



ANTECEDENTES HISTORICOS:

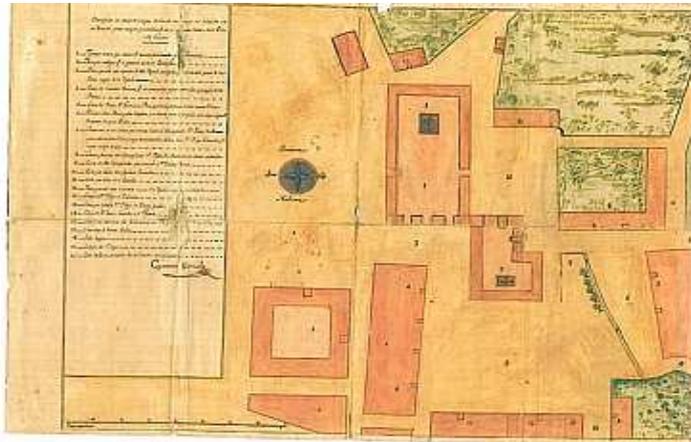
El asentamiento aborigen y sus relaciones con el medio agrícola, dan lugar a la nueva ciudad organizada a partir del mismo centro y que mantiene ese sistema de relaciones, (MANZANAS AGRICOLAS, constituida por escalonamiento de bancales de cultivo rodeado de edificaciones perimetrales, con este tipo de cercados y huertos, asociados a casa aborigen e integrado en la trama urbana fue la que caracterizo la evolución urbanística de la Villa)

El nivel de organización de los elementos urbanos que componen la ciudad

- .- El centro organizado por arquitectura urbana
- , - El centro aborígenes con un sistema protourbano de relaciones y el nuevo centro.

A partir de ese nuevo centro se van configurando en torno así las manzanas urbanas y las parcelas agrícolas como unidad de explotación.

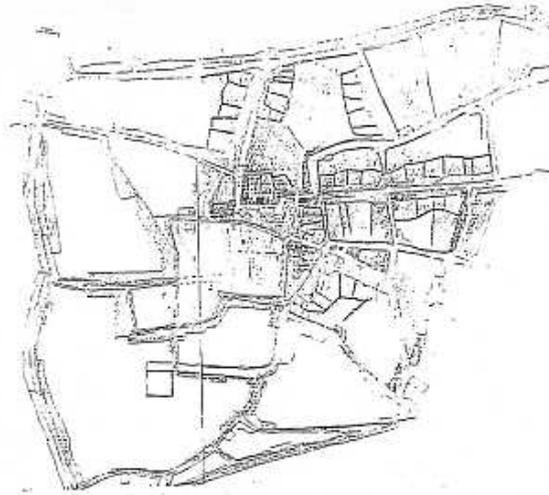
La fundación de la Villa, no supone una ruptura en el carácter del sustrato anterior. Con la construcción de la primera Iglesia y la plaza entorno al llamado Palacio de los Guanartemes, organiza el nuevo centro.



Plano, Cayetano González, siglo XIX



La ciudad crece lentamente en torno a ese centro, del que parten caminos en todas direcciones, preferentemente hacia el Sur, hacia la Vega, donde se desarrolla la agricultura comercial. Esta red interior de senderos organiza la propiedad resultante, unas grandes parcelas asociada al cultivo de interior, con esporádicas construcciones de borde de este camino.

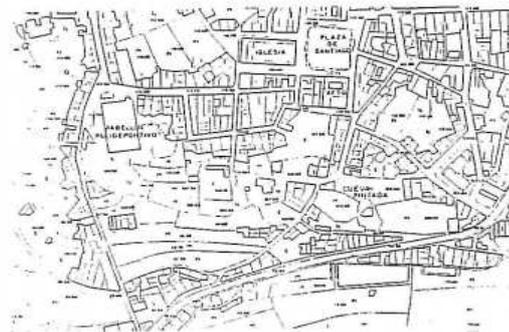


INTERPRETACION DEL PLANO DE LA VILLA DE GALDAR EN EL SIGLO XVI.
1. IGLESIA DE SANTIAGO APOSTOL.
2. PLAZA DE SANTIAGO.
3. IGLESIA DE SANTA LUCIA.
4. EL PILAR.
5. HOSPIDIO DE SAN PEDRO MARTIR.
6. ESTRUCTURAS RYRUCES.

La circunstancia de ambos urbanismos conviven hasta hoy en una suerte de realidad física entre lo disperso y lo consolidado, solo alterado por la aperturas de nuevas calles



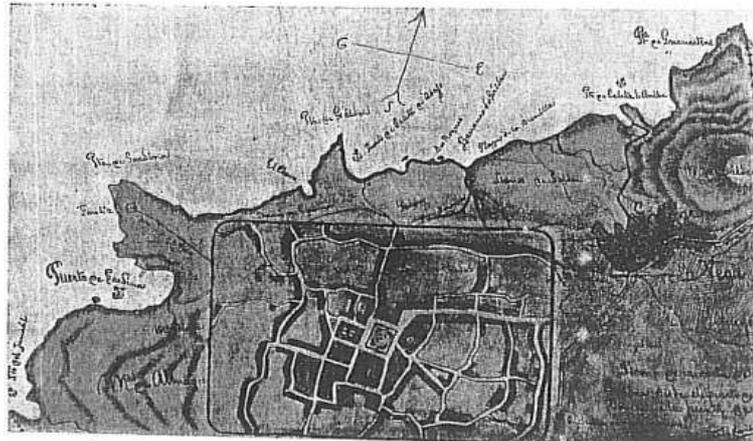
Vista aérea de la ciudad: localización del asentamientos sobre la colina al borde del barranco orientado hacia La Vega permaneció de lo disperso y lo consolidado



Plano topográfico de un sector de la ciudad: el centro (La Iglesia, la Plaza, el Ayuntamiento, el Teatro...), las manzanas urbanas que constituye el centro y la manzana rural,



Con la construcción de la nueva Iglesia de Gáldar a finales del siglo XVIII, se configura el nuevo centro de la Villa, planteado como una “reedificación” sobre el plano de la ciudad previamente existente. Esta reorganización del centro con programa y arquitectura precisas es el alcance de la operación que se hace extensiva hasta este siglo



LITORAL DE GÁLDAR Y PLANO DE LA CIUDAD.—DIBUJO DE J. BATLLORY LORENZO

Estas nuevas manzanas envuelven y caracterizan el centro e incluso diferencian lo que es la ciudad y sus alrededores.

La manzana de carácter agrícola se instala en las afueras, envolviendo el centro.

El crecimiento de la ciudad en torno a la iglesia y la Plaza va enterrando las estructuras anteriores.

A lo largo del siglo XIX experimenta un gran progreso hasta que en 1884 se le concede el título de ciudad.

CONSIDERACIONES GENERALES:

Para el estudio de la movilidad del casco, debemos partir de su formación y configuración de las calles y sus accesos y salidas. Como ya hemos comentado antes se trata de una ciudad que ha ido creciendo según la estructura de la propiedad en manzanas agrícolas, donde la vivienda está asociada a la huerta, esto generó una estructura urbana radial. Este crecimiento basado en esa estructura, provoca la morfología de las calles, condicionando su recorrido y dimensiones.

