora de capacidad, otras).

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 disponibilidad de áreas de parada, para descanso o servicio, en diferentes contextos de los diversos paisajes insulares, permite presentar los recursos paisajísticos a los ciudadanos para su disfrute.
- La implantación de áreas de descanso o servicio debe atender en lo posible a la oferta de la diversidad de los paisajes insulares.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

4.9 Aparcamientos disuasorios

Estrategia: La implantación de aparcamientos disuasorios para vehículos privados y guaguas de turistas ordena los accesos a los paisajes de interés y su uso, evitando la dispersión y frecuentación desordenada.

Argumentación: Los aparcamientos disuasorios con diseños paisajísticos integradores y de calidad y situados en localizaciones adecuadas consiguen ordenar el uso de los paisajes de interés.

Criterio de aplicación: En los puntos de partida de las guaguas turísticas, para los vehículos privados y junto a los accesos a los paisajes de interés que requieren de una ordenación de sus visitas, frecuentación y usos.

Limitaciones: Las condiciones previas del terreno (laderas, difíciles accesos, etc.) pueden dificultar la implantación de aparcamientos ya sea por limitaciones de espacio, por su funcionalidad precaria (dificultad de localización para los turistas, falta de seguridad en accesos y /o en movimientos internos) o por su efecto en el paisaje (visibilidad, ocupación lugares valiosos).

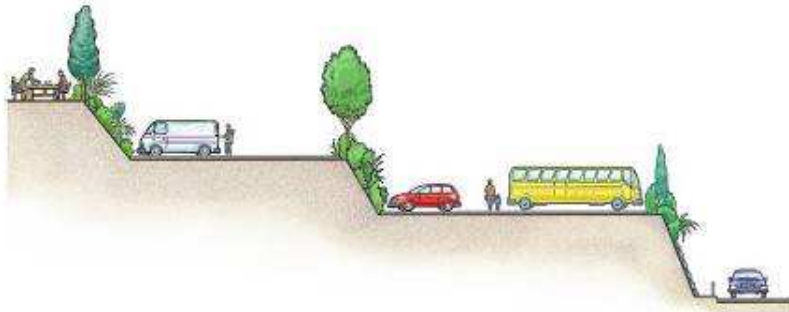


Aparcamiento informal de vehículos junto a unas instalaciones turísticas. El diseño y disposición del aparcamiento en paisajes de interés condiciona la percepción de éstos, además de presentar unas exigencias de capacidad y seguridad mínimas que no siempre se satisfacen.

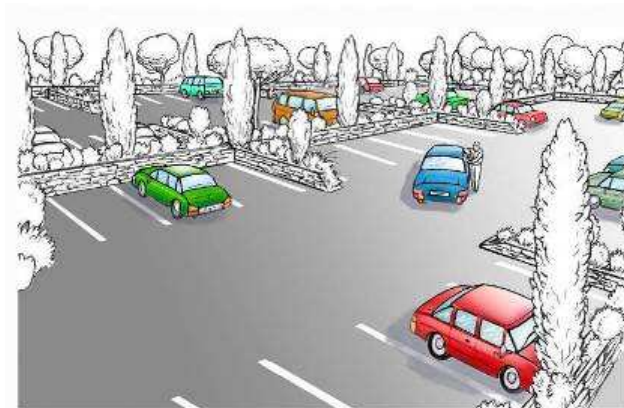
4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

Tipos de medidas:

- Localización disuasoria. Accesos a paisajes de interés, naturales o urbanos, inicio de sendas para caminantes e itinerarios de visita, límite de espacios frágiles, etc.
- Ordenación y diseño interno del espacio de aparcamiento. Espacios de estancia, viales de movimiento, elementos de adecuación paisajística.
- Accesos y señalización ordenada de aparcamiento.



Aparcamiento integrado en ladera. La disposición aterrazada y con elementos pantalla permite camuflar la presencia de un aparcamiento de grandes dimensiones en el paisaje, desde los accesos (abajo a la derecha) y el área de recreo (arriba a la izquierda).



