

ANTEPROYECTO CORREDOR PEATONAL DE LAS BREÑAS



La carretera de Las Breñas discurre desde su intersección con la carretera de Los Ángeles y la carretera de la Virgen, hasta el límite municipal con la Matanza de Acentejo.

De las demandas vecinales, en cuanto a espacios de ocio para la práctica del deporte por un lado, y por otro, demandas en cuanto a una comunicación peatonal entre los núcleos poblacionales del Casco y las urbanizaciones, surge la necesidad de un corredor peatonal entre ambos núcleos, creando para ello un carril peatonal en el margen norte de la carretera de Las Breñas.



- **Planeamiento vigente**

El instrumento de planeamiento urbano vigente en El Sauzal es el PGO de 2010, cuyo Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana de El Sauzal fue aprobado por acuerdo de la C.O.T.M.A.C de 1 de octubre de 2010, tal y como consta en la Resolución de 12 de diciembre de 2011 (B.O.C.A. nº 249, de 21 de diciembre de 2011).

Se ha consultado dicho planeamiento para determinar dichas afecciones. El PGO contempla dentro de los Sistemas Generales de Red Viaria, el SGRV 2 “Ramblas Las Breñas”. El PGO atribuye al SGRV 2 “Ramblas Las Breñas”, la función de eje costero contemplada en el PIOT, que discurre de este a oeste entre los límites del municipio con Tacoronte y La Matanza, aprovechando el trazado de



varias vías preexistentes: calle El Calvario, Avenida Inmaculada Concepción, carretera de Los Ángeles y carretera de Las Breñas hasta el límite con La Matanza. En su ordenación han prevalecido los criterios de protección de la continuidad y funcionalidad de la vía a pesar de lo heterogéneo de su composición, en base a vías preexistentes que atraviesan distintas clases de suelos, por lo que se pueden distinguir los diferentes tramos que se muestran en la imagen a continuación. Tal y como se observa en dicha imagen, el tramo donde se pretende implantar el corredor peatonal queda englobado dentro de los tramos 2 y 3 de dicho SGRV-2.

- **Condicionantes del manual del Reglamento de Accesibilidad de Canarias**

El diseño del corredor peatonal se ha procurado adaptar en la medida de lo posible a los requisitos del Reglamento de Accesibilidad de Canarias. A los efectos del presente reglamento, se considera un itinerario como adaptado cuando cumple las condiciones siguientes:

1. La banda libre o peatonal tiene una anchura mínima de 1,40 m.
2. La pendiente longitudinal en todo el recorrido no supera el 6% y la transversal es igual o menor del 1,5%
3. Los elementos arquitectónicos resistentes y ornamentales, y otros objetos en fachada, no podrán sobresalir más de 10 cm si están situados a menos de 2,10 m del suelo. Esta consideración es extensiva a anuncios, banderolas, toldos y ramas de árboles o arbustos y en general a cualquier elemento que pueda constituir un obstáculo.
4. No existen escaleras, ni peldaños, ni interrupción brusca del itinerario.
5. El pavimento es duro, no deslizante, su ejecución es perfecta, lo que significa que no presenta cejas ni más resaltes que los dibujos o hendiduras de las losas que lo constituyen.
6. Si el trazado del itinerario comprende una zona ajardinada, las sendas peatonales puede ser de suelo blando, esto es, de arena o tierra, pero debidamente compactado, o estar cubiertas con una capa

de riego asfáltico y, en cualquier caso, estarán exentas de gravilla o cualquier otro material suelto.

7. Los elementos comunes de urbanización, así como los del mobiliario urbano que formen parte del recorrido, son adaptados.