1.- OBJETIVOS:

El libro Verde de la Comisión de Comunidades Europeas aprobado en Septiembre de 2007, fija un objetivo común para el marco europeo en donde para hacer frente al cambio del sistema de transporte se identifican una serie de criterios, basándose en establecer una nueva cultura del transporte.

Los objetivos son aquellos necesarios para alcanzar el modelo de municipio sostenible, dirigido hacia un transporte colectivo inteligente.

Para la creación de un transporte público sostenible en Gáldar, es preciso realizar un inventario del estado actual y su posterior análisis.



Al tratarse de un municipio fuertemente integrado en estructura y sistema de movilidad metropolitana, este plan esta limitado, centrándonos en los desplazamientos interiores y mas limitadamente al resto y con redes de transporte público que comuniquen con otros municipios.

Se promueve la realización de iniciativas de movilidad sostenible referente fundamentalmente a:

- Redes de transporte público.
- , - Redes de pistas ciclista interurbanas.
- Redes de viarias para trafico rodado.
- Conexiones e integración peatonal.
- Política coordinada de aparcamientos.

Con estos puntos lo que se pretende es:

Adaptar la infraestructura para su mejor explotación por los diferentes medios.

Consolida los transportes colectivos

Facilitar la circulación del peatón con itinerarios, para lo que hay que apoyar el aparcamiento tanto para vehículos como bicicletas.

Fomentar el uso de aparcamiento, suprimiendo rutas innecesarias para el vehiculo privado dentro del Casco de Gáldar.

2.- ESTUDIO DE MOVILIDAD MUNICIPAL SOSTENIBLE

El objetivo del presente trabajo es el análisis de la situación actual del transporte del municipio, en el Casco y la relación con sus barrios y de la interconexión con los demás municipios, procurando una solución.

El carácter integral de las actuaciones que se contempla deberá planificar y programar las actuaciones en todas las áreas que afecten a la movilidad en el municipio, para lo que deberá recoger las estrategias e instrumentos necesarios y adecuados que consigan el uso coordinado y eficiente de los distintos medios de transporte y, más concretamente:

- La regulación y control del acceso y del estacionamiento centros urbanos (tipos de aparcamientos en línea o en batería, reservados para carga y descarga, reservados para personas con movilidad reducida, aparcamientos subterráneos, etc.).
- El desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público (mejoras en el transporte colectivo, modificación del existente, frecuencia de paso, diseño de paradas, preferencia en los cruces, implantación del carril bus, etc).
- El desarrollo de medidas de integración institucional, tarifaria y física de los diferentes sistemas de transporte público y su intermodalidad.
- La potenciación de estacionamientos de disuasión en las estaciones o paradas de las afueras de las ciudades o en el ámbito metropolitano.
- La ordenación y explotación de la red principal del viario, en relación a los diferentes sistemas de transporte público y su intermodalidad.
 - La potenciación de estacionamientos de disuasión en las estaciones o paradas de las afueras de las ciudades o en el ámbito metropolitano.
- La ordenación y explotación de la red principal del viario, en relación a los diferentes modos de transporte (modificaciones en los sentidos de circulación, esquemas de acondicionamiento de las intersecciones más conflictivas, desviación del tráfico de tránsito, necesidad de pasos subterráneos, señalización vertical y horizontal, coordinación con semaforo, etc). El fomento de la movilidad a pie y en bicicleta,



mediante la construcción y/o reserva de espacios y la supresión de barreras arquitectónicas, para el peatón y la bicicleta, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.

- La gestión de la movilidad en aspectos relativos a grandes centros atractores.
- La regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad.

3.- PREDIAGNÓSTICO

3.1.- Demanda de transporte

Mejorar la infraestructuras existente para su mejor explotación por los diferentes medios.

Procurar regularidad y fiabilidad de los servicios de transporte colectivo.

Facilitar el uso peatonal del viario, con una red urbana que conecte los barrios, la cual se apoya en aparcamiento para de vehículos privado como bicicletas.

Fomentar el uso del aparcamiento para suprimir el vehículo privado dentro del area del Casco.

3.2.- Extender el sistema de Accesibilidad para todos.

– Adaptación de las infraestructuras a la Ley 8/1995, de, 6 de Abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación.

– Dar cabida al enunciado del objetivo por medio de conexiones entre barrios, y a su vez interconexiones entre los núcleos de población que forman cada uno.

– En función de los grados de libertad que cada medio de transporte proporciona, adaptar éstos a la evolución de asentamientos residenciales.

– Diseñar nuevos modos de atención a la demanda en zonas de débil intensidad.

– Plantear la implantación de un nuevo sistema tarifario para por un lado disuadir del uso del transporte privado y fomentar el colectivo u alternativo.

3.3.- Fomentar el uso de transporte alternativos al vehículo privado.

– Explotar las infraestructuras existentes, para según el caso dotar de sendas por las cuales discurrir itinerarios de otros medios de transporte distintos al del vehículo privado.

– Establecer zonas de aparcamiento para vehículos en el extrarradio del Casco y allí donde los medios con mayores solicitudes lo requieran.

– Constituir sendas de medios alternativos para los barrios lo que supondría una mejora en la movilidad municipal.

4.- DIAGNÓSTICO.

4.1- Delimitación del área de estudio.

La zona objeto del estudio de Movilidad Municipal Sostenible es la del Casco de Gáldar, relacionado con las Zona Comercial Abierta. La zona de estudio, tiene una superficie de 0,32 km², con una longitud aproximada de 780 m y 400 m de ancho.

El municipio esta situado al Norte de la Isla, con coordenadas UTM, en centro de la Plaza de Santiago:

- Coordenadas UTM X: 435.640
- Coordenadas UTM Y: 3.113.439



El municipio de Gáldar tiene una superficie de 61,58 Km², un porcentaje del 3,94 % referido al total de la Isla (1.560 Km²). Una población al 1 de Enero de 2.012, de 24.319 habitantes. Linda al Norte con el Océano Atlántico, al Sur con Artenara, al Este con Santa María de Guía y Moya y al Oeste Con el Océano Atlántico y la Villa de Agaete. El municipio de Gáldar cuenta con 21 suelo consolidado o barrios

CATEGORÍA: SUELO URBANO CONSOLIDADO POR LA URB.

DENOMINACIÓN	ÁMBITO TERRITORIAL	SUPERFICIE (ha.)
SUCU	JUNCALILLO	2,1050
SUCU	CAIDERO SAN JOSE	4,5128
SUCU	EL SAUCILLO	2,6700
SUCU	HOYA DE PINEDA	0,9488
SUCU	PISO FIRME	10,2366
SUCU	LOS QUINTANAS	23,3490
SUCU	SAN ISIDRO	32,0331
SUCU	TAYA	0,4683
SUCU	ANZO	1,8505
SUCU	EL SALÓN	0,6966
SUCU	MARMOLEJOS	2,9841
SUCU	BARRIAL	21,5189
SUCU	NIDO CUERVO	2,3415
SUCU	CASCO GÁLDAR	88,0173
SUCU	CALETA DE ARRIBA	0,7759
SUCU	EL AGUJERO	0,8193
SUCU	LA FURNIA	3,7338
SUCU	LOS CONDENADOS	0,6215
SUCU	PUNTA DE GÁLDAR	4,7276
SUCU	CORRALETE-MARCO POLO-CUESTA DE LAS VERGUILLAS ...	3,7543
SUCU	SARDINA	38,1468
	TOTAL	246,3117

4.2- Zonas del Municipio.