Elementos de integración paisajística en el diseño de un aparcamiento: ilustración. El ambiente de un aparcamiento, árido e inhóspito, puede ablandarse con el uso de vegetación y elementos de fábrica de carácter.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

Aspectos específicos:

Para la implantación de aparcamientos disuasorios, se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- La localización y condiciones de accesibilidad a paisajes de interés, indicando las condiciones del flujo de visitantes (transporte, regularidad, intensidad, etc.), servicio actual al estacionamiento (aparcamientos espontáneos, informales y formales, etc.), la infraestructura que los sirve (condiciones del acceso y de la estancia de vehículos) y su evolución (tendencia a futuro y previsiones), identificando explícitamente la presión sobre el paisaje de interés y sus problemas así como las actividades de visitantes tras el abandono del vehículo (visitas guiadas, senderismo, dispersión, etc.).
- Selección de la oferta de aparcamiento que se vaya a adoptar (concentrada en un área extensa o dispersa o en áreas separadas) y de su relación con accesos rodados de los vehículos e itinerarios peatonales como sendas, paseos y caminos que se coordinen con el aparcamiento.
- La coordinación de la intervención propuesta del aparcamiento para vehículos menores y guaguas con el diseño integral de los accesos (carreteras) y el entorno a servir (instalaciones de visitantes, paisaje de interés y áreas de actividad), así como con la inclusión de otras posibles medidas de intervención (ordenación de actividades turísticas, ordenación de espacios frágiles, de frecuentación visitantes, otras).

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 localización de aparcamientos disuasorios ordena el uso de los paisajes sensibles al servir a determinadas ubicaciones e itinerarios en detrimento de otras, canalizando así el uso de estos espacios.
- La promoción de aparcamientos disuasorios, además de justificarse por la mejora que produce en el paisaje, sirve eficazmente a objetivos más amplios como la ordenación del uso de paisajes de interés, la ordenación de sus accesos y la promoción del negocio turístico de calidad.
- La incorporación de aparcamientos disuasorios debe aplicarse en tramos de la red viaria en los que se requiera una ordenación de los accesos en vehículo y de la frecuentación del uso y disfrute de paisajes de interés turístico o popular.

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Barreras de contención de madera (izqda.) y arbolado (dcha.). El uso de elementos de naturalización contrarresta el ambiente banal de un aparcamiento.

4.10 Márgenes de transición paisajística

Estrategia: La implantación de márgenes laterales de la carretera en transición con el paisaje contiguo ordena el paisaje de la carretera gestionando los usos de las márgenes de la franjas de protección viaria, mejorando la seguridad y el paisaje de la infraestructura.

Argumentación: Las márgenes de la carretera (franjas de protección viaria) requieren una gestión ordenada de los usos que en ellos se dan para favorecer tanto el paisaje como la seguridad de la vía.

Criterio de aplicación: En aquellos tramos de carretera cuyas márgenes (franjas de protección viaria) requieran una ordenación para la mejora de la seguridad y el paisaje.

Limitaciones: Las condiciones previas de las márgenes (usos establecidos, edificación consolidada, derechos adquiridos, estatus urbano, etc.) pueden dificultar la gestión ordenada de los usos en ellas, ya sea por limitaciones normativas o de derecho, como por su funcionalidad precaria o por su efecto en el paisaje (visibilidad, ocupación lugares valiosos).

Tipos de medidas:

- *Aplicación disciplina normativa en la franjas de protección viaria (liberación de usos constructivos en márgenes, contención de usos previstos o en construcción, etc.).*
- *Ordenación y diseño paisajístico del ámbito de la margen de la carretera (espacios de transición, ajardinamientos, usos agrícolas, etc.).*
- *Consolidación y mantenimiento de usos agrícolas y otros compatibles con la seguridad y el paisaje de la carretera.*

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD



Retamar de alta montaña, ecológicamente muy valioso, junto a una barrera de seguridad de una carretera. A menudo, los valores paisajísticos surgen junto a la margen lateral de la carretera, combinándose la gestión de estos valores con problemas de seguridad y visibilidad escénica.

Aspectos específicos:

Para la implantación de márgenes de transición paisajística, se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos específicos:

- Las condiciones previas de las márgenes de la carretera en relación a seguridad vial y capacidad escénica del tramo, fundamentalmente en cuanto a limitaciones espaciales se refiere.
- La propuesta de adecuación paisajística y para la seguridad de la margen de carretera a intervenir.
- La coordinación de la intervención propuesta en la margen con el diseño integral de la vía (accesos, señalización, etc.) así como con la inclusión de otras posibles medidas de intervención.

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:

4. CRITERIOS DE FUNCIONALIDAD

..Viene de la página anterior

- *Las márgenes de la carretera constituyen un área estratégica tanto en el paisaje de la carretera como en la capacidad escénica de disfrute del paisaje más allá.*
- *Las márgenes de la carretera deben mantenerse libres de usos constructivos descontrolados para garantizar la seguridad de la vía.*
- *La incorporación de medidas de ordenación de márgenes debe aplicarse en tramos de la red viaria en los que se requiera una mejora de la seguridad vial, una mejora del paisaje de la carretera y del disfrute escénico del paisaje contiguo.*