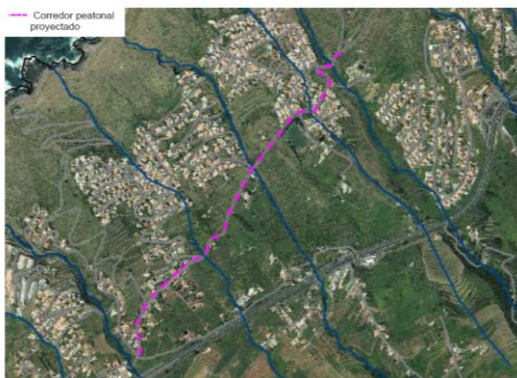
- El corredor peatonal se ha diseñado con una anchura de 1,5 m
- En los tramos con riesgo de caída (tramos volados o con desmonte a un margen), se han dispuesto por un lado barreras de seguridad mixtas de madera y acero, y por otro, barandillas peatonales tipo guarda cuerpos SB20 sobre pletina.
- En el resto de zonas se han dispuesto separadores de carril, equipados con tiras reflectantes de nivel II por toda su superficie.

- **Cauces hidrológicos**

El tramo de la carretera de Las Breñas en el que se proyecta el corredor, atraviesa cuatro cauces a lo largo de su recorrido. En las siguientes imágenes se muestran los cauces y las cuencas correspondientes.

Para la propuesta de implantación del corredor peatonal es necesario recalcar que se tendrá en consideración el planeamiento vigente. De esta forma, y para no ir en contra de dicho planeamiento, solo se actuará en la franja ocupada en la actualidad por el corredor existente.

El proyecto a redactar consiste en la implantación de un corredor peatonal de 1.658 metros de longitud en el margen norte de la carretera de Las Breñas.



La actual carretera de Las Breñas, en el tramo de actuación tiene una pendiente media, ascendente en el sentido de avance desde el casco urbano de un 6.33%. La carretera, además, cuenta con 22 curvas circulares con un radio mínimo de 12 metros.

Existen actualmente limitaciones de velocidad mediante señalización vertical de 60 y 50 km/h.

El trazado del corredor peatonal debería adaptarse al existente por su margen derecho. Se proponen modificaciones puntuales de eje de la actual carretera para reconfigurar la carretera con una velocidad limitada de 40 km/h.

- **Secciones tipo**

La carretera de Las Breñas tiene actualmente una anchura media de calzada de 6,50 metros, 3,25 metros por carril, aunque en algunas curvas cuenta con sobreaancho. Existen algunos tramos con arcén de hasta 50 cm de anchura.

En diversos tramos, en el borde derecho de la carretera, nos encontramos con un muro de contención de altura variable ejecutado con hormigón en masa o ciclópeo con un ancho en coronación de hasta 60 cm.

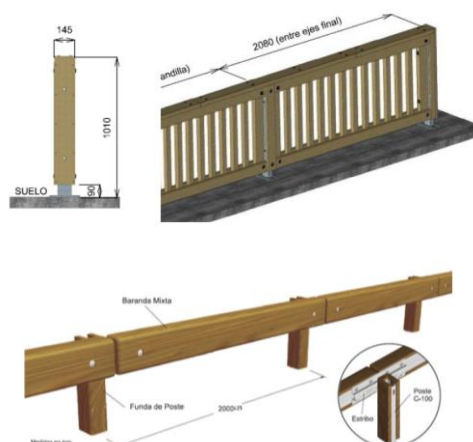
PROPUESTA

- **Sección Tipo 1**

Se aplicaría en aquellas zonas en donde existe un muro de contención en el margen derecho de la carretera. Es de resaltar que habitualmente los tramos actuales cuentan con barrera de seguridad como medida de defensa.

La sección tipo 1 absorbe el ancho de coronación del muro existente y, cuando es necesario, se ejecuta un voladizo sobre el mismo. El voladizo es de anchura variable de hasta 70-80 cm.

La barrera de seguridad que se propone tiene una altura total sobre el pavimento de 650 mm y cuenta con captafaros, distancia entre postes de 2 metros y se ancla mediante pernos y placa a la propia losa del corredor peatonal.