4.2.1.- La Zona de Costa

Ocupada principalmente por actividades agrícolas de cultivos extensivos, y conformada, en su mayor parte, por una plataforma que se eleva sobre el nivel del mar, existiendo un barrio importante de Sardina y pequeños núcleos, en el borde costero, desde el Sur al Norte, se compartido con Sta. M^a de Guía, Caleta de Arriba, sobre el acantilado, I en una zona baja, El Agujero, entre estos dos existen un gran numero de fincas cultivadas, le sigue, Los Dos Roques y La Furnia, núcleos de población de menor intensidad de edificación y mas cerca de Sardina, Punta de Gáldar y Barranquillo del Vino de muy poca edificación y por ultimo el nucleo residencial de Urbanización del Faro de Sardina.

4.2.2.- La Vega de Gáldar - Guía y Las Laderas Inmediatas

Se producen dos núcleos de alta concentración en torno y sobre a la Vega, el barrio de La Montaña, enfrente Anzo que se comparte con Sta M^a de Guía, y recorriendo el Norte de la vega se encuentra el Casco de Gáldar. en donde la vocación urbana del área se evidencia claramente, y en donde se aglutina la mayor parte de la población del municipio.

Esta zona está atravesada por la carretera de interés regional GC-2 que la recorre de Este a Oeste, configurándose como el auténtico eje vertebral del



desarrollo urbanístico del municipio. Se considera como Sistema General Viario Supramunicipal junto al cual se estructura la práctica totalidad del suelo urbano, apto para urbanizar.

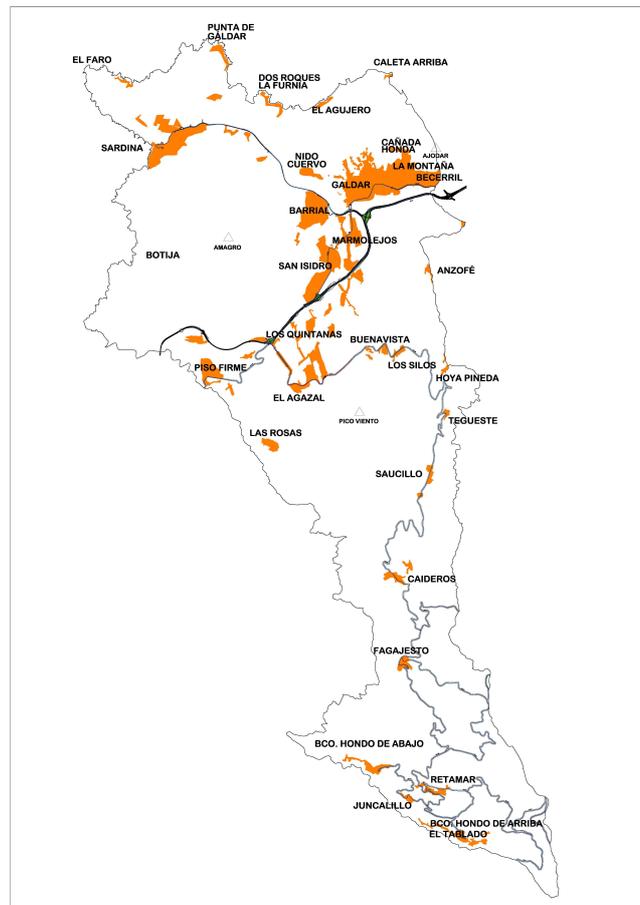
4.2.3.- Las Medianías

En esta zona, se ha producido una nucleación residencial que ha generado la formación de pequeños asentamientos, con mayor concentración en el área de En San José de Caideros, siendo el límite entre la zona de mediania y la alta o cumbre, subiendo desde los Quintanas primero encontramos El Agazal, Buena Vista, Hoya Pineda, Tegueste y Saucillo y que coexisten con áreas dispersas de edificaciones vinculadas a explotaciones agrícolas.

4.2.4.- La Zona Alta

En esta zona, se sitúa un núcleo, importante por su función de centro de servicios para los caseríos que la circundan, Fagajesto, con un cierto carácter urbano aunque de poca entidad dimensional y tres áreas de asentamientos más o menos dispersos y vocación rural (Barranco Hondo de Abajo, Juncalillo y Barranco Hondo de Arriba,). El punto más alto del municipio se sitúa en el barrio del Barranco Hondo de Arriba.

4,2,5 Zonificación de los barrios del Municipio





5.- ESTUDIO DE MOVILIDAD DEL CASCO DE GALDAR

La Zona Comercial Abierta de Gáldar coincide con el Casco Histórico, se encuentra al Norte de La carretera GC-220, hoy , Bajada de las Guayarminas al entrar en la zona urbana. Esta vía hasta el año 2000, la principal vía de comunicación entre las comarcas del norte, hoy día con la GC-2, la GC-220 a pasado a vía principal de comunicación del Municipio, y acceso al casco de Gáldar, a través de cuatro vías, calle Maninidra, Audiencia, por Capitán Quesada a Infanta Benchara y Drago. Hay proyecto de que el tramo de Bajadas de la Guayarminas convertirlo en una rambla y organizar el acceso haciéndolo mas atractivo.



La zona de aparcamiento se desarrollan en 8 bolsas, en parcelas de titularidad privada y publica, otra se encuentra en el barranco en la Huertas del Rey, el restos de aparcamiento están en paralelo en las vías rodadas, tanto dentro de la Zona Comercial como en el exterior de esta. Aun así el numero de aparcamiento es insuficiente, como podemos comprobar los jueves cuando se monta el mercadillo en torno a la Plaza de Santiago y cuando se producen eventos en el municipio, por lo que seria interesante habilitar mas bolsa de aparcamiento en el entorno del casco, en parcela no construida, y la posibilidad de realizar edificios de aparcamiento, como el que se pretende en el Colegio Antonio Padrón.





La carencia de zonas de aparcamiento y el afán de los ciudadanos por querer dejar su vehículo lo más cerca del casco histórico hacen que la circulación diaria dentro del municipio se haga muy pesada y lenta.

Después de años de análisis y estudio del sentido de la circulación rodada en el interior del casco del municipio, se ha llegado a la conclusión que la solución más idónea a la problemática del tráfico, es la que existe actualmente y que tal y como se describe en el plano adjunto se desarrolla de la forma siguiente:

A finales de los años noventa se pone en funcionamiento la autovía GC-2, que hará las veces de arteria principal de comunicación entre los pueblos de la comarca norte. Y es a partir de este momento cuando se crean dos accesos desde esta autovía; uno a través del Puente de Los tres Ojos que conecta la GC-2 con la C/ Bajada de Las Guayarminas, y el otro a través del Paseo de Los Guanarteme, avenida inaugurada en los últimos tiempos y que es muy apreciada por los galdenses como elemento de distracción y disfrute de las vistas hacia la zona de La Vega.

Tanto el acceso como la salida del Casco Histórico, centro del municipio, se puede realizar a través de tres vías que llamamos secundarias y que forman un anillo alrededor del casco. Por el oeste desde la calle Maninidra que conecta con C/ Guaires y Faicán Guanache, donde existen varias zonas de aparcamiento vigilado, por el este desde la calle Infanta Benchara que conecta con C/ Drago, Reina Arminda, San Miguel y Santiago para unirse a Doramas desde donde se sale del pueblo y por último el acceso, también desde el este, a través de la C/Audiencia que enlaza con las anteriores o bien con la C/ Artemi Semidán para salir del Casco.

Existen dos puntos conflictivos para el tráfico rodado y los peatones. Uno es la confluencias de las calles Drago y Doramas, este encuentro se estrecha creando un cruce de poca visibilidad y el segundo entre la calle Benartemi y Bajada de Las Guayarminas, donde hay que demoler parte de una edificación para continuar con el ancho de la vía Benartemi hasta el encuentro con la Bajada de Las Guayarminas.

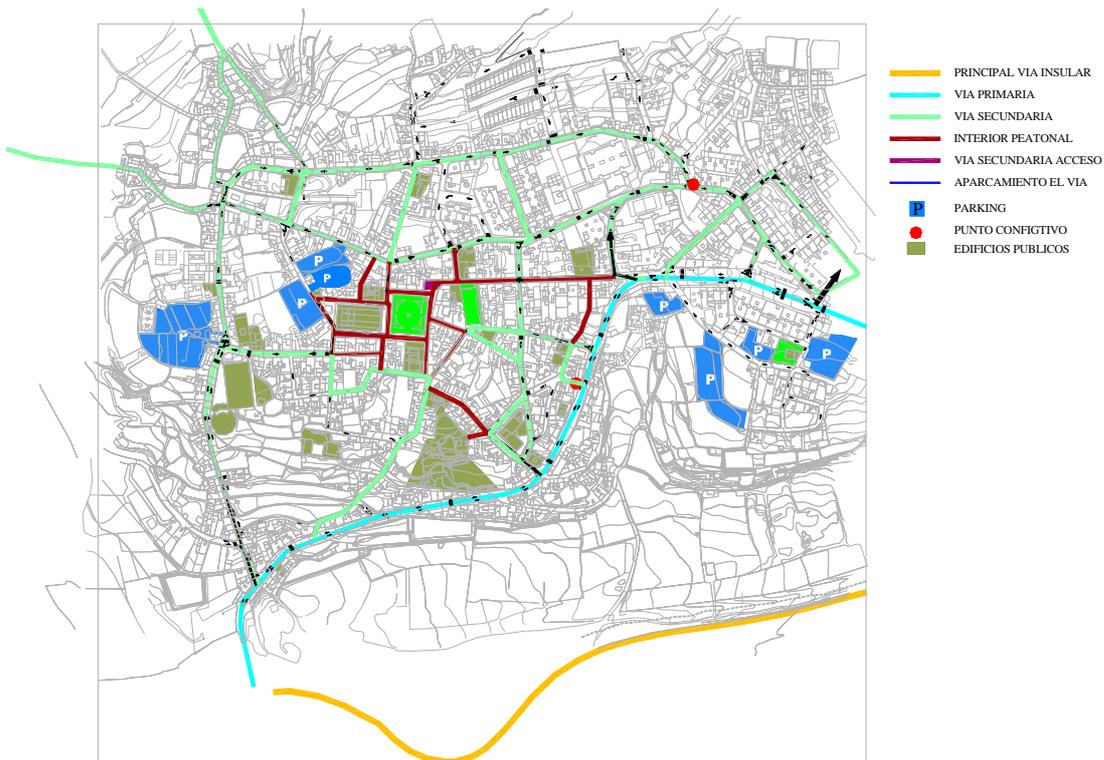


Cruce da las calles Benartemi u Bajada de Las Guayarminas



Cruce de las calles Doramas y Drago

El centro neurálgico del municipio se establece en el Casco Histórico y comercial, cerrado al paso de vehículos mediante la peatonalización de sus calles. Es aquí donde encontramos los principales edificios históricos como el Templo Arciprestal de Santiago, Las Casas Consistoriales, la Plaza de Santiago, el Teatro Municipal, el Museo de La Cueva Pintada y una multitud de tiendas muy variopintas, así como bares y restaurantes de distintas índoles que ofrecen al paseante un agradable clima de relajación y sosiego.

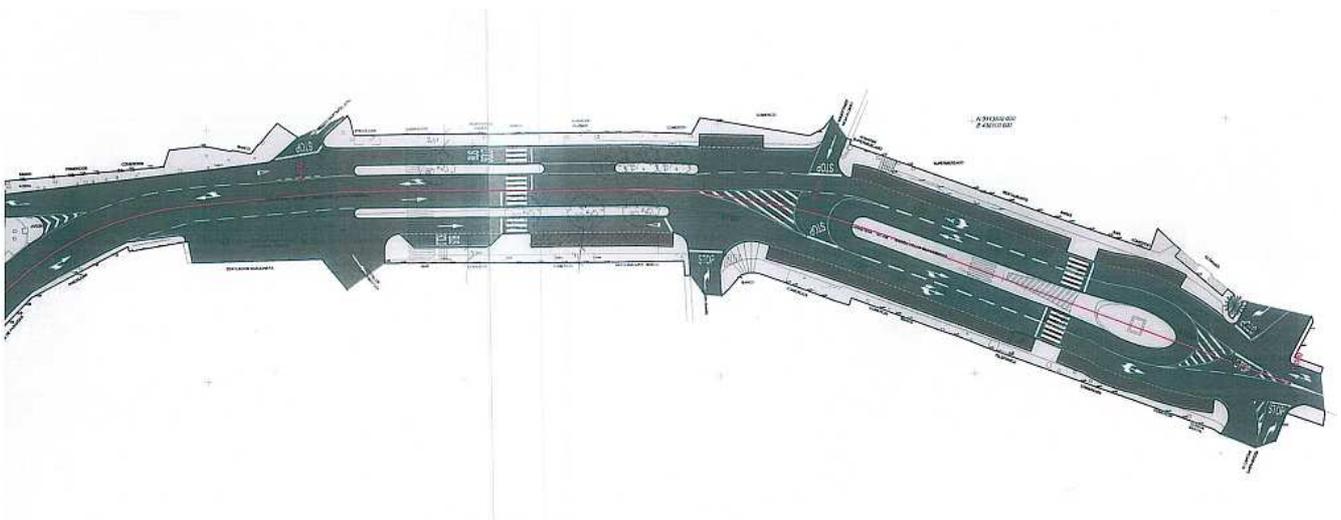
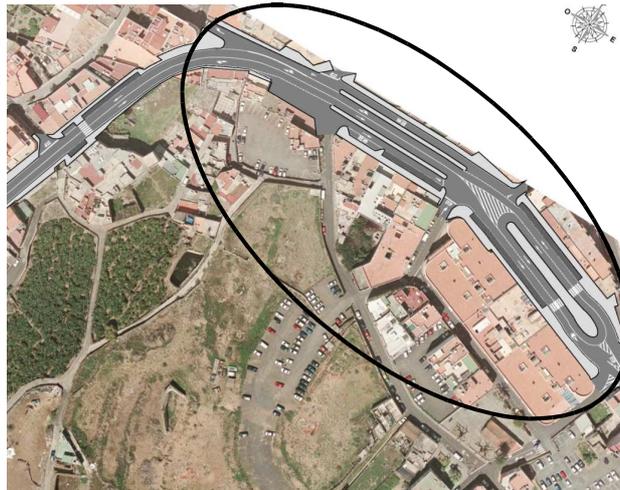




5.1.-TEJIDO COMERCIAL.