La barandilla de protección de peatones deberá cumplir la normativa vigente, existiendo múltiples modelos en el mercado, se ancla en el extremo del voladizo mediante pernos y placa, ya que los postes serán metálicos revestidos con madera.

➤ **Sección Tipo 2**



Esta sección se utilizaría en aquellas zonas en donde no existen obstáculos en los márgenes actuales de la carretera, se absorbería el arcén, se limitaría la velocidad a 40 km/h y se eliminaría la línea de separación de sentidos de tráfico.

La separación entre el corredor peatonal y el tráfico se realiza con un separador plástico reflectante de dimensiones 80 cm de longitud, 20 cm de anchura y 11 cm de altura. Este separador se viene utilizando en diferentes ciudades españolas en carriles bici y peatonales con buena aceptación y resultado. Se instala mediante tacos de plástico y tornillos ocultos en la pieza.

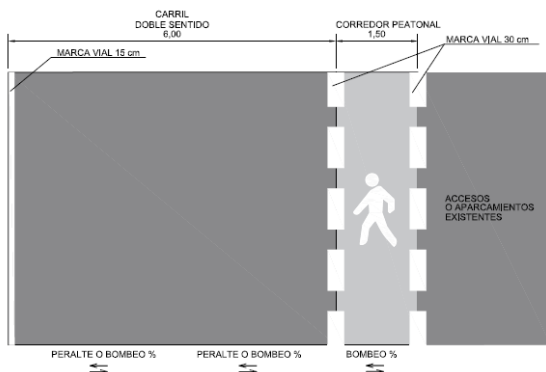
➤ **Sección Tipo 3**

La sección tipo 3 se utilizaría en las zonas donde el corredor actual está limitado por edificaciones o muros de cerramiento a ambos lados de la carretera. En este caso, se prevé que la calzada tenga una anchura total de 5,25 metros, a diferencia del resto de secciones en donde el ancho total de la calzada es de 6 metros.



La sección tipo 3, con respecto al corredor peatonal, tiene las mismas características que la sección tipo 2.

➤ Sección Tipo 4



La sección tipo 4 se implantaría en las zonas de acceso a urbanizaciones, propiedades privadas o aparcamientos. La sección está limitada exteriormente por sendas marcas viales de 30 cm de anchura, dando prioridad en el cruce a los peatones.

La sección tipo 4, con respecto al corredor peatonal, tiene las mismas características que la sección tipo 2.

INNOVACIÓN, DISEÑO Y CALIDAD EN EL CORREDOR

En los apartados anteriores se ha especificado las características de cada uno de los tramos que conforman el corredor. Se han implementado las características de diseño y calidad más actuales del mercado que permiten un coste de mantenimiento y conservación prácticamente nulos. Se han utilizado materiales ecológicos en aquellas partidas donde ha sido posible como barandillas y separadores. En resumen se han adoptado las siguientes medidas en aras de una mayor calidad e innovación en el corredor:

- No utilización de revestimientos sobre el corredor que aumentan los costes de mantenimiento y conservación.
- No elevación de la rasante actual de la carretera que modificaría la escurridad de la misma.
- Separador de plástico con efecto memoria que recupera su forma original tras un posible atropello y reduce el riesgo de lesión tras una posible caída. Color rojo que aumenta su visibilidad. Equipado con tiras reflectantes de Nivel II en toda su superficie.
- Iluminación LED en los tramos de Sección tipo 1, de mayor peligrosidad.
- Utilización de barreras de seguridad metal-madera con tratamiento de preservación ante ataque biológico para clase de riesgo 4. La barrera ha superado ensayos de choque a escala real, según la Norma Europea UNE-EN 1317-2, nivel de contención N2 con clase de severidad A y anchura de trabajo W4.

ANTEPROYECTO CORREDOR PEATONAL DE LAS BREÑAS