El principal eje comercial del municipio, desde siempre ha sido la calle Capitán Quesada, en la intención de potenciar y dinamizar el comercio, el ayuntamiento ha actuado en ella, peatonalizándola, con esto ha creado un mayor flujo de peatones. tiene orientación este-oeste, y con un foco muy atractivo como es el conjunto Histórico de Plaza de Santiago en el oeste. En esta calle es donde se encuentra la mayor oferta comercial, irradiándose a partir de ella asía el norte y el sur. Por el sur la Zona Comercial esta limitada por la(GC-220) y denominada en su parte urbana como calle Bajada de las Guayarminas y por el norte por la calle Doramas, se completa la oferta con el mercadillo al aire libre, que se instala los jueves en la zona de la Plaza de Santiago, también esta el mercado Municipal, que produce un transito importante de peatones, de gran importancia para aparición de actividades vincula con el comercio y el ocio.

La segunda concentración se encuentra en la Bajada de las Guayarminas desde la calle Capitán Carrasco hasta Medico Martín León. Por parte del Ayuntamiento, existe la intención de mejorar esta calle, por ser uno de los accesos al casco, la corporación tiene un proyecto de convertir esta vía en una rambla.

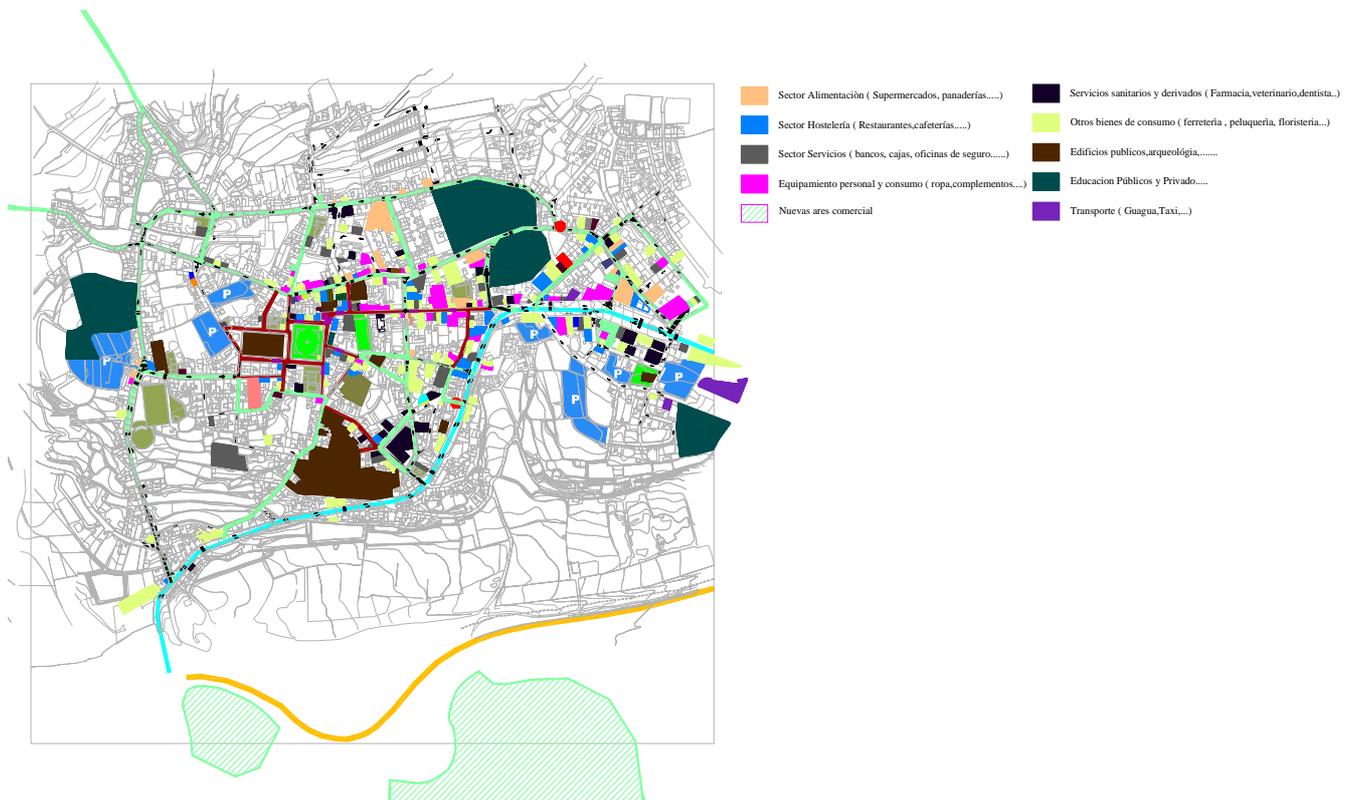




Las intervenciones que se han ido desarrollando en años anteriores en las calles que están dentro de la ZCA, han ido enriqueciendo el entrono urbano, la calidad urbanística medio ambiental de esta zona comercial. Las intervenciones se han basándose principalmente en la peatonalización de calles, ensanche de aceras, eliminar la diferencia de cotas entre la acera y la calzada, todo ello ha producido un crecimiento de la actividades comerciales, de ocio, de restauración, con aparición de terrazas en la vía pública, oficinas, etc.

Apartes de los comercios en el Casco de Gáldar, se produce una movilidad importe con el atractor Turístico, el Conjunto Histórico de la Plaza de Santiago y su iglesia, la Cueva Pintada, Museo de Antonio Padrón, Teatro Municipal recientemente restaurado, La Casa Consistorial con el Drago centenario, Casa Verde de Aguiar y en proyecto el museo de la ciudad en la Casa del Capitán Quesada, recientemente restaurada para este fin, y la casa museo del pianista Pedro Espinosa, y todo el casco de Gáldar.

El Ayuntamiento de Gáldar tiene previsto dos parcelas comerciales, una gran superficie en Las Longueras, con una parcela de 127.145 m² y edificable 75.798 m²,y un área comercial de 8.000 m² y construible 5.000 m². también en la Vega, limitada por la autovía GC-2 la GC-292. Esto crea un nuevo foco comercial fuera del Casco, que se conectaría por la GC.292 y la calle Maninidra y Guaires que asumirían gran parte del trafico de entrada y salida del Casco, así como el acceso a las bolsas de aparcamiento que se encuentra al oeste del caso. La calle Maninidra desde la GC-292 hasta el terrero de lucha, se realizo una intervención mejorando sus condiciones, faltando por actual desde el Terrero hasta la calle Guaires, también esta ultima la intensión del ayuntamiento es mejorar las condiciones de estas calles, ya que es uno de los acceso importantes al casco.





5.3.-TRANSPORTE PUBLICO.

Uno de los impulsores mas importante para las Zonas Comerciales es un buen acceso a los trasporte público y su próximo a zonas peatonales, es tan o mas importante que el aparcamiento. Por lo que las paradas del transporte publico debe estar situada en puntos estratégicos del recorrido del peatón, tanto en las zonas peatonales como de trafico rodado, y sobre todo crear un recorrido que sea atractivo.

Gáldar cuenta con una estación de guaguas, en la entrada del casco en el sentido Las Palmas Gáldar, de la empresa **GLOBAL** y de ámbito insular, ademas de comunicar con las demás comarcas, a los residentes y los foráneos, también interno de la comarca comunicando Las Medianías y la parte zonas de la cumbre.

La empresa de transporte **GUZMAN** comunica el casco con Sardina, cuenta con tres lineas

LINEA 1 Gáldar - Sardina y Sardiana - Gáldar



LINEA 2 Gáldar – Sardina (por los barrios de Barrial Cumbresillas del Faro)



LINEA 3 Gáldar – Dos Roques – La Furnia – Punta de Gáldar





La empresa **GUMIDAFE**, tiene servicios de líneas regular entre Gáldar y Santa María de Guía. Esta compañía tiene el servicio de transporte es mas amplio de la comarca, aparte de unir los dos municipios, una barrios de los dos comarcas, contando con siete líneas.

LINEA 1 Gáldar Santa María de Guía



LINEA 2 Gáldar Santa María de Guía – Anzo





LINEA 3 Gáldar Santa María de Guía – Los Sauces

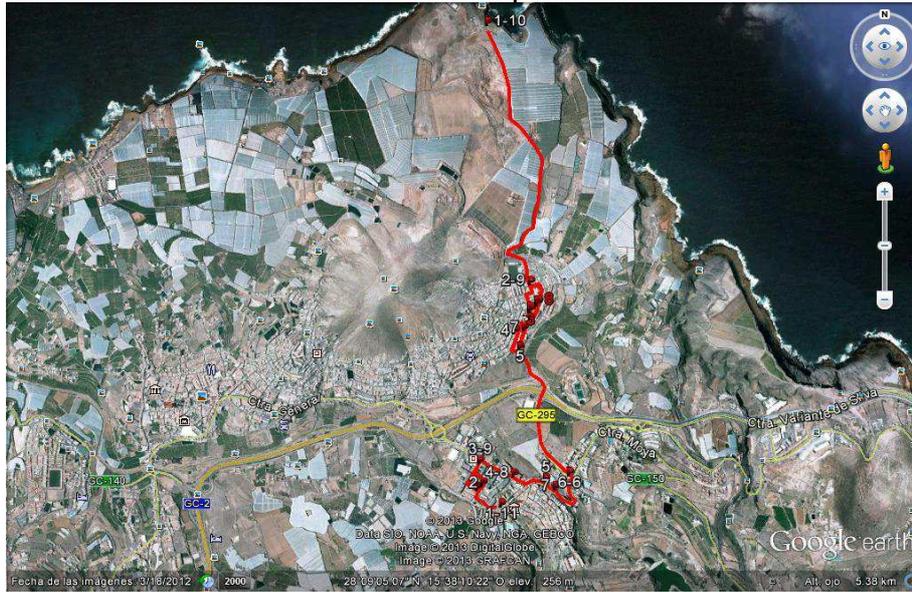


LINEA 4 Gáldar El agujero – Bocabarranco

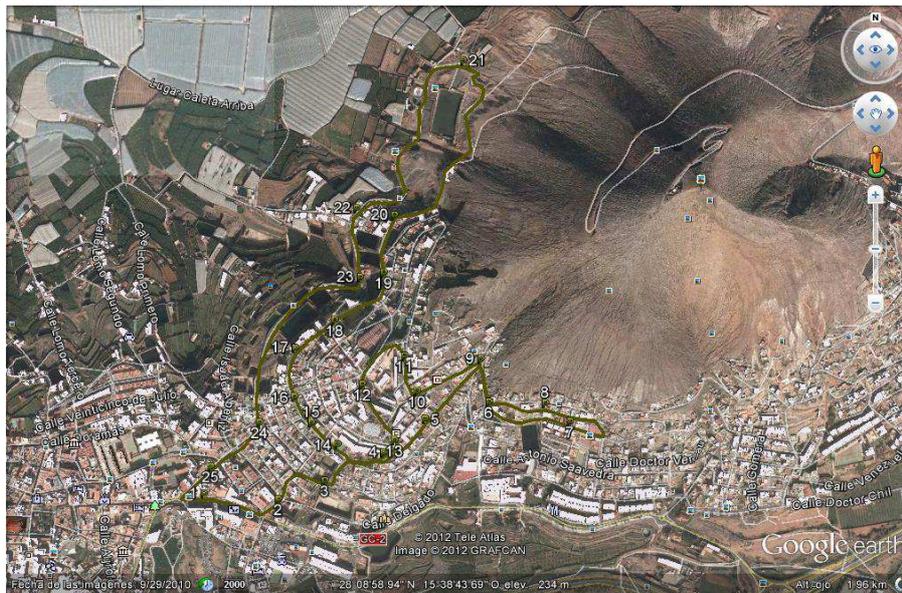




LINEA 5 Gáldar Santa María de Guía – Roque Prieto



LINEA 6 Gáldar – La Montaña de Gáldar





5.3.-MOVILIDAD PEATONAL.

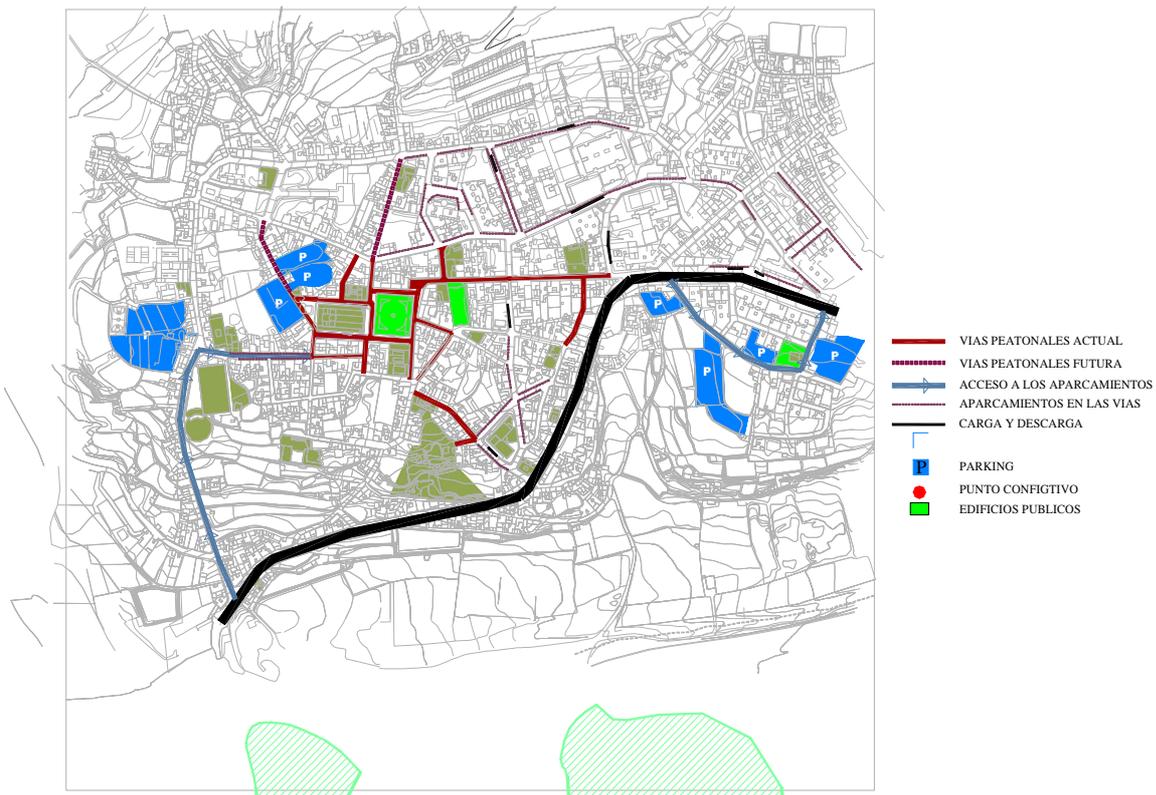
El Ayuntamiento de Gáldar cuenta con una zona peatonal en el casco urbano, coincidiendo con el Casco Histórico, como ya hemos comentado anteriormente, se peatonalizó la calle Capitán Quesada, las calles que forman el entorno de la plaza, la Iglesia y teatro, y se está trabajando actualmente en la ampliación de esta peatonalización a otras calles del casco, la calle Santiago de los Caballeros y Faicán Guanache. Todas estas actuaciones se centran en el Casco Histórico, la más transitada y donde se producen los desplazamientos peatonales de mayor volumen.

En un plan de movilidad es fundamental potenciar los modos no mecanizados para viajes de corto recorrido y dado que la totalidad del casco se encuentra a una distancia de unos 800 m. la movilidad peatonal presenta un gran potencial.

Un factor importante es asegurar una adecuada infraestructura para las personas de movilidad reducida, mediante:

- Rebajas de los bordillos
- Reducir al máximo la estrechez de las aceras debido a la localización inadecuada de mobiliario urbano, obras o el trazado de acera insuficiente.

El ayuntamiento en su próximo proyecto es completar la calle Maninidra, anteriormente se realizó la mejora de esta calle, desde el enlace con la GC-220 hasta el Terrero de Lucha a mitad de la calle y la calle Guaires, permitiendo el tráfico rodado, pero mejorando sus condiciones, ensanchando las aceras, rebajar los bordillos y eliminando las barreras arquitectónicas existentes. La ejecución de esta calle es importante ya que es uno de los accesos importantes al casco y un número importante de aparcamiento, ya que conecta cuatro zonas de 450 aparcamiento.





5.3.-MEDIDAS DE GESTIÓN Y LIMITACIÓN DEL APARCAMIENTO.

Las principales playas de aparcamiento se encuentran próxima a los extremo del eje comercial, esto permite realizar un recorrido peatonal atractivo, ya que por el Oeste tenemos que pasar por el Conjunto Histórico y el otro por el Este pasando por la Zona Comercial Abierta. Por lo que su ubicación la consideramos estratégica.

Para mejorar la accesibilidad se esta limitando la superficie de aparcamiento dentro del Casco, con las intervenciones anteriores, se ha seguido este criterio, ensanchando las aceras y reduciendo el aparcamiento en un solo lado de la vía y creando zonas reservadas de aparcamiento de cargas y descarga, para facilitar la recepción de mercancías al comercio.

El Ayuntamiento dispone de servicio y ordenanza de regulación del aparcamiento en la zona del Casco, estableciendo un horario de mañana y tarde, con lo que permite una rotación, permitiendo el mayor numero de visitantes, y provocando un cambio de comportamiento en los usuarios de vehículos privado en el entorno. Esto puede producir un transvase de viajeros al transporte público.

6. PROPUESTAS DE MEJORA DE ACCESO AL CASCO Y MOVILIDAD

El Ayuntamiento estudia la mejora de los acceso al Casco de Gáldar desde la carretera general GC-.220, empezando por la calle Maninidra, Benartemi, Santiago de Los Caballeros y Faicán Guanache. Las obras a realizar son de mejoras de la accesibilidad sin afectar a su trazado ni categoría, excepto Faicán Guanache y Santiago de Los Caballeros se harán peatonales.

6.1 Calle Maninidra

Es una de las entradas y salidas al casco por el Oeste, y que nos lleva a las bolsas de aparcamiento mas importantes del casco, aproximadamente sobre 450. En esta calle se realizo una intervención en la que se ensancho la calle, y se mejoro el acceso ensanchado las aceras, creando aparcamientos en paralelo, diferenciando cada una de las zonas, cambiando el pavimento, la aceras con bordillo de hormigón y pavimento de ferrero gres, la de aparcamiento con adoquines de hormigón gris y la calzada de asfalto. Esta obra no se ejecuto completamente, faltando unos 100 m, menos de la mitad de la calle, desde donde se encuentra el terrero de lucha hasta la calle Guaires.

6.2 Calle Guaires

Es continuación de la calle Maninidra, teniendo la misma importancia y tratamiento que esta, por lo que su tratamiento sera igual



6.4 Calle Benartemi

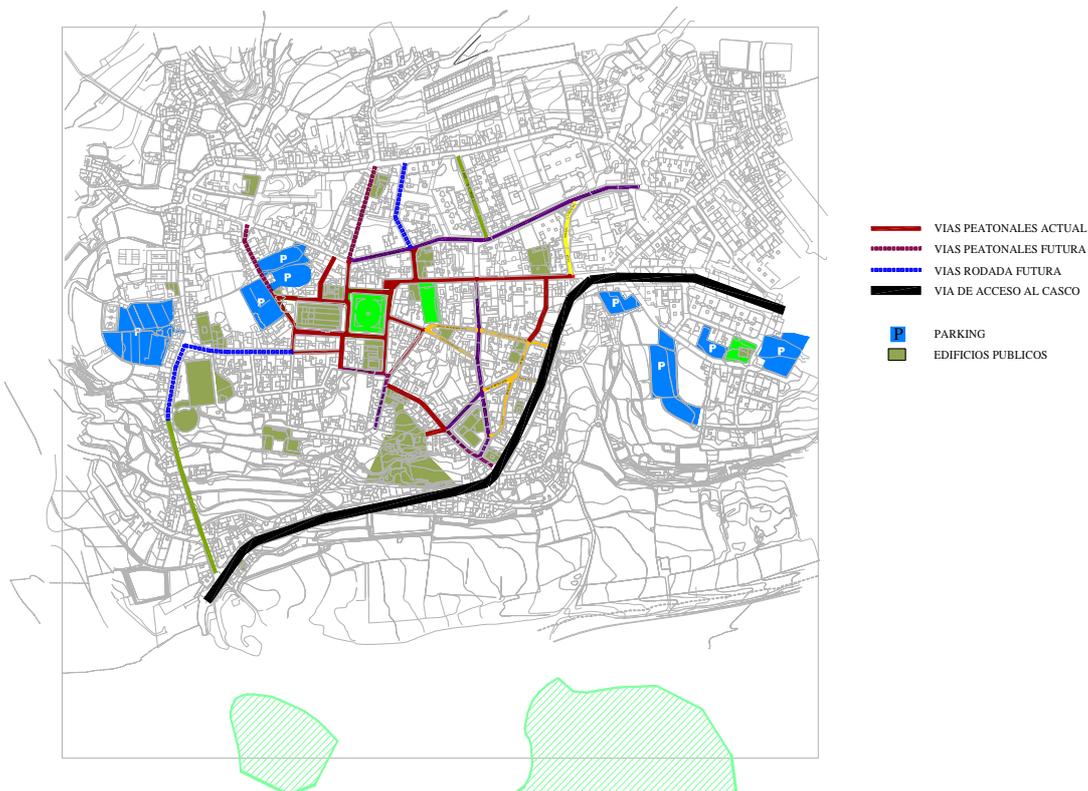
Esta calle va desde Algirufe a la GC-220, se ha actuado en toda la calle, siendo rodada, con tratamiento distinto desde Algirufe hasta su encuentro con Bentago Semidán, tiene acera a diferente cota que la calzada de asfalto, en cambio el tramo que va desde Bentago Semidán hasta la GC-220, no existe desniveles entre la acera y la calzada que se ejecuto con adoquines de hormigón. Tiene una longitud de unos 28 m de largo. En su encuentro con la GC-220, existe un estrechamiento producido por una edificación de una planta propiedad del Cabildo, a la que hay que demoler unos 17 m².

6.5 Calle Santiago de los Caballeros

Se encuentra un numero importante de edificaciones incluidas en el Catalogo Arquitectónico del Casco de Gáldar, destacando la Casa del Capitán Quesada, futuro museo de la ciudad. El tratamiento para esta calle es peatonal, igual a las que conforman la plaza, eliminando los desniveles. El tratamiento sera aceras de cantería así como el bordillo y la calzada de adoquines.

6.6 Calle Faicán Guanache

Es continuación de la calle Gumidafe, recientemente reformada, convirtiéndola en peatonal, con el mismo tratamiento que las calles que circunda la Iglesia de Santiago. El tratamiento sera aceras de cantería así como el bordillo y la calzada de adoquines.





7. PLAN DE SEÑALIZACION VIAL

El objetivo principal es incrementar la información y seguridad en los puntos que se han detectado problemas.

Para ello, se estudia una propuesta de señalización vial que potencie el uso de las vías de circulación, reduzca el tráfico en el casco urbano e informe adecuadamente de los principales puntos de interés.

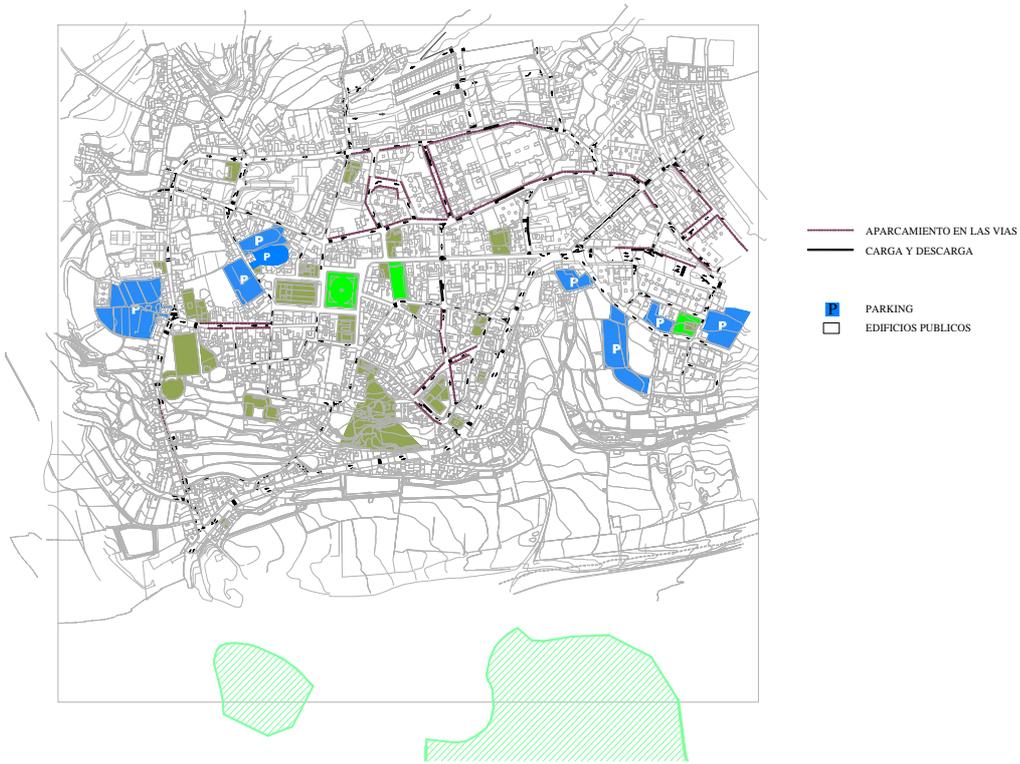
- .- Creación de badenes en las zonas más céntricas y transitada de peatones,
- .- Indicaciones en los accesos que dirija el tráfico hacia las vías de circulación.
- .- Señalización que oriente a los conductores hacia los principales puntos de aparcamiento en la zona peatonal.
- .- Indicación en el viario principal para dirigir el tráfico de vehículos de transporte de mercancías, por determinados itinerarios y hacia los puntos establecidos de cargas descarga y aparcamiento específico.
- . Indicación de los puntos de interés.

El centro urbano debe estar claramente señalizado. Por lo que es importante realizar un inventario de puntos de interés para, que a través de la señalización clara de rutas de recorrido, orientar al visitante y al ciudadano a su destino.

Es importante instalar la señalización orientativa ya en las entradas a la localidad y que esta continúe por las vías, minimizando así el tráfico de agitación.

Como centro atractores más estratégicos a tener en cuenta en la señalización cabe destacar los siguientes:

- Centro de salud y especialidades
- Estación de guaguas
- Ayuntamiento y centro históricos
- Equipamientos deportivos y sociales
- Centros de ocio
- Zonas de carga y descarga



Gáldar a de Noviembre de 2012

Fdo.: