

INDICE

1.	INTRODUCCION	2	7.1.	DESCRIPCION GENERAL	38
1.1.	PLANES INSULARES, TERRITORIALES Y MUNICIPALES	2	8.	ACTUACIONES. PROYECTO (Y SEPARATA) DE CONSTRUCCIÓN DEL ENLACE DE LA TF-1 CON LA TF-66 EN GUAZA.....	39
1.2.	ACTUACIONES SINGULARES.....	3	8.1.	DESCRIPCION GENERAL	39
2.	PLAN INSULAR.....	3	8.2.	EL ENLACE.....	39
2.1.	PLAN INSULAR DE ORDENACION DE TENERIFE.....	3	8.3.	LA VARIANTE	39
3.	PLANES TERRITORIALES	10	9.	ACTUACIONES. PROYECTO REFUNDIDO NUEVA CARRETERA SANTIAGO DEL TEIDE - ADEJE	40
3.1.	P.T.P.O PLATAFORMA LOGISTICA DEL SUR.....	10	9.1.	DESCRIPCION GENERAL	40
3.2.	P.T.E.O. INFRAESTRUCTURA DEL TREN DEL SUR.....	14	10.	ACTUACIONES. CENTRO SOCIO-SANITARIO DEL SUR.....	41
3.3.	P.T.P.O. CABO BLANCO - BUZANADA	14	10.1.	DESCRIPCION GENERAL.....	41
3.4.	PTPO COMPLEJO TURISTICO DE RASCA.....	16	10.2.	ACCESOS	42
3.5.	PTPO CAMPAMENTOS TURISTICOS	17	11.	ACTUACIONES. VARIANTE DE LA TF-1. EMPALME CON EL ANILLO INSULAR	42
3.6.	PTPO DE LA COMARCA DE ABONA	20	12.	ACTUACIONES. PROYECTO CONSTRUCCIÓN DEL TERCER CARRIL DE LA AUTOVÍA TF-1. TRAMO SAN ISIDRO – LAS AMÉRICAS.	42
3.7.	P.T.E.O. DE RESIDUOS DE TENERIFE	22	12.1.	DESCRIPCION GENERAL.....	42
4.	PLANES MUNICIPALES	24	13.	FICHAS DEL PLANEAMIENTO	44
4.1.	PGOU DE GRANADILLA	24	14.	FICHAS DE ACTUACIONES	45
4.2.	PGOU DE ADEJE	28			
4.3.	PGOU DE SAN MIGUEL DE ABONA.....	29			
4.4.	PGOU DE ARONA	32			
5.	ACTUACIONES. PROYECTO MODIFICADO DEL DE VIA DE SERVICIO Y MODIFICACION DE ENLACES DE SAN ISIDRO – AEROPUERTO SUR.....	34			
5.1.	DESCRIPCIÓN GENERAL	34			
5.2.	EL ENLACE DE SAN ISIDRO.....	35			
5.3.	LAS VIAS DE SERVICIO	35			
6.	ACTUACIONES. PROYECTO DE RECTIFICADO DE LA TRAZA DE LA CARRTERA TF-6223 DE GUAZA A LAS CHAFIRAS	36			
6.1.	DESCRIPCION GENERAL	36			
7.	ACTUACIONES. PROYECTO DE LINEA DE ALTA TENSION, CENTRAL DE GRANADILLA – S.E. LOS VALLITOS.	38			

1. INTRODUCCION

Tenerife, la isla con mayor superficie (2034Km²), el 27,1% de la superficie total de la Comunidad y población, superior a los 800.000 habitantes, un 40 % de la población total del archipiélago y constituye una de las dos islas del "sistema central", debido no sólo a su ubicación geográfica sino también a su posición como generador de actividad económica y social.

Los núcleos poblacionales se encuentran fundamentalmente en la franja costera, donde se ha concentrado el desarrollo en las últimas décadas y las cabeceras municipales suelen estar situadas en las medianías, consecuencia de la localización de suelos más aptos desde un punto de vista agrícola. La gran superficie de suelo protegido, acentúa la concentración de población, en constante crecimiento, en la franja costera.

Como se ha expuesto con anterioridad en los 27 kilómetros del corredor sur a estudiar se ven afectados por numeroso planeamiento (en distinto grado de avance) donde además se superponen un conjunto de actuaciones.

Por otra parte a lo largo del corredor existen múltiples enlaces e intersecciones en la TF-1 que presentan graves problemas de congestión. Esto unido a la elevada Intensidad Media Diaria de la autopista hace necesario una nueva planificación viaria para el adecuado desarrollo urbanístico de los municipios afectados.

Se pretende en este punto describir el planeamiento que en la actualidad incide sobre este ámbito a través de las determinaciones y criterios de ordenación de los planes territoriales que desarrollan las siguientes intervenciones previstas por el PIOT: Como integrantes del Modelo de Ordenación Territorial (MOT), dos infraestructuras de comunicación con el exterior de la isla: Puerto de Granadilla y Aeropuerto Reina Sofía, ambas integradas en la operación singular estructurante (OSE) de la Plataforma Logística, junto con el Polígono Industrial de Granadilla.

Asimismo, se prevé el desarrollo de otras tres OSE.s.: Rehabilitación de la Ciudad turística de Los Cristianos, Complejo de Equipamientos de Rasca y Estructuración urbana de Cabo Blanco-Buzanada; así como otros ámbitos de intervención singular como el Centro Insular de Deportes del Motor, cuatro ámbitos extractivos y la OSE del Complejo Ambiental de residuos de Arico. Además de ello, a lo largo del corredor insular, se prevé el desarrollo de las infraestructuras asociadas al Tren del sur.

Todos estos planes se encuentran en la actualidad en sus respectivas fases de redacción y/o tramitación.

Además de lo anterior, confluyen sobre el mismo ámbito actuaciones previstas en algunos proyectos promovidos por el Gobierno de Canarias, así como los sistemas generales viarios de los Planes Generales municipales.

Por lo expuesto, se superponen sobre el mismo ámbito un conjunto de planes territoriales, urbanísticos, proyectos en redacción, licitación o incluso adjudicados promovidos por distintas administraciones, cada uno con sus respectivas propuestas de ordenación y determinaciones que afectan al corredor insular sur (accesos, intersecciones, enlaces, etc.).

1.1. **PLANES INSULARES, TERRITORIALES Y MUNICIPALES**

Se relacionan a continuación los Planes que intervienen en la traza a estudiar.

PLAN INSULAR DE ORDENACION DE TENERIFE

- P.I.O.T. Aprobado definitivamente. BOC nº140, 19/10/2002. (Cabildo de Tenerife).
- P.I.O.T. Adapatación a las Directrices. Aprobación inicial. BOC nº026 05/02/2007. (Cabildo de Tenerife).

PLANES TERRITORIALES

- P.T.P.O PLATAFORMA LOGISTICA DEL SUR. (O.S.E.) Aprobación Inicial. BOC nº076 20/04/06. (C. de Tenerife).
- P.T.E.O INFRAESTRUCTURA TREN DEL SUR. Aprobación Definitiva. BOC nº087 02/05/07. C. de Tenerife).
- P.T.P.O CABO BLANCO BUZANADA. (O.S.E.) Aprobación Inicial. BOC nº108 06/06/06. C. de Tenerife).
- P.T.P.O. COMPLEJO TURISTICO RECREATIVO DE RASCA. (O.S.E.) En Avance.
- P.T.P.O. COMARCA DE ABONA. En Avance.
- P.T.E.O. CAMPAMENTOS DE TURISMO. En Avance.
- P.T.E.O. DE RESIDUOS DE TENERIFE

PLANES MUNICIPALES

- P.G.O. DE ADEJE. Ayuntamiento de Adeje. Sin aprobar. Estudio Jalvo S.L.
- P.G.O. DE ARONA. Ayuntamiento de Arona. Sin aprobar. GESPLAN. Jorge Coderch.
- P.G.O. DE SAN MIGUEL. Ayuntamiento de San Miguel. Sin aprobar. J.D.A. & Asociados S.L.
- P.G.O. GRANADILLA. Ayuntamiento de Granadilla. Sin aprobar. GESPLAN. Jorge Coderch.

1.2. ACTUACIONES SINGULARES

- PROYECTO DE CONSTRUCCION DE LA AMPLIACION DEL TERCER CARRIL DE LA AUTOVIA TF-1. TRAMO SAN ISIDRO – LAS AMERICAS. En redacción. CCIMA S.L. (Gob. De Canarias).
- PROYECTO MODIFICADO DEL DE VIA DE SERVICIO Y MODIFICACION DE ENLACES DE SAN ISIDRO – AEROPUERTO SUR. En ejecución. ACCIONA (Gob. De Canarias).
- PROYECTO (Y SEPARATA) DE CONSTRUCCIÓN DEL ENLACE DE LA TF-1 CON LA TF-66 EN GUAZA. Redactado. Apia XXI. (Cabildo de Tenerife).
- PROYECTO DE RECTIFICADO DE LA TRAZA DE LA CARRTERA TF-6223 DE GUAZA A LAS CHAFIRAS. Redactado. Servicio Técnico de Carreteras (Cabildo de Tenerife).
- PROYECTO REFUNDIDO NUEVA CARRETERA SANTIAGO DEL TEIDE – ADEJE. Redactado. TECAMAC. (Gob. de Canarias)
- CENTRO INSULAR DE DEPORTES DEL MOTOR En Ejecución. . GPO TN. (Cabildo de Tenerife).
- CENTRO SOCIO-SANITARIO DEL SUR. En Ejecución. Artengo Domínguez Anadón y Asociados, S.L. Consejería de Sanidad. (Gob. De Canarias, Cabildo de Tenerife).
- PROYECTO DE LA VARIANTE DE LA TF-1. EMPALME CON EL ANILLO INSULAR. (Gob. De Canarias).
- PROYECTO DE LINEA DE ALTA TENSION, CENTRAL DE GRANADILLA – S.E. LOS VALLITOS. (Unelco-Endesa).

2. PLAN INSULAR

2.1. PLAN INSULAR DE ORDENACION DE TENERIFE

2.1.1. DEFINICION Y JERARQUIA

El programa de actuaciones del PIOT pretende aglutinar, a modo de plan director, las estrategias y acciones prioritarias que marcarán el desarrollo de la isla. El concepto de Plan Insular de Ordenación es el resultado de una evolución en la que se han ido incorporando nuevos contenidos y funciones, conviene remontarse a sus orígenes y analizar la evolución de su papel de sus contenidos y atribuciones para entender lo que es un Plan Insular de Ordenación. Para ello, y aún antes de entrar en la definición la figura es conveniente fijar algunas cuestiones para comprender mejor el papel de los Planes Insulares y las dificultades que ha conllevado su comprensión y su interpretación, en especial en lo que respecta a su carácter vinculante u orientativo con respecto a las actuaciones promovidas por otras administraciones o por los particulares.

Conforme resulta del artículo 2.4 de la Ley 1/1987, los Planes Insulares de Ordenación se articulan entre los de carácter directivo regulados por el ordenamiento jurídico vigente, y en todo caso superiores jerárquicamente al planeamiento municipal. La legislación urbanística establece un sistema piramidal, jerárquico y coherente de planeamiento, constituido por planes que abarcan ámbitos territoriales diferentes y se integran en el ordenamiento jurídico de acuerdo con criterios jerárquicos en razón de su funcionalidad y ámbito territorial respectivo. Así pueden distinguirse dos clases de planes.

- Los de ámbito supralocal y carácter directivo (sus disposiciones constituyen directrices para la elaboración de planes de ámbito más reducido), como el Plan Nacional de Ordenación, los Planes Directores Territoriales de Coordinación, y, en el caso de las Islas Canarias, el Plan Insular de Ordenación, que constituyen el sistema de ordenación territorial;

- Por otra parte el sistema de planeamiento urbanístico, de ámbito municipal y carácter operativo (sus disposiciones son directamente aplicables) e integrado por el Plan General de Ordenación Urbana y los Planes Parciales, Planes Especiales, Programa de Actuación Urbanística y Estudios de Detalle (como instrumentos de desarrollo general).

En este sistema, tienen un mayor poder de concreción aquellos planes que ordenan un ámbito más reducido, y un mayor poder vinculante sobre los demás planes aquellos otros que ordenan amplios espacios territoriales y que han de ser a su vez desarrollados por otros planes con mayor poder de concreción

El papel de los Planes Insulares de Ordenación sería, por tanto establecer directrices para la redacción de los planes que pudieran afectar el ámbito insular, estableciendo un modelo territorial que les sirva de referencia.

Los Planes Insulares han de incorporar, además de las determinaciones antes señaladas, las que incumben a la ordenación de los recursos naturales, con el contenido y alcance que derivan de los artículos 4 y siguientes de la Ley de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y la Fauna Silvestres, y de la Ley de Espacios Naturales de Canarias. Esta consideración de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales de cada isla comporta que sus determinaciones serán obligatorias y ejecutivas en lo que concierne a la ordenación de los recursos naturales, constituyendo sus disposiciones un límite para cualesquiera otros instrumentos de ordenación territorial o física, cuyas determinaciones no podrán modificar o alterar aquellas disposiciones.

Del mismo modo, la Ley de Ordenación del Turismo de Canarias encomendó a los Planes Insulares de Ordenación la tarea de materializar sus previsiones y determinaciones de ordenación del sector en la respectiva isla, con la concreta finalidad de acomodar la oferta turística al desarrollo previsible, a la disponibilidad de recursos y a la capacidad de carga turística de cada isla, estableciendo las pautas de equilibrio que permitan orientar la actividad turística hacia el desarrollo sostenible.

Por último, los artículos 8 y 10 de la Ley 5/1987, de 7 de abril, de Ordenación Urbanística del Suelo Rústico, facultaban al planeamiento insular para la calificación detallada y la regulación pormenorizada del suelo rústico. De esta manera, al Plan Insular de Ordenación correspondería la tarea de establecer las zonas de interés natural o productivo desde la perspectiva de los intereses públicos insulares, y el mecanismo para hacer operativa esta previsión es la calificación urbanística del suelo rústico, de acuerdo con las categorías definidas en la Ley 5/1987, para propiciar que los terrenos aparezcan vinculados a la vocación que cabe deducir de sus características físicas. De ahí la habilitación legal contenida en esta Ley en favor de los Planes Insulares de Ordenación no sólo para la calificación o categorización del suelo rústico, sino también para la regulación de los usos y de las posibilidades edificatorias en esta clase de suelo. Como resumen podemos decir que el P.I.O.T. es:

- Una figura de ordenación territorial, que define el modelo de estructura del territorio, distribuye globalmente usos y actividades, delimita áreas de protección, establece los criterios para la localización y ejecución de las infraestructuras, etc.
- Un instrumento de planeamiento urbanístico, habilitado para la clasificación directa del suelo rústico y para establecer clasificaciones de suelo impuestas por el interés supramunicipal.
- Un plan de ordenación de los recursos naturales, con el contenido, determinaciones y efectos establecidos y regulados por la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y la Fauna Silvestres, y por la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias.

- Un instrumento de ordenación de la actividad turística en su vertiente territorial, con una misión específica de salvaguarda de los recursos naturales por su condición de factores esenciales para el mantenimiento de la actividad turística.

2.1.2. APLICACION

Las disposiciones del PIOT se concretan a través de figuras de planeamiento y de programas de actuación y proyectos concretos que son competencia de la administración autonómica, de la estatal o de la local. No puede, por tanto confundirse el PIOT con el plan de una institución en concreto. Aplicación:

- A través de figuras de planeamiento que ordenan ámbitos territoriales más reducidos;
- A través de figuras de ordenación que definen o aplican políticas sectoriales;
- Mediante la ejecución de políticas y programas de actuación implementados en desarrollo de sus criterios y directrices reguladoras.

De otra parte, pese a no ser directamente aplicables, las disposiciones del PIOT, también por regla general, tienen carácter vinculante para los planes, programas o cualesquiera instrumentos que lo desarrollen o ejecuten en las materias específicas que les fueran de aplicación. Son vinculantes en el sentido de que constituyen directrices que marcan las líneas generales que deben seguir los planes, para asegurar su adecuación al modelo que se propone para la isla en su conjunto. De este modo, los trazados gráficos del PIOT, por ejemplo, no son de aplicación directa a los terrenos concretos, sino que constituyen directrices para la elaboración del planeamiento urbanístico o de los espacios naturales criterios que han de ser formalizados a través de dichos planeamientos.

Dicho de otro modo: el Plan Insular establece criterios generales de distribución de los usos a la escala de isla y los planes municipales, de espacios protegidos, etc, los desarrollan sobre temas y lugares concretos, estableciendo el detalle de lo que se permite o no.

2.1.3. INFLUENCIA EN EL CORREDOR VIARIO. EL M.O.T. Y LAS O.S.E.

Una vez vista la jerarquía y el ámbito de aplicación vemos en este punto en que medida tiene influencia el P.I.O.T. (Con el M.O.T. como Instrumento) en el ámbito del corredor viario en el que toda figura de planeamiento con incidencia territorial deberá **justificar la adecuación al Modelo de Ordenación Territorial** de cada una de sus determinaciones; si lo contradijera, habrá de razonar detalladamente la conveniencia y carácter no sustancial de las contradicciones, así como que son compatibles con la propuesta del PIOT y no dificultan la consecución de sus objetivos.

La red viaria de la Comarca está organizada a grandes rasgos por tres sistemas viarios complementarios. Por un lado la conexión que discurre por la medianía y da servicio a los núcleos de población tradicionales; por

otro dos corredores litorales que conectan distintas áreas urbanas (Palm Mar, Guaza, Las Chafiras y Campos de Golf) y han dado origen a un sistema de asentamientos más recientes (y potentes) sobre la costa y por último la TF-1, el gran corredor viario que soporta la inmensa mayoría del tráfico.

Entre ambos existe una muy importante red de vías secundarias transversales que conectan el litoral con las medianías.

El gráfico de intensidades de circulación enfatiza la existencia de un gran punto de concentración viaria entre los P.K. objeto de estudio, fundamentalmente 3 puntos concretos: San Isidro-El Médano, Guaza-Las Chafiras y Los Cristianos-Las Amaricas. Entre éstos existe una muy importante red de vías secundarias transversales que conectan el litoral con las medianías.

La densidad de los usos de carácter urbano en el sector costero de la isla ha llevado a la consolidación de un modelo de accesibilidad extraordinariamente completo e incluso redundante, que responde a la dispersa estructura de asentamientos urbanos.

Sobre este modelo, en líneas generales suficiente en cuanto a cantidad de vías, sólo cabe actuar con medidas de mejora para optimizar los actuales niveles de servicio y satisfacer las necesidades creadas por las modificaciones en el modelo territorial previstas.

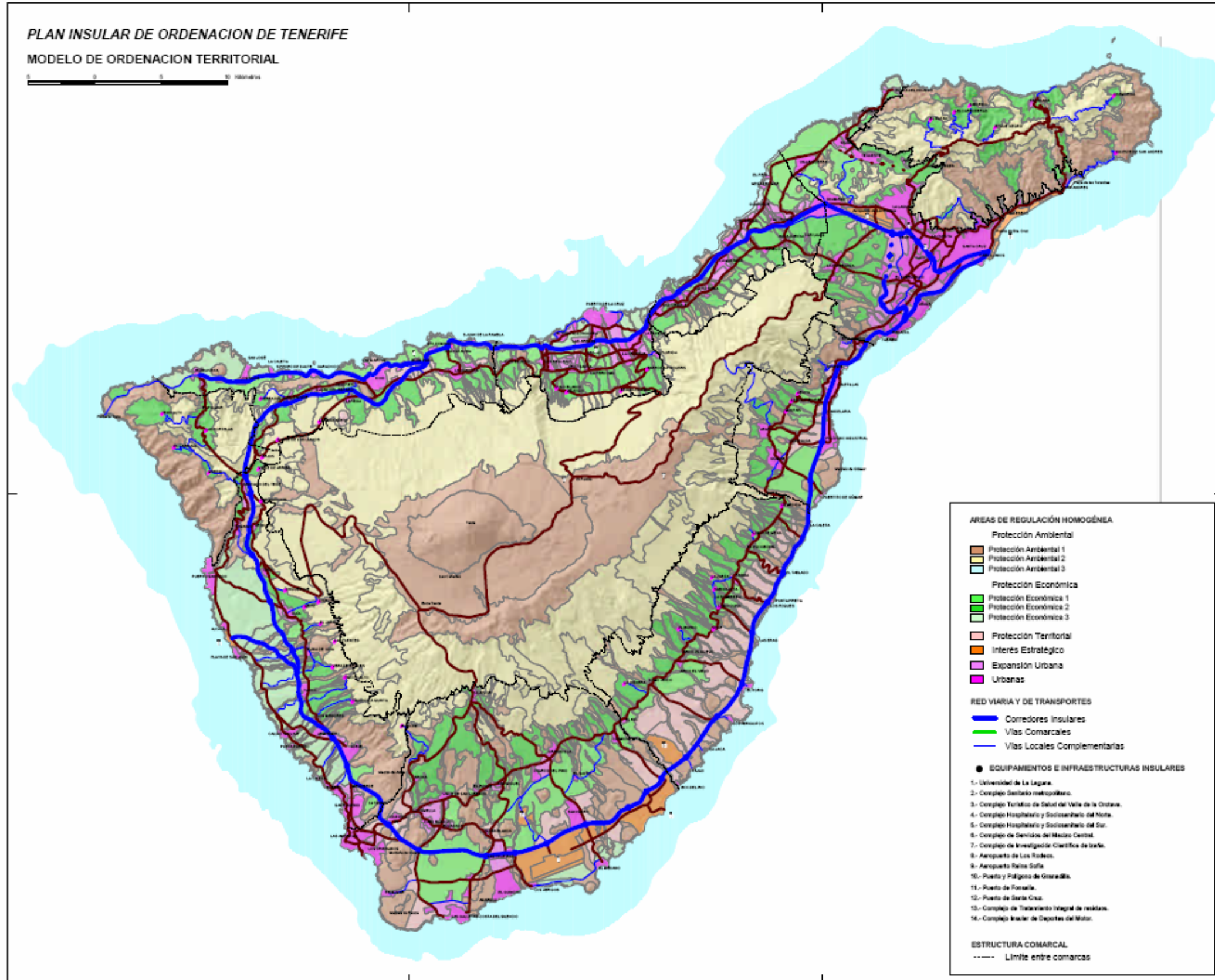
EL MODELO DE ORDENACION TERRITORIAL

El artículo 3 de la Ley 1/1987, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación, establecía como primer contenido de todo Plan Insular la definición del esquema para la distribución geográfica de los usos y actividades a que debe destinarse prioritariamente el suelo. Este esquema, con mayor alcance que el estrictamente señalado en la Ley, es, en el PIOT, el Modelo Insular de Ordenación Territorial, una síntesis de la propuesta del PIOT para el territorio tinerfeño. Los planes que concreten la ordenación y los procesos de actuación sobre el territorio, que se desarrollen en Tenerife durante el periodo de vigencia del PIOT, deberán propiciar que la realidad territorial tienda progresivamente hacia dicho Modelo.

Por su propia definición, la principal característica del MOT es su naturaleza esquemática; en tanto síntesis contiene estrictamente aquellas determinaciones con efectos estructurantes sobre el territorio a la escala insular.

Otra característica básica del Modelo de Ordenación Territorial, consecuencia de la anterior, es su carácter de conjunto de directrices para la redacción del planeamiento o proyectos, que habrá de ser desarrollada e interpretada para cada situación concreta. Las determinaciones del MOT no se traducen en trazados unívocos sobre el territorio, señalando ámbitos precisos y afecciones en la forma que lo hacen otras figuras de planeamiento, sino que se refieren a las condiciones de estructura, a las relaciones que deben mantener

entre sí los elementos de la ordenación independientemente de su ubicación exacta (o, al menos, sin que queden estrictamente vinculados a ésta).



Por último indicar que La propuesta del PIOT se conforma a través de la definición de las infraestructuras básicas de comunicaciones y transportes de la isla, dado su decisivo carácter de soporte físico de gran parte de las relaciones entre los distintos elementos de la estructura territorial; dicha estructura está constituida por la red viaria principal, aglutinadora a su vez de los tendidos de infraestructuras lineales, y los puertos y aeropuertos que canalizan las comunicaciones con el exterior. El resto de redes de infraestructuras han de ser definidas a través de planes específicos de desarrollo.

LAS OPERACIONES SINGULARES ESTRUCTURANTES (O.S.E.)

Con el objetivo de completar el Modelo de Ordenación Territorial el PIOT prevé un conjunto de actuaciones singulares, con mayor o menor grado de complejidad y de definición según los casos, pero siempre con un valor estratégico muy elevado. En nuestro caso las que intervienen son:

- P.T.P.O PLATAFORMA LOGISTICA DEL SUR. (O.S.E.) Aprobación Inicial. BOC nº076 20/04/06.
- P.T.E.O INFRAESTRUCTURA TREN DEL SUR. Aprobación Inicial. BOC nº047 08/03/06.
- P.T.P.O CABO BLANCO BUZANADA. (O.S.E.) Aprobación Inicial. BOC nº108 06/06/06.
- P.T.P.O. COMPLEJO TURISTICO RECREATIVO DE RASCA. (O.S.E.) En Avance.

El citado puerto de Granadilla está incluido en otra actuación, la Plataforma Logística del Sur de Tenerife cuyo objetivo es constituir un gran área logística que abarque las dos principales infraestructuras de transporte de la isla (el nuevo puerto citado y el aeropuerto Reina Sofía) y sus entornos inmediatos; en esta área se localizan las principales instalaciones insulares de conexión de la isla con el exterior y una amplia reserva de terrenos, tanto para la implantación y/o ampliación de dichas infraestructuras, como para la localización de actividades logísticas ligadas al abastecimiento, almacenamiento y distribución de mercancías, servicios básicos de infraestructura, y aquellos usos industriales que, por sus específicas características, deben ubicarse en estrecha conexión con las infraestructuras presentes en el área.

El PIOT se limita a reservar los terrenos necesarios para la constitución de la plataforma e indicar los tipos de usos que deben implantarse en ella, estableciendo una previsión de futuro sin fechas concretas de realización.

En el municipio de Arona se pretende dar acogida a las intensas necesidades de crecimiento residencial que se están produciendo de forma ordenada y con visión de conjunto y enmarcado en el objetivo de concentrar la población en un número relativamente reducido de ubicaciones. Para ello se propone estructurar los núcleos de Cabo Blanco y Buzanada para configurar un núcleo capaz de insertar ordenadamente las demandas residenciales y de ser centro de servicios y actividad urbana de las comarcas de Abona y del suroeste. En este sentido, la operación delimita un ámbito en el que debe desarrollarse un importante esfuerzo público de inversión y gestión para reconducir los desordenados procesos marginales de edificación individual hacia un modelo urbano coherente, capaz de estructurar un

territorio y unos núcleos muy desarticulados antes de que se pierdan las oportunidades de actuación que aún hay.

Al este de la urbanización turística de Los Cristianos-Las Americas y entre ésta y Las Galletas-Costa del Silencio, se delimita un área que presenta un alto valor estratégico para el desarrollo insular por su situación inmediata a la urbanización turística y que presenta paralelamente unos valores naturales, culturales, paisajísticos y de capacidad de producción agrícola, dignos de protección. El objetivo principal de esta Operación es obtener una reserva de espacio para ubicar equipamientos que recualifiquen la oferta turística del sur de la isla, y, en su caso, la implantación de los mismos. Dicha reserva, y la implantación de los equipamientos pertinentes, se articula a través de una operación que engloba los espacios protegidos y los terrenos inmediatos en un área de gestión integrada, para proponer una solución integrada para el conjunto. Dicha operación debe permitir además:

- Vincular el desarrollo turístico-recreativo a la conservación activa de los dos Espacios Naturales adyacentes (Montaña de Guaza y Malpaís de Rasca).
- Aprovechar el impulso de una operación de esta envergadura para reordenar y rematar las áreas urbanas incluidas en su ámbito (Guaza y Palm-Mar) o colindantes (El Fraile).

Y por último la construcción de una infraestructura ferroviaria que discurre íntegramente por la zona de estudio

2.1.4. EL MODELO DE ORDENACION VIARIO DE ABONA SEGÚN EL PIOT

Criterios generales de intervención: el modelo viario y de transportes de la comarca, está integrado por dos ejes longitudinales (corredor insular y carretera del sur) que convergen en el acceso a la ciudad turística de Los Cristianos. Sobre este esquema longitudinal se superponen tres ejes transversales que convergen en Vilaflor y descienden hasta los núcleos costeros, aumentando su importancia territorial conforme se acercan a la costa. Esta comarca es la que ha sufrido un mayor desarrollo poblacional y de actividad económica en las últimas décadas, en concreto desde que se construyen en la década de los setenta la TF-1 y el aeropuerto Reina Sofía. Dicho desarrollo se manifiesta en los requerimientos a que está sometido el sistema viario de la zona, que genera intensas corrientes de tráfico que son canalizadas en su inmensa mayoría a través de la TF-1. Los criterios de intervención de este modelo son los siguientes:

- Proporcionar alternativas de comunicación entre los núcleos y áreas de actividad de la comarca alternativos a la TF-1.
- Extraer los tráficos de comunicación insular de la zona turística.
- Disuadir progresivamente el acceso rodado a los espacios más centrales de los cascos urbanos mediante distintas políticas complementarias (transporte público, aparcamientos periféricos, descentralización de usos terciarios, etc).

- Aumentar progresivamente el protagonismo del transporte colectivo, dando facilidades a su paso, frente al uso de automóviles particulares para los desplazamientos con mayor número de usuarios.

Configuración general de la propuesta de intervención: se propone un reforzamiento de la estructura de comunicación paralela a la autopista, creando vías que absorban tráficos entre núcleos costeros próximos, reforzando el papel de la carretera general del sur y previendo vías de servicio de la TF-1, todo ello con la finalidad de liberar a esta última vía de tráficos parásitos de comunicación entre núcleos próximos. Es preciso, asimismo, una labor de mejora e incremento de la capacidad de enlaces que permita evitar los estrangulamientos que se producen en algunos de ellos.

Corredor insular: coincide con el trazado actual de la TF-1 desde el límite con la comarca sureste hasta la altura de la montaña de Guaza, desde donde se habrá de desviar hacia el norte a fin de circunvalar el núcleo turístico consolidado de Las Américas. Sobre cada uno de estos dos tramos se establecen los siguientes criterios:

- Respecto al tramo existente, es necesario actuar en tres líneas complementarias: en primer lugar, la dotación de vías de servicio en aquellos tramos en que sea necesaria su implantación, sin hipotecar ni funcional ni paisajísticamente el recorrido; en segundo lugar, es necesaria una reordenación de los enlaces en función de su relación con los ejes transversales (desplazamiento al este del de San Isidro debido a la nueva variante, resolución unitaria de los enlaces con los ejes de Los Abrigos y Costa del Silencio y con las áreas comerciales de Las Chafiras-Llano del Camello, y solución del de Guaza, vinculado al nuevo eje de acceso hacia la Operación Singular Estructurante de Cabo Blanco y hacia Valle San Lorenzo).
- El nuevo tramo se desviará del actual trazado de la TF-1 aproximadamente a 1,5 kms del enlace de Guaza, asegurando la continuidad de los tráficos insulares y definiendo, a partir de ese punto, la entrada en la ciudad turística mediante la reconversión de la actual autopista en arteria urbana. El nuevo viario continuará atravesando las estribaciones finales del Macizo de Adeje por el borde superior de la Caldera del Rey (en túnel) para recuperar el actual trazado pasada la urbanización de Miraverde, ya en la comarca adyacente del suroeste.

Arteria central de la ciudad turística consolidada: se corresponde con el tramo de la actual TF-1 que pierde su carácter de corredor insular una vez ejecutada la variante descrita en el párrafo anterior. Las actuaciones sobre el mismo deben tener por objeto su reconversión como eje estructurante de la aglomeración turística consolidada, recualificando sus características urbanas y reduciendo al máximo el efecto barrera que en la actualidad supone entre ambos lados de las urbanizaciones.

Eje de medianías: coincide con la C-822 y es el estructurador fundamental de los principales núcleos de medianías, pero su funcionalidad viaria está muy limitada por la ocupación edificatoria. Debe actuarse diferenciadamente por tramos, resolviendo las necesidades de tráfico y continuidad de todo el trazado (ampliación de capacidad, sobre todo en el tramo Valle San Lorenzo-Los Cristianos, variantes de núcleos) en modo compatible con su carácter estructurador del sistema urbano.

Subanillo central: articula los núcleos de Arona, La Camella, Cabo Blanco, Buzanada y Aldea Blanca. Este eje tiene un carácter complementario de los longitudinales, pero adquiere una importancia clave en la articulación de la operación residencial de Cabo Blanco, en cuyo entorno deberá desviarse de su trazado actual definiendo el límite sur de la actuación.

Eje transversal Vilaflor-Arona-Los Cristianos: esta carretera deberá conservar el trazado existente y adoptar su carácter al de recorrido paisajístico y turístico, así como al de eje de estructuración comarcal de sus principales núcleos. A este fin se deberán acometer inversiones específicas en esta carretera y en los núcleos de población para mejorar su funcionalidad y atractivos turísticos para adecuarlo a su carácter de nexo de unión al Parque Nacional del Teide desde la ciudad turística.

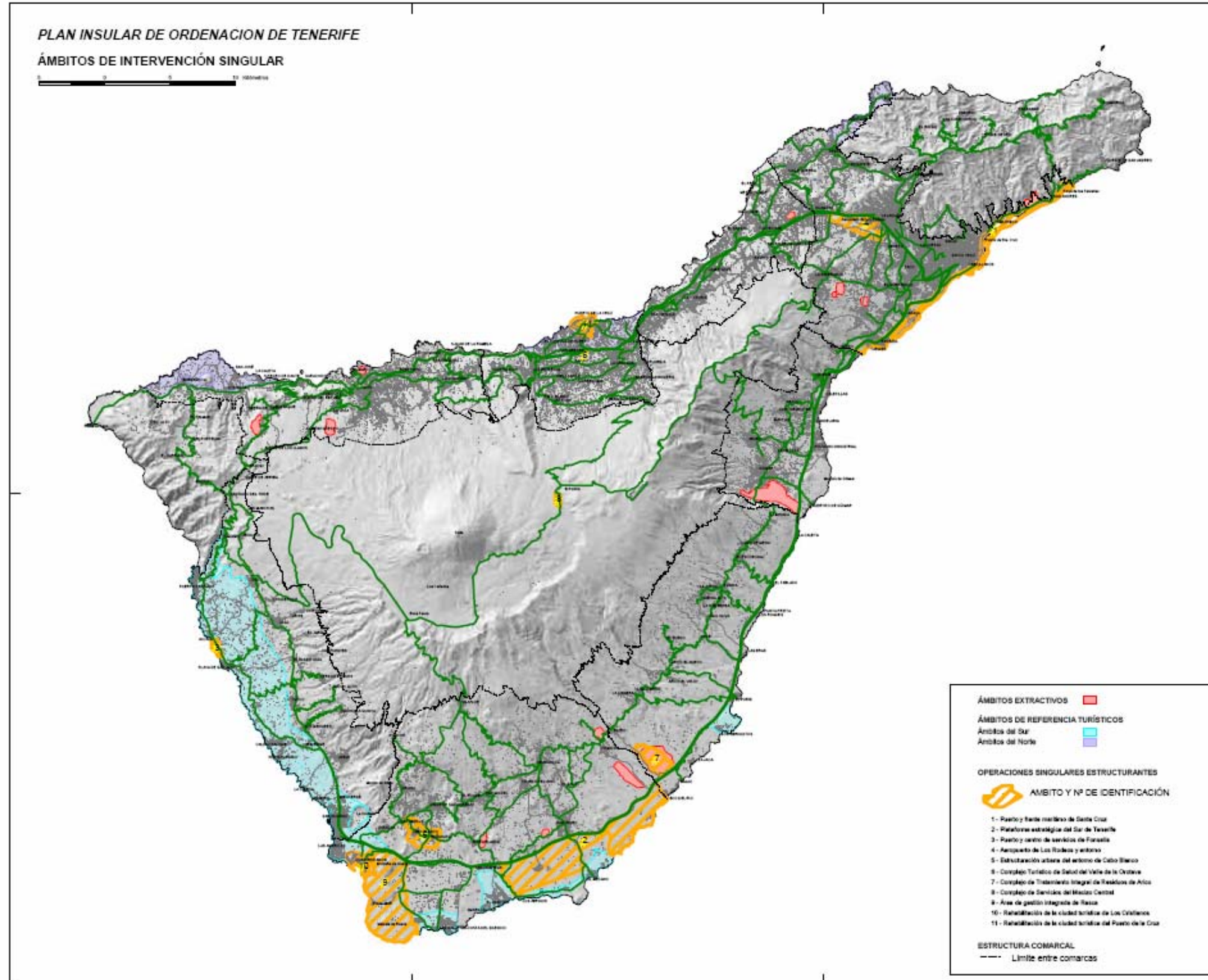
Eje transversal Vilaflor-San Miguel-Costa: su tramo superior coincide con la TF-5111, que debe enlazarse adecuadamente con el eje de medianías para tener continuidad con la TF-621 mediante la variante este de San Miguel. A partir de Aldea Blanca este eje se desdobra en dos hacia la costa (a Costa del Silencio y a Los Abrigos), debiéndose resolver los enlaces con el corredor insular en una solución unitaria.

Eje transversal Vilaflor-Granadilla-El Médano: su tramo superior coincide con la C-821 que al llegar al núcleo de Granadilla debe resolver los enlaces con el eje de medianías y los otros viarios que parten del mismo en coherencia con la ordenación urbanística. En la continuación de la TF- 614 debe resolverse el paso por San Isidro mediante una variante de la población por el este, lo que implica el traslado del enlace sobre la autopista. El eje culmina al llegar al borde del área urbana de El Médano.

Ejes longitudinales costeros: se establece una continuidad viaria aguas abajo del corredor insular en base a cuatro vías de desigual entidad que tratan de absorber los tráficos entre las poblaciones más cercanas. El primero de ellos discurriría entre el enlace situado más al norte del polígono industrial de Granadilla y el eje San Isidro-El Médano, permitiendo establecer una relación directa entre el citado polígono –y el puerto anexo- y el aeropuerto. El segundo discurriría por el tramo costero al sur del aeropuerto (actual TF-6214) uniendo El Médano con Los Abrigos. El tercero partiría de la vía de acceso a Los Abrigos desde Las Chafiras para, bordeando por el norte las urbanizaciones turísticas de San Miguel, llegar hasta la vía Guaza-Las Galletas. Finalmente, desde Guaza, la vía de servicio de la TF-1 debe permitir la comunicación entre esta última localidad y Los Cristianos.

Acceso al puerto de Los Cristianos y a la ciudad turística: la vía de acceso a Los Cristianos y a su puerto debe ser adecuadamente acondicionada para cumplir con los requerimientos de tráfico previstos e integrada en su entorno urbano como parte del área turística más importante de la isla.

Eje transversal Chimiche-Autopista: coincidente en gran medida con un viario existente, este eje, pese a discurrir en el término municipal de Granadilla, pertenece funcionalmente al mallado transversal de la estructura viaria de la comarca sureste.



3. PLANES TERRITORIALES

3.1. **P.T.P.O PLATAFORMA LOGISTICA DEL SUR.**

3.1.1. **DEFINICION**

La Plataforma Logística del Sur es la Operación Singular Estructurante de constitución de la gran área logística que comprende las dos principales infraestructuras de transporte de la isla, el nuevo Puerto de Granadilla y el Aeropuerto de Tenerife Sur, y sus entornos inmediatos. Este ámbito comprende las principales infraestructuras de conexión exterior de la isla y las áreas logísticas, industriales, energéticas y empresariales asociadas a las mismas. En esta área se localizan las principales instalaciones insulares de conexión de la isla con el exterior y una amplia reserva de terrenos, tanto para la implantación y/o ampliación de dichas infraestructuras, como para la localización de actividades logísticas ligadas al abastecimiento, almacenamiento y distribución de mercancías, servicios básicos de infraestructura, y aquellos usos industriales que, por sus específicas características, deben ubicarse en estrecha conexión con las infraestructuras presentes en el área.

La Plataforma Logística del Sur (PLS) es una operación de alto contenido estratégico para la isla: ámbito que garantiza la conectividad exterior de personas y mercancías, oportunidad de configurar un nodo logístico de proyección internacional, gran plataforma de creación de un complejo o "cluster" logístico-industrial y de servicios, y operación reequilibradora del territorio insular y estructurante de la comarca del sur.

LA PLS COMO PROYECTO INSULAR ESTRATÉGICO

El proyecto de la Plataforma Logística del Sur se configura como uno de los principales proyectos estratégicos de la Isla de Tenerife, una de las grandes Operaciones Singulares Estructurantes (OSE) incluidas en su Plan Insular. El carácter estratégico del proyecto puede resumirse en tres aspectos básicos:

- La función estratégica de accesibilidad general multimodal y aprovisionamiento, crítica en un territorio tan acotado como el insular.
- La función estratégica de impulso de un nodo logístico de proyección global a medio y largo plazo, comenzando en esta década y madurando en la siguiente, superando la mera función de aprovisionamiento "cautivo" para propiciar un marco de competitividad logístico-productivo que pueda insertarse e integrarse en la nueva geografía económica global.
- Y una tercera función derivada de las dos anteriores, la función estructural en el Sur de la isla, creando un polo de diversificación económica y productiva insular que contribuya al reequilibrio territorial y a la maduración de un sistema económico-social más rico e integrado y menos vulnerable.

La naturaleza estratégica del proyecto de la PLS comporta una concepción temporal también diferente a los proyectos de desarrollos urbanísticos más usuales: es una operación de tipo procesual, que se va a

proyectar a corto, medio y largo plazo, en los próximos veinte o treinta años, con un alcance y visión más común con la planificación estratégica portuaria y aeroportuaria que a la urbanística convencional, más acotada en plazos de desarrollo, con una programación que responde a criterios tan cerrados y definidos

LA PLATAFORMA COMO ÁMBITO ESPACIAL DE CONCENTRACIÓN DE ACTIVIDADES

Esta actuación estratégica hace referencia, en primer lugar, a la Plataforma como ámbito territorial concreto de concentración de actividades. Este ámbito es especialmente válido para este proyecto por diversos motivos concurrentes:

- Por la concentración de Puerto y Aeropuerto en un territorio próximo, de considerables dimensiones (2.501,5 Has): esta concentración, que se viene presentando a nivel internacional solamente en ocasiones excepcionales, es una oportunidad muy favorable para impulsar políticas combinadas de actuación.
- Por su localización y condicionantes internos: en el centro de un área insular de gran dinámica de desarrollo, y conectado directamente a la Autopista TF-1, tiene un elevado potencial de proyección de sinergias territoriales y socioeconómicas en su entorno. El nivel de servidumbres y condicionamientos de partida es excepcionalmente bajo para un entorno aeroportuario y portuario.
- Por su viabilidad mediambiental y socioeconómica: la PLS comprende zonas funcionales en las que ya existen instalaciones en marcha y proyectos ya sancionados por los correspondientes estudios de incidencia ambiental. Por otra parte, el impacto del nuevo desarrollo de la PLS es compatible a escala municipal e insular, tal y como reflejan el diagnóstico ambiental del Plan General de Granadilla y el Plan de Ordenación de Recursos Naturales del PIOT. Y los efectos de desarrollo socioeconómicos inducidos en el entorno van a contribuir decisivamente a una evolución comarcal integrada y reequilibrada en el conjunto del Sur insular.

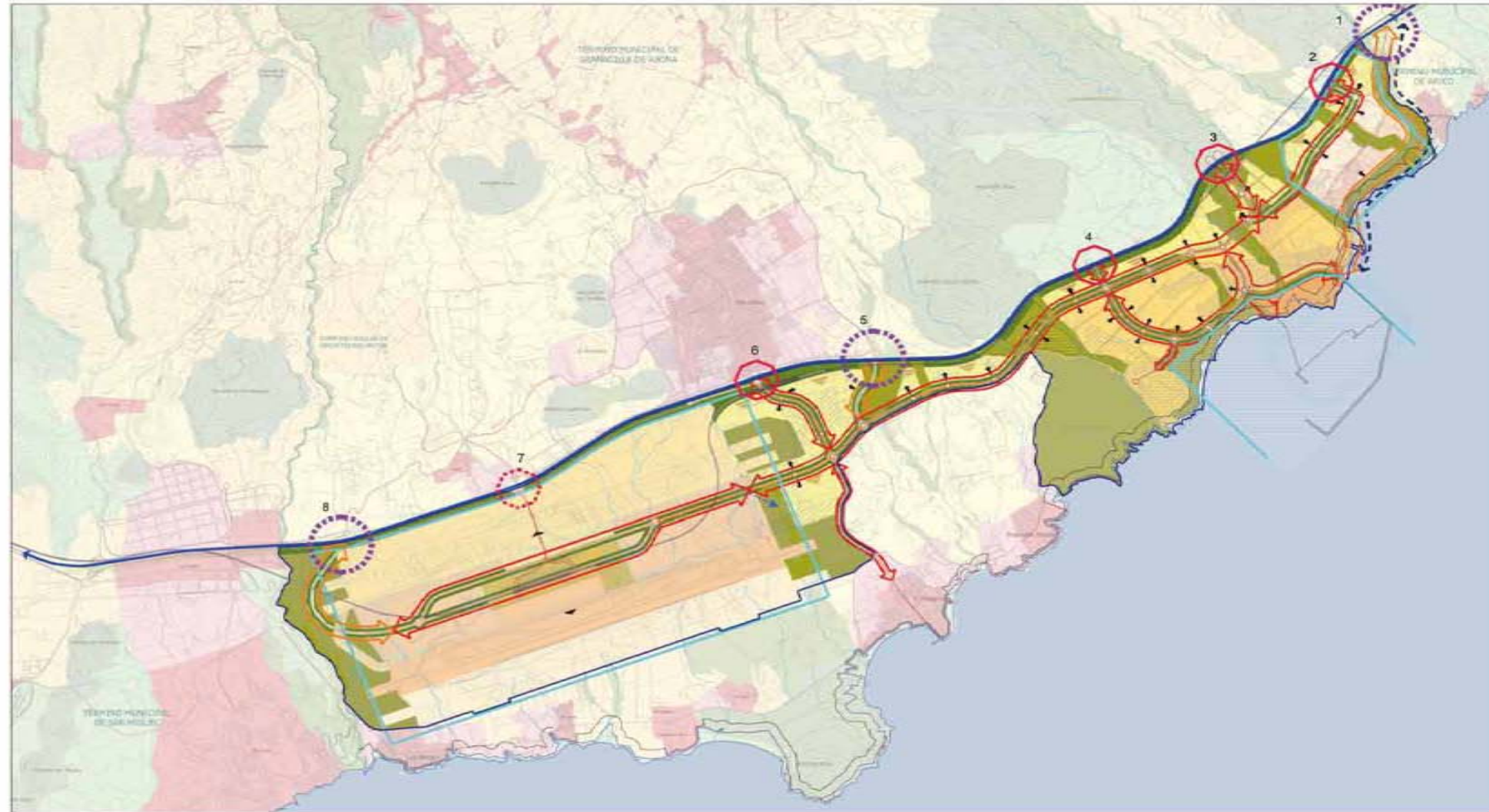
3.1.2. ESQUEMA GENERAL


Figura RC.2.1.1. Plano de Ordenación: Ordenación Funcional Básica de la PLS.

La propuesta de ordenación de la PLS se articula en torno a cinco grandes ejes fundamentales:

1.- Una estructura general organizada en torno a tres Áreas Funcionales principales (con el Puerto y Aeropuerto como ámbitos "motores" o condicionantes, y con una función activa del Entorno Funcional o Interpuerto), y un área ambiental (Montaña Pelada) (apartado IV.2.2 y capítulo V.1.2).

2.- Ordenación de usos y actividades según la mayor o menor proximidad respecto al Puerto y Aeropuerto, y la distinta funcionalidad de estos espacios (zonificación por Líneas de Actividad), conforme a un sistema cuyas unidades elementales de desarrollo son los Parques de Actividad (apartado IV.2.3 y Capítulo V.1.3 y 2).

3.- Estructura general de la Red de Comunicaciones, articulada en torno a grandes corredores: los principales, el eje de la Autopista TF-1 y el eje Corredor Central interior de la Plataforma, con diferentes ejes de conexión entre ambos y con el Puerto. La PLS planifica dos nuevos accesos: el nuevo acceso Este al Puerto, y el nuevo acceso Oeste al Aeropuerto. El Tren del Sur articulará la Plataforma con el norte de la isla, con dos estaciones en su ámbito (apartado IV.2.4 y Capítulo V.3.1).

4.- Una estructura ambiental y paisajística que configura la identidad paisajística de la PLS, definida por la "gran escala" de ordenación de espacios y corredores paisajísticos y medioambientales, incluyendo los elementos protegidos más significativos, el Monumento Natural de Montaña Pelada y los barrancos clasificados como Suelo Rústico de Protección Ambiental y Paisajístico (Capítulo V.4).

5.- Un proceso de desarrollo multidireccional y abierto, a partir del Puerto, las instalaciones actuales del Aeropuerto (que prevé su ampliación con una nueva pista) y las áreas consolidadas del Polígono Industrial de Granadilla, en función de las demandas del mercado y la distinta vocación funcional y de usos de los nuevos sectores de la PLS (apartado IV.3.2 y Capítulo VI.3).

3.1.3. INFLUENCIA EN EL CORREDOR VIARIO

Los grandes ejes de comunicaciones internos de la PLS ponen en relación sus Áreas Funcionales entre sí y con el conjunto de la Isla, y delimitan los ámbitos de desarrollo de actividades. Estos grandes ejes viarios se establecen como la estructura básica del conjunto de la Plataforma.

La PLS se conecta actualmente con la Autopista TF-1 a través de los siguientes Ejes de Acceso, que comunican directamente con el Corredor Central, Puerto y Aeropuerto:

- Enlace de San Isidro, conexión entre la TF-1 y la carretera TF-64 que dota de accesibilidad a la zona costero-turística de El Médano.
- Los dos tramos de acceso actuales al Polígono Industrial, este y oeste, que comunican con el Sistema Viario de distribución del Polígono.
- Actual Acceso al Aeropuerto de Tenerife Sur, permite el acceso a las actuales instalaciones, condicionado a medio-largo plazo por la ampliación del Aeropuerto.

La propuesta de estructura de enlaces de la PLS con la Autopista TF-1 es la siguiente:

Los enlaces que dotarán de accesibilidad a la Plataforma a corto-medio plazo se realizan sobre los ya existentes en la actualidad o sobre la remodelación de los mismos:

- Acceso al Área de Reserva Portuaria. Remodelación del enlace existente dotando de acceso al Área de Reserva del Puerto.
- Acceso Este del Polígono Industrial de Granadilla. Enlace existente de acceso al Polígono Industrial, por su lado oriental.
- Acceso Oeste del Polígono Industrial de Granadilla. Enlace existente de acceso al Polígono Industrial, por su lado occidental.
- Acceso a la Carretera TF-64. Enlace existente de acceso a San Isidro, y al Complejo Terciario y de Servicios de la PLS, estando prevista su remodelación en el PGO de Granadilla.
- Acceso actual al Aeropuerto de Tenerife Sur. Enlace existente de entrada al Aeropuerto, condicionado a la construcción de la pista norte.

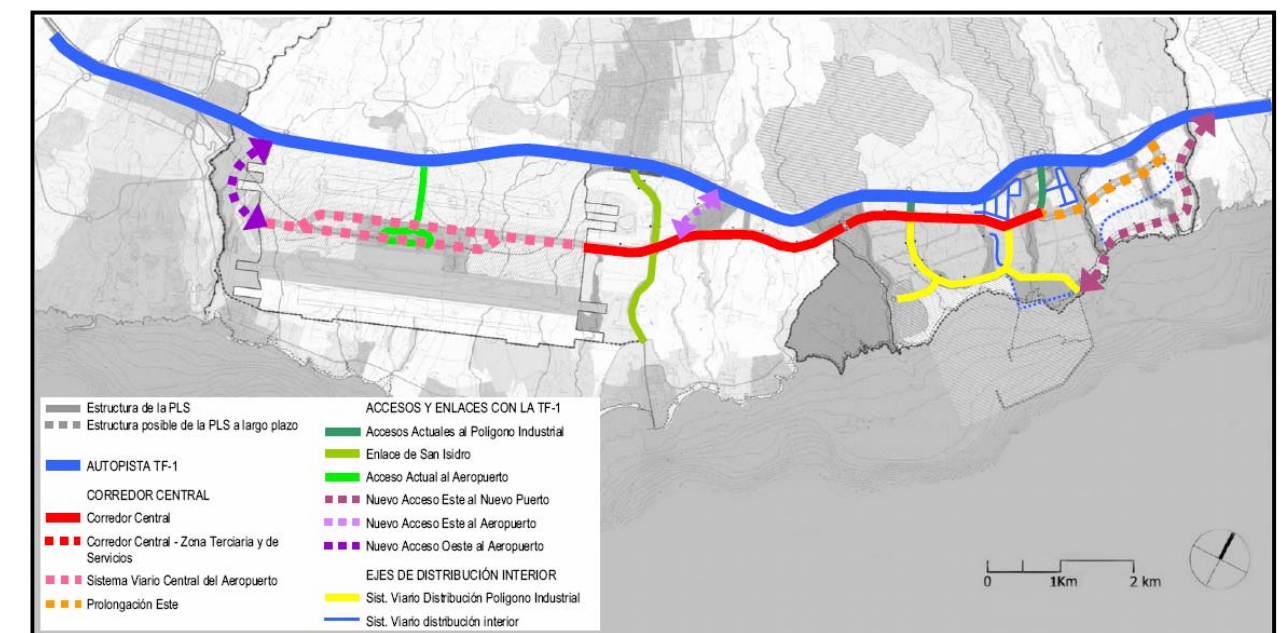
Los posibles enlaces a largo plazo, de nueva construcción (constituidos en Accesos Principales) que se proponen son:

- **Nuevo Acceso Este al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla:** eje de nuevo desarrollo que conecta al puerto con la Autopista TF-1 y con el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- **Nuevo Acceso Este al Aeropuerto,** conexión del aeropuerto con la autopista, en continuidad con la circunvalación de San Isidro propuesta por el PGO de Granadilla.

- **Nuevo Acceso Oeste al Aeropuerto,** permitiendo el acceso directo a través de la Autopista TF-1 al aeropuerto desde las principales áreas turísticas del Sur insular.

La Red de Comunicaciones Viarias de la PLS consta fundamentalmente de los siguientes elementos:

- **TF-1:** Eje de relación general de la PLS con el resto del territorio insular. Se proponen tres nuevos enlaces en el ámbito de la Plataforma.
- **Corredor Central** de la PLS, que supone la propuesta viaria fundamental de articulación interna a **corto-medio plazo** de la PLS. Paralela a la autopista, se constituye como alternativa interna de canalización de relaciones y tráfico entre las distintas Áreas Funcionales.
- **Otros Ejes básicos de Distribución Interior** de la PLS: Sistemas Viarios de distribución en el Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, de distribución del Polígono Industrial de Granadilla, y de distribución del Aeropuerto de Tenerife Sur.



Red de Comunicaciones de la PLS

3.1.4. COORDINACION Y COMPATIBILIDAD
TITULO 3. COORDINACIÓN Y GESTIÓN DE LA PLATAFORMA
CAPITULO 1.COORDINACIÓN DE LA PLS
Art 50º. Actuaciones coordinadas en la PLS

Las actuaciones para el desarrollo de la PLS que exigen una intervención coordinada de los distintos agentes son las siguientes:

CUADRO DE ACTUACIONES COORDINADAS EN LA PLS						
Actuación coordinada	Objetivo	Ámbito de actuación	Plazo	Prioridad estratégica	Agentes a coordinar	Carácter de la determinación
1.- NUEVO ACCESO OESTE AL AEROPUERTO	Definir con carácter definitivo el Acceso Oeste concertado durante la fase de redacción de este Plan.	Área Oeste del Aeropuerto.	Medio	Alta: es crítica para el funcionamiento de la ampliación del Aeropuerto.	Aena, Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
2.- COORDINACIÓN DE ESTACIÓN DEL TREN DEL SUR EN EL ÁREA CENTRAL DE TERMINALES DEL AEROPUERTO	Coordinar la traza y ordenación de la estación del Tren Sur para optimizar el intercambio en el área de terminales del Aeropuerto.	Área Central del Aeropuerto.	Medio	Alta: debe garantizarse la mejor integración Tren-Aeropuerto.	Aena y Cabildo Insular.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
3.- LOCALIZACIÓN, DISEÑO Y ENTORNO DE LA ESTACIÓN DEL TREN DEL SUR EN EL NÚCLEO DE GRANADILLA	Optimizar la localización de detalle, alimetría, ordenación del entorno y usos asociados y complementarios para facilitar la mejor integración entre las dos márgenes de la Autopista TF-1 y el núcleo de Granadilla.	Complejo Terciario y de Servicios.	Medio-largo	Media: está condicionada por muchos factores previos.	Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
4.- TRAZADO Y CARACTERÍSTICAS DEL CORREDOR CENTRAL ENTRE EL POLÍGONO INDUSTRIAL Y EL AEROPUERTO	Consensuar el trazado en planta y alzado, y las características geométricas del Corredor Central de conexión, antes de los desarrollos de las áreas de conexión.	Tramo a lo largo del Complejo Terciario y de Servicios.	Corto (ya consensuado)	Alta.	Polígono Industrial de Granadilla, Aena, Ayuntamiento de Granadilla, Cabildo Insular y Autoridad Portuaria.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
5.- NUEVO ACCESO ESTE AL AEROPUERTO	Determinar el trazado definitivo de la conexión y acceso Este al Aeropuerto, compatible con las áreas protegidas del Barranco de la Barca.	Complejo Terciario y de Servicios.	Medio	Alta: es crítica para el funcionamiento de la ampliación del Aeropuerto.	Ayuntamiento de Granadilla, Cabildo Insular y Aena.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
6.- COMPATIBILIDAD DE USOS DEL COMPLEJO TERCIARIO Y DE SERVICIOS CON EL ESTUDIO AERONÁUTICO	A la vista de los resultados del estudio aeronáutico de servidumbres, definir las características y limitaciones (entre otros aspectos, de alimetría) de los usos de la zona.	Complejo Terciario y de Servicios.	Medio-Largo	Medio: su desarrollo real no se realizará hasta largo plazo.	Aena, Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
7.- USOS, ORDENACIÓN Y TRATAMIENTO DE BORDES DE SECTOR AF-1.2, EN EL BARRANCO DEL CHARCÓN	Definir los usos, ordenación y tratamiento de borde de las áreas en el barranco del Charcón, con alta compatibilidad con los valores ambientales del entorno.	Sector AF-1.2 (Barranco del Charcón).	Medio	Medio: su desarrollo no será hasta medio plazo.	Polígono Industrial de Granadilla, Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
8.- SERVICIOS DE FACHADA DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE GRANADILLA A LA TF-1	Compatibilización de los usos y tratamiento de los desarrollos de fachada de las áreas de fachada del Polígono Industrial de Granadilla, para el servicio a la comarca.	Áreas de fachada a la TF-1 del Polígono Industrial de Granadilla.	Medio	Medio: su desarrollo no será hasta medio plazo.	Polígono Industrial de Granadilla, Ayuntamiento de Granadilla y Cabildo Insular.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.
9.- TRATAMIENTO DE LA INTERFASE POLÍGONO INDUSTRIAL – PUERTO DE GRANADILLA	Compatibilizar el tratamiento de los accesos, alimetría y bordes entre el Polígono Industrial y el Nuevo Puerto.	Zona limítrofe entre el Polígono Industrial y el Nuevo Puerto.	Corto	Alto: ya tratado previamente en fase de proyectos.	Autoridad Portuaria y Polígono Industrial de Granadilla.	La coordinación será Norma Directiva de Obligado Cumplimiento.

3.2. P.T.E.O. INFRAESTRUCTURA DEL TREN DEL SUR**3.2.1. OBJETIVO Y ALCANCE**

El denominado Tramo III de esta infraestructura ferroviaria se inicia en San Isidro, discurriendo paralela a la autopista TF-1, despegándose de ésta para acceder a la terminal del Aeropuerto Reina Sofía y permitir el acceso al núcleo de Los Cristianos atravesando la Montaña de Guaza. Su desarrollo en zonas densamente pobladas y con importantes valores ambientales obligan a la ejecución de una infraestructura de elevado coste, recurriendo a túneles y falsos túneles, sin que en este caso sea determinante la topografía. El final se sitúa en el núcleo turístico de Las Américas (T.M. de Adeje).

La longitud del tramo San Isidro – Las Américas Sur es de 23.395,813 m.

Cerca del inicio de este tramo se proyecta en superficie la estación de San Isidro. Desde aquí el trazado se separa de la autopista descendiendo rápidamente en dirección sur hacia el aeropuerto, el cual es atravesado por medio un largo falso túnel. En las inmediaciones de la terminal se ubica una estación soterrada.

Una vez que la traza sale a superficie, se dirige hacia el oeste para sobrepasar el polígono industrial de Las Chafiras, donde recupera el corredor de la TF-1, atravesándola y situándose en paralelo a la misma por su margen derecha hasta sobrepasar el núcleo residencial de Guaza.

Desde aquí se inicia una sucesión de túneles y falsos túneles que evitan la afección al Monumento Natural de la Montaña de Guaza, que llegará hasta el final del trazado. Al alcanzar el núcleo turístico de Los Cristianos, se ubica una nueva estación soterrada.

Posteriormente, el trazado, todavía soterrado, gira con dirección norte para alcanzar y atravesar el núcleo de Las Américas, donde se ubica la última de las estaciones, también soterrada. El trazado continúa soterrado, con dirección norte y paralela a la TF-1, durante una longitud de casi 2 Km, lo que permitirá el futuro estudio de su continuidad.

3.2.2. INFLUENCIA EN EL CORREDOR VIARIO

La influencia en el corredor viario es, en su última versión, moderada, ya que sobretodo desde la Plataforma Logística hasta Guaza la traza es prácticamente paralela al eje de la TF-1 pero separada suficientemente, de forma que con esta última versión se respeta las reservas del suelo que se plantean en la Parte IV de este Estudio. No se nos ha aportado la nueva traza (modificada en la misma fecha que se finaliza este proyecto) en el tramo a lo largo de la plataforma logística.

3.3. P.T.P.O. CABO BLANCO - BUZANADA**3.3.1. OBJETIVO Y ALCANCE**

Este documento recoge los estudios previos, de Avance y de ordenación del Plan Territorial Parcial de Ordenación de Cabo Blanco-Buzanada en el término municipal de Arona. El citado Plan Territorial Parcial tiene como objetivo fundamental el desarrollo de las determinaciones establecidas en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife para lograr la ordenación integrada del ámbito territorial que comprende la Operación Singular Estructurante denominada Estructuración Urbana del entorno de Cabo Blanco.

El objeto de ésta es dar acogida a las intensas necesidades de crecimiento residencial que se están produciendo en la zona, de forma ordenada y con visión de conjunto. Para ello se propone estructurar los núcleos de Cabo Blanco y Buzanada para configurar un núcleo capaz de acoger ordenadamente las demandas residenciales y de ser centro de servicios y actividad urbana de las comarcas de Abona y del suroeste.

El establecimiento de la ordenación integrada conlleva la definición de la estructura territorial del espacio objeto de ordenación con el fin de posibilitar la armonización de la ordenación urbanística, desde una perspectiva supramunicipal. Propone asimismo la ejecución de determinadas actuaciones de interés insular, en los términos previstos en la legislación vigente. La ordenación integrada debe asegurar además la armonización de las determinaciones de los planes urbanísticos territorialmente afectados por el Plan Territorial Parcial, para hacer posible el logro de los fines y objetivos de éste.

El ámbito territorial objeto de ordenación, definido en el PIOT para esta OSE, comprende el entorno de los núcleos de Cabo Blanco y Buzanada, ocupando una posición central en el Valle de San Lorenzo entre el núcleo del mismo nombre y el corredor insular sur.

En el Avance de este Plan Territorial Parcial se analizaron y valoraron diversas alternativas de organización del viario, distinguiendo, al objeto de poder discutir con más claridad las diversas opciones, tres modelos básicos de ordenación. Todos ellos pretendían atender a los requerimientos de las comunicaciones de escala territorial, pero a su vez a dotar de una estructura adecuada a las futuras ordenaciones residenciales del ámbito Cabo Blanco-Buzanada.

De hecho los tres modelos complementaban la propuesta de ronda de circunvalación y de vía pasante ensayadas en el Plan General de Ordenación Urbana y en el Plan Insular.

La primera de las alternativas daba prioridad a potenciar los accesos desde la costa; la segunda buscó

una solución única al problema de acceso desde la costa y a las conexiones entre núcleos, y finalmente la tercera trabajó con una vía interior de distribución que delimitaba claramente lo que aquellos accesos hacia la autopista respecto a las conexiones en las medianías.

3.3.2. INFLUENCIA EN EL CORREDOR VIARIO

En cuanto a la autopista, aunque queda fuera del ámbito de intervención directa del Plan Territorial Parcial, existe la conveniencia de dar estricta continuidad a sus vías de servicio, y de replantear el diseño de los enlaces en Llano de los Camellos, Guaza y en el de entrada a Los Cristianos, al objeto de mejorar su funcionalidad y seguridad.

Atendiendo a las dificultades topográficas, dichas vías de servicio podrían disponerse a ambos lados, o a un único lado de la autopista. Su continuidad permitiría que algunos de los tres nudos no enlazara directamente con el tronco central, sino con dichos laterales.

No se recoge la alternativa de continuación de la TF-1 por detrás de la montaña del Mojón, en la medida que dicha variante deberá ser ajustada mediante un plan específico y que en estos momentos no hay datos suficientes para precisar su trazado e implicaciones funcionales y urbanísticas.

Sí se recoge en cambio la previsión del trazado del tren del Sur. En relación a este último se propone su mayor ajuste con respecto a las vías de servicio de la autopista y se prevé un posible nodo intermodal a la altura de Guaza, al objeto fundamentalmente, de enlazar con líneas de transporte público (y tráfico privado) que se dirijan hacia los asentamientos costeros y de las medianías.

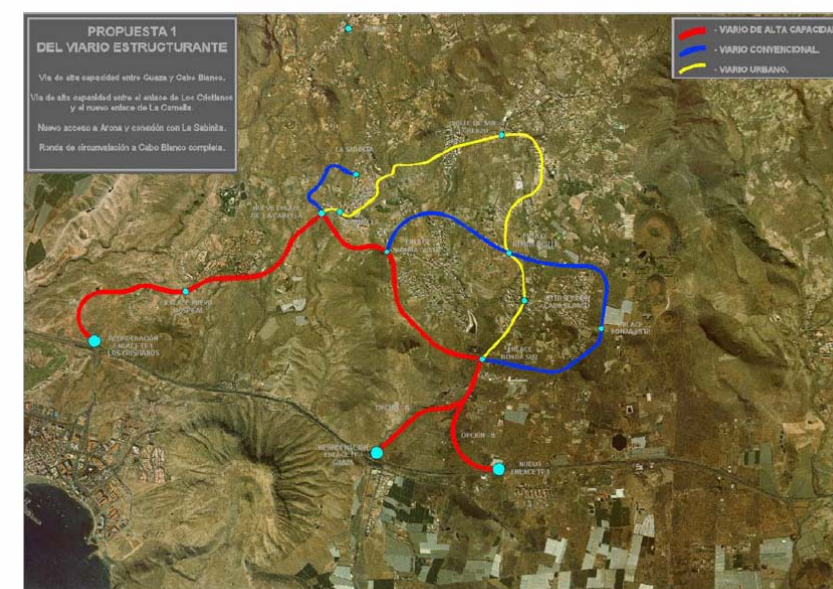
El futuro desarrollo del ámbito de Cabo Blanco-Buzanada, de los núcleos de medianías por encima de éste, o de los enclaves costeros, desde El Palmar a Costa del Silencio, hacen imprescindible dicha conexión. Pero en todo caso su concreción en la siguiente fase de planeamiento deberá ser contrastada con los responsables del proyecto de trazado de dicho tren del Sur, una vez hayan finalizado los estudios en curso.

Un objetivo fundamental de este PTP es la de mejora de la conectividad de Cabo Blanco-Buzanada con la autopista del Sur y, más allá, con las principales fuentes de actividad económica de las zonas turísticas. En dicho sentido se propone la mejora de los accesos entre dichas dos vías horizontales.

En estos momentos los accesos desde los principales asentamientos en el litoral (Las Américas, Los Cristianos, El Palm-mar, Las Galletas y Costa del Silencio) con las medianías se canalizan a través de dos vías, la TF-66 y la TF-28, que muestran ya niveles de congestión considerables, muy particularmente en los tramos que arrancan desde la autopista hacia el Norte. Por ello en este Plan Territorial Parcial se plantea establecer una reserva suficiente de espacio, que permita, como primera y urgente medida, proceder al desdoblamiento de dichas vías hasta encontrar la ronda Sur de Cabo Blanco-Buzanada.

En cuanto a las secciones propuestas en ésta y otras vías, seguiremos las pautas del Plan Territorial del viario para la estructuración urbana del entorno de Cabo Blanco. Así nos referiremos a vías de alta capacidad (manteniendo en lo posible los requerimientos tipo de una autovía AV-80); vías complementarias (con unos requerimientos tipo de carretera convencional C-60); travesías (con unos requerimientos tipo de carretera convencional C-40) y viario urbano.

En el caso de las autovías nos remitimos a las condiciones de trazado con las características señaladas en la Instrucción de Carreteras (Norma 3.1.I.C de diciembre de 1999 del Ministerio de Fomento).



ACCESOS A LA TF-1

Acceso Guaza-Ronda Sur (TF-66)

El tramo de la TF-66 desde Guaza hasta llegar a la ronda Sur tiene un kilómetro y medio de longitud aproximadamente y se puede desdoblar fácilmente. Pero sus condiciones de trazado en planta (curvas de radio mínimo 315 metros; clotoides entre 150 y 210 metros) y pendiente (entre un 6,5 y un 7%) no la hacen suficientemente idónea como vía de alta capacidad.

Se propone una sección indicativa compuesta por dos carriles de 3,50 m, arcén interior de un metro y exterior de 2,50 metros, así como bermas de 1,0 m para cada sentido de circulación (o bien una cuneta de 2 metros), separados por una mediana de 3,0 metros.

Una sección de estas características podría en un futuro incorporar un tercer carril asimismo de tres metros y medio de anchura para transporte público (o vehículos de alta ocupación), si se reserva para ello una caja de 32 metros en lugar de 27 y se reduce la mediana a un metro de anchura.

Se propone que este tramo viario sea segregado (sin acceso directo al tronco viario desde parcelas privadas), y que los actuales accesos al mismo se canalicen en su caso a través de una vía lateral o de servicio. El enlace con la ronda Sur deberá resolverse mediante una rotonda de diámetro mínimo de 80 metros. Cualesquiera enlaces no podrán distar entre sí menos de quinientos metros.

Acceso Los Cristianos-La Camella (TF-28) y a la Ronda Sur

El tramo de la TF-28 desde el enlace de Los Cristianos hasta La Camella tiene poco más de tres kilómetros y medio de longitud. Se propone su desdoblamiento y pequeñas modificaciones en su trazado (fundamentalmente a la altura del conjunto de Chayofa de Los Cristianos) para cumplir con los requerimientos de una vía AV-80. Su sección se puede asimilar fácilmente a una vía de alta capacidad, aunque su pendiente alcance en el arranque un 7%. Dadas las necesidades de ajuste en planta y perfil, y los requerimientos de acceso a un complejo hospitalario y nuevas áreas urbanizables, el trazado de la nueva vía se ajustará a partir de un Estudio Previo. En cualquier caso deberá tener calzadas separadas para cada sentido de circulación y se propone una sección indicativa compuesta por dos carriles de 3,50 metros, arcén interior de un metro y exterior de 2,50 metros, así como bermas de 1,0 metro para cada sentido de circulación (o bien una cuneta de 2 metros), separados por una mediana de 3,0 metros. Al igual que en el caso anterior dicha sección podría en un futuro incorporar un tercer carril asimismo de tres metros y medio de anchura para transporte público (o vehículos de alta ocupación), si se reserva para ello una caja de 32 metros en lugar de 27 y se reduce la mediana a un metro de anchura.

Se propone que este tramo viario sea segregado (sin acceso directo al tronco viario desde parcelas privadas), y que los actuales accesos al mismo se canalicen en su caso a través de una vía lateral o de servicio. Se propone resolver su encuentro con la ronda Sur justo por debajo de La Camella tras haber superado un falso túnel mediante una rotonda de gran tamaño, aunque el proyecto definitivo podría razonadamente reducirla. Cualesquiera enlaces no podrán distar entre sí menos de quinientos metros.

Otros accesos desde la autopista a la Ronda Sur

Se considera asimismo el proyecto de otros dos ramales de conexión entre la autopista TF-1 y la ronda Sur. Éstos se podrían ir realizando a lo largo del tiempo, a medida que las demandas de movilidad lo hicieran aconsejable. Un primer trazado, de ejecución relativamente sencilla, en la medida en que se dispone sobre caminos existentes, es el que uniría el extremo meridional de Buzanada con el actual enlace de la TF-1 a la altura del Llano de los Camellos (o Parque de La Reina), pudiendo a partir de aquí buscar su continuidad hacia la costa. Se propone en este caso una sección y características equivalentes a la de las dos vías anteriores. Este PTP sugiere el arranque al Sur de Buzanada de este tramo, pendiente de definir su trazado definitivo y punto de enlace con la TF-1.

3.4. PTPO COMPLEJO TURISTICO DE RASCA

3.4.1. OBJETIVO Y ALCANCE

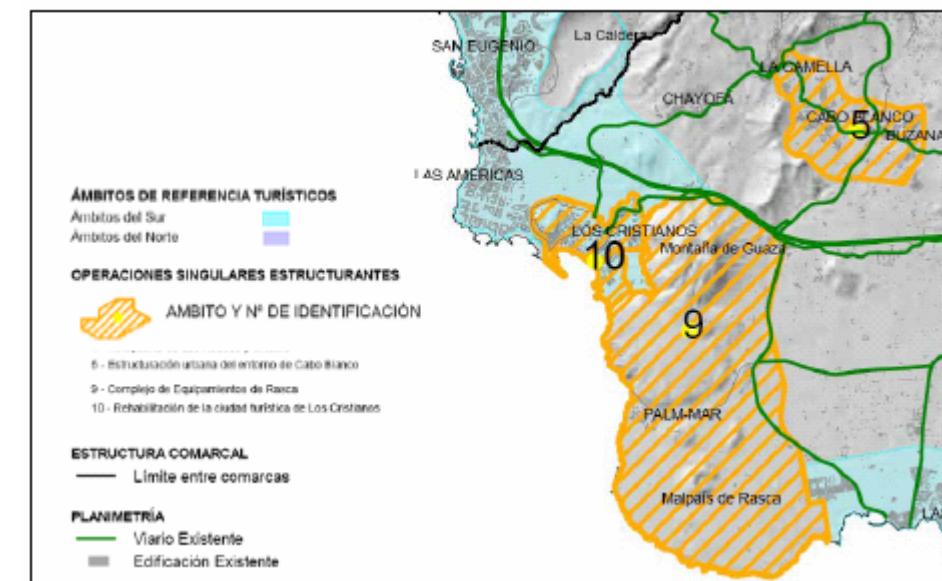
El objetivo principal de esta Operación es obtener, dentro del ámbito delimitado, una reserva de espacio para ubicar equipamientos que recualifiquen la oferta turística del sur de la isla, y, en su caso, la implantación de los mismos.

Documento en redacción cuya fase de Avance aún no ha sido expuesto al público ni al trámite de cooperación interadministrativa. Se trata por tanto de un documento interno pero cuyas determinaciones se incluyen dentro de la memoria informativa del Plan Territorial Especial de Ordenación de los Campamentos de Turismo de la Isla de Tenerife por contener propuestas para la ubicación de un campamento de turismo denominado por esta Plan Territorial como "Zona de Acampada" o "Camping Caravanning de naturaleza".

La finalidad genérica de la operación es la rehabilitación del casco urbano de Los Cristianos, uno de los primeros centros turísticos de la isla, cuyas infraestructuras y equipamientos dan muestras de obsolescencia frente a los nuevos papeles que ha de cumplir en la oferta turística de la isla.

Este instrumento ordena el Complejo de Equipamientos de Rasca.

PLANO 19. OSE DEL COMPLEJO DE EQUIPAMIENTO DE RASCA



Localiza la instalación en el espacio situado entre El Fraile y la costa fuera de la delimitación original de la Operación Singular Estructurante pero incluida por el propio Plan Territorial al ampliar sus límites.

3.5. PTPO CAMPAMENTOS TURISTICOS

3.5.1. OBJETIVO Y ALCANCE

El Plan Territorial Especial de Ordenación de los Campamentos de Turismo tiene como fin la ordenación del desarrollo de los campamentos de turismo según dispone el art. 3.7.5.7, apartado 5, norma directiva, del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (en adelante PIOT) aprobado mediante Decreto 150/2002, de 16 de octubre.

En definitiva, el Plan establecerá las medidas operativas necesarias para conformar una oferta insular de campamentos de turismo que permita reconducir el ejercicio incontrolado de la actividad de acampada. Entre tales medidas se incluirán propuestas de mecanismos de gestión y de colaboración entre los promotores y la Administración Pública.

El ámbito territorial de aplicación del plan es la totalidad de la isla de Tenerife, si bien la ordenación propuesta debe concretarse en el suelo rústico, con la excepción de los Espacios Naturales Protegidos (salvo que se trate de instalaciones ya existentes o propuestas de nueva creación recogidas en el instrumento de ordenación del Espacio Natural Protegido en cuestión). Se optará preferentemente por su ubicación en la franja costera, sin descartar las áreas de medianías que reúnan condiciones aptas para la localización de este tipo de establecimientos.

Los campamentos de turismo se consideran infraestructura turística y por ello, en aplicación del Art. 23.3 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, el Plan Insular ha dictaminado que debe redactarse un Plan Territorial Especial para esta infraestructura. Junto con otros Planes Territoriales forma parte del conjunto de instrumentos de planeamiento destinados a la Ordenación de Infraestructuras y Equipamientos de la isla (Planes Territoriales para la ordenación de carreteras, Puertos, Transporte Colectivos, Dotaciones, etc.).

Según art. 1.2.5.1, del PIOT, cuyas determinaciones tienen el rango de recomendación, el Plan Territorial debe tener el siguiente alcance:

“Planificar la red de campamentos de turismo, complementando las determinaciones que el PIOT establece al respecto”. Estas determinaciones se recogen fundamentalmente en el art. 3.7.5.7. referente a las condiciones que deben cumplir los campamentos de turismo y que definen las superficies mínimas de terreno que pueden ser destinadas a esta actividad, capacidades alojativas máximas, zonificación de usos en el interior del recinto, características de las edificaciones permanentes (alturas, superficies, etc.) y nivel de infraestructura y servicios.

En las disposiciones sectoriales del PIOT (art. 3.7.5.7, apartado 5, norma directiva) se establece también que este Plan Territorial Especial de Ordenación podrá delimitar ámbitos destinados a la implantación de campamentos de turismo. En tal caso justificará la idoneidad de cada ámbito delimitado, respecto a los objetivos sectoriales y al cumplimiento de las condiciones de los planes vigentes sobre el entorno territorial en que se sitúen (especialmente las de inserción en el modelo de ordenación territorial). La propuesta de campamentos de turismo podrá ser abierta (con distintas opciones de ubicación), pero en todo caso, definirá sobre cada ámbito las condiciones que deben cumplir los campamentos que se ubiquen en los mismos.

Con este Plan Territorial se pretende fijar los criterios de actuación de Las Administraciones para garantizar que las distintas intervenciones que haya de realizar consoliden el modelo de ordenación insular.

3.5.2. ÁMBITOS DE REFERENCIA PARA CAMPAMENTOS DE TURISMO.

3.5.2.1. La identificación de los Ámbitos y la ordenación general propuesta.

Los Ámbitos Territoriales que fueron identificados en la Memoria de Información Socioeconómica Urbanística y Territorial (Tomo II) por concentrar la totalidad de la demanda de campamentos de turismo y la oferta actual, han constituido el punto de partida para la determinación de aquellos ámbitos que desde el Plan Territorial se consideran “de Referencia para la Implantación de Campamentos de Turismo”.

Los Ámbitos de Referencia para la implantación de Campamentos de Turismo que se indican en la siguiente tabla se localizan también territorialmente en el plano O.1 “Ámbitos de Referencia para Campamentos”, junto con la capacidad alojativa que se propone para cada uno de ellos.

CUADRO V.6. IDENTIFICACIÓN DE LOS ÁMBITOS DE REFERENCIA DENTRO DE CADA COMARCA.

COMARCA	ÁMBITOS DE REFERENCIA
VALLE DE GÜIMAR SURESTE	Puertito de Güímar (Güímar) Callo del Río-Los Abades (Arico) Atogo (Granadilla)
ABONA ARONA	Los Abrigos-El Médano (Granadilla) Los Colmenares (San Miguel) El Palmar-EL Fraile-Las Galletas (Arona)
ADEJE	Costa de Adeje (Adeje) Himeche (Guía de Isora)
SUROESTE DAUTE	Punta Blanca (Guía de Isora) Isla Baja (Los Silos-Buenavista)
ACENTEJO	Costa de Acentejo (Tacoronte-El Sauzal)
ANAGA	Punta del Hidalgo (La Laguna) Costa Norte del Macizo de Anaga

La propuesta de ordenación dentro de estos espacios de referencia se dirige a la localización de terrenos o parcelas concretas donde se les asigna un uso exclusivo para la instalación de estos equipamientos, los cuales conformarán la Red Básica Insular de Campamentos de Turismo que, a través de este Plan Territorial promueve el Cabildo Insular.

Dentro de estos Ámbitos de Referencia, el Plan propone inicialmente dos alternativas de ordenación que se corresponden con dos conjuntos de localidades en los que no hay impedimentos urbanísticos ni ambientales para que puedan instalarse los campamentos de turismo que han de conformar la Red Básica.

Posteriormente se elige la alternativa que mejor cumple con los objetivos del Plan Territorial, y para ella se establecen las directrices de planeamiento y gestión necesarias para una rápida y eficaz materialización de las instalaciones cumpliendo con el objetivo de solventar el problema ambiental y social de la acampada litoral.

3.5.2.2. Las Capacidades Alojativas de los Ámbitos de Referencia

El Plan no sólo determina el número de campamentos necesarios en la isla para atender a la distribución insular de la demanda, sino también la capacidad alojativa que debe tener cada Ámbito de Referencia para Campamentos de Turismo y cada uno de los elementos de la Red para dar cabida a una parte importante de la población campista.

Se establecen las siguientes capacidades alojativas para cada Ámbitos de Referencia que podrán ser asumidas por un solo campamentos o distribuida en varios (ver también plano de ordenación O.1 denominado "Ámbitos de Referencia- Distribución de la Oferta Alojativa").

CUADRO V.7. ESTIMACIÓN DE LAS CAPACIDADES ALOJATIVAS DE LOS ÁMBITOS DE REFERENCIA PARA CAMPAMENTOS DE TURISMO.

ÁMBITOS DE REFERENCIA	CAPACIDAD ALOJATIVA (Plazas)
1. Puertito de Güimar (Güimar).	200
2. Callo del Río-Los Abades (Arico)	740
3. Atogo (Granadilla)	200
4. Los Abrigos-El Médano (Granadilla)	400
5. Los Colmenares (San Miguel)	433
6. El Palmar-EL Fraile-Las Galletas (Arona)	2300 ^{*1}
7. Costa de Adeje (Adeje)	2013
8. Himeche (Guía de Isora)	340 ^{*2}
9. Punta Blanca (Guía de Isora)	1500
10. Isla Baja (Los Silos-Buenavista)	400
11. Costa de Acentejo (Tacoronte-El Sauzal)	98
12. Punta del Hidalgo (La Laguna)	312
13. Costa Norte del Macizo de Anaga	200

^{*1} Sólo 1600 son de nueva creación
^{*2} Sólo 200 son de nueva creación

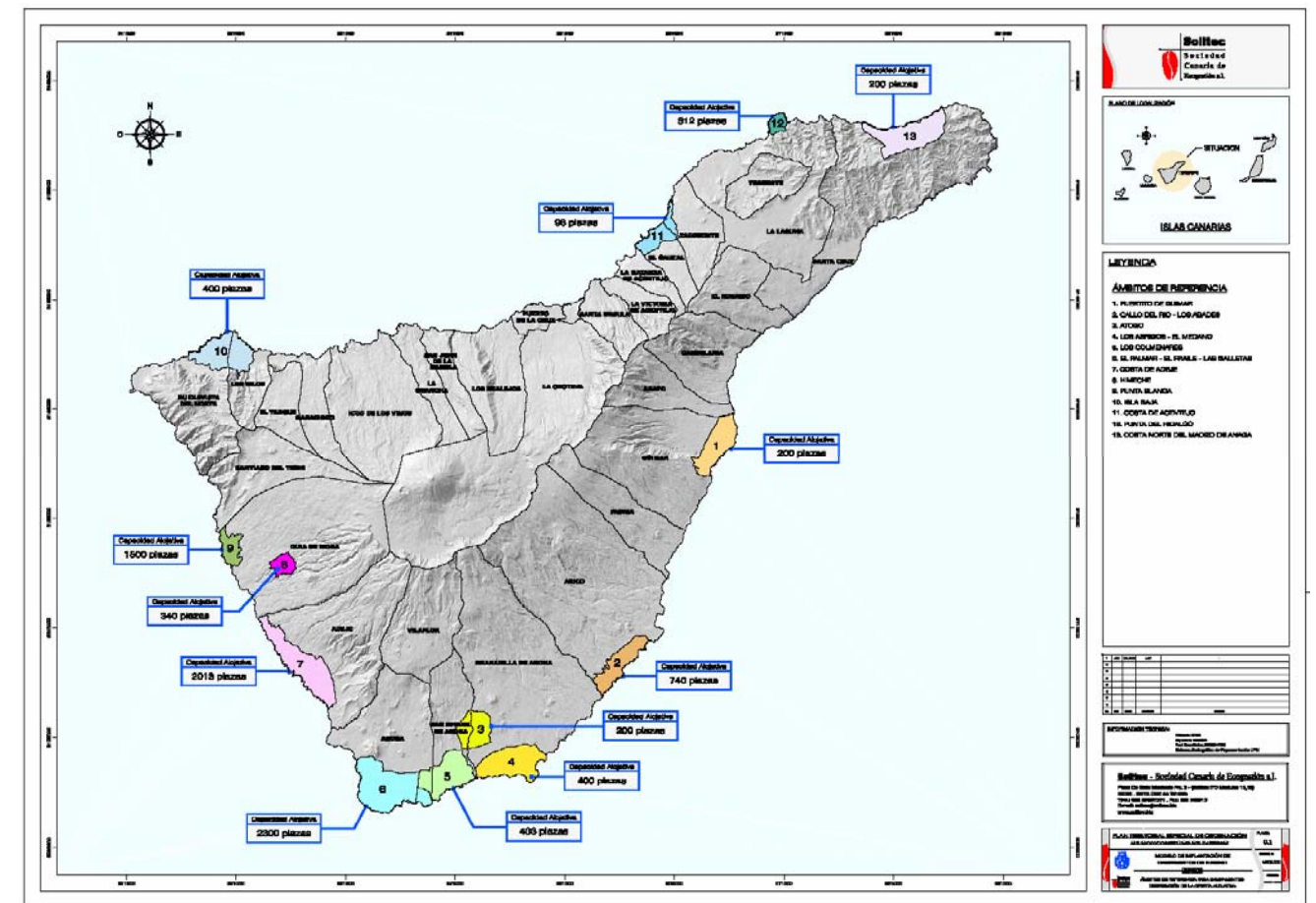
3.5.3. LA RED BÁSICA DE CAMPAMENTOS DE TURISMO. ALTERNATIVAS

Dentro de los Ámbitos de Referencia se proponen diversas localizaciones agrupadas en dos alternativas de ordenación que no obstante poseen ciertos elementos comunes.

Todas las localidades que han surgido de los estudios sobre la demanda han sido incorporadas a alguna de las alternativas, salvo aquellas que por razones de planeamiento vigente, ambiental o simplemente por haber sido ya consolidadas por la edificación no podían ser de ninguna manera consideradas como localidades viables. También se ha incluido el campamento de Mesa del Mar (Playa de La Arena-Tacoronte), camping existente que aunque no cumple con los requisitos mínimos de superficie que el Plan Insular determina (NAD), ha sido reconocido y recogido como un equipamiento de servicio público en el Avance del Plan Especial del Paisaje Protegido de Costa de Acentejo, instrumento cuyas determinaciones deben ser asumidas por el Plan Territorial.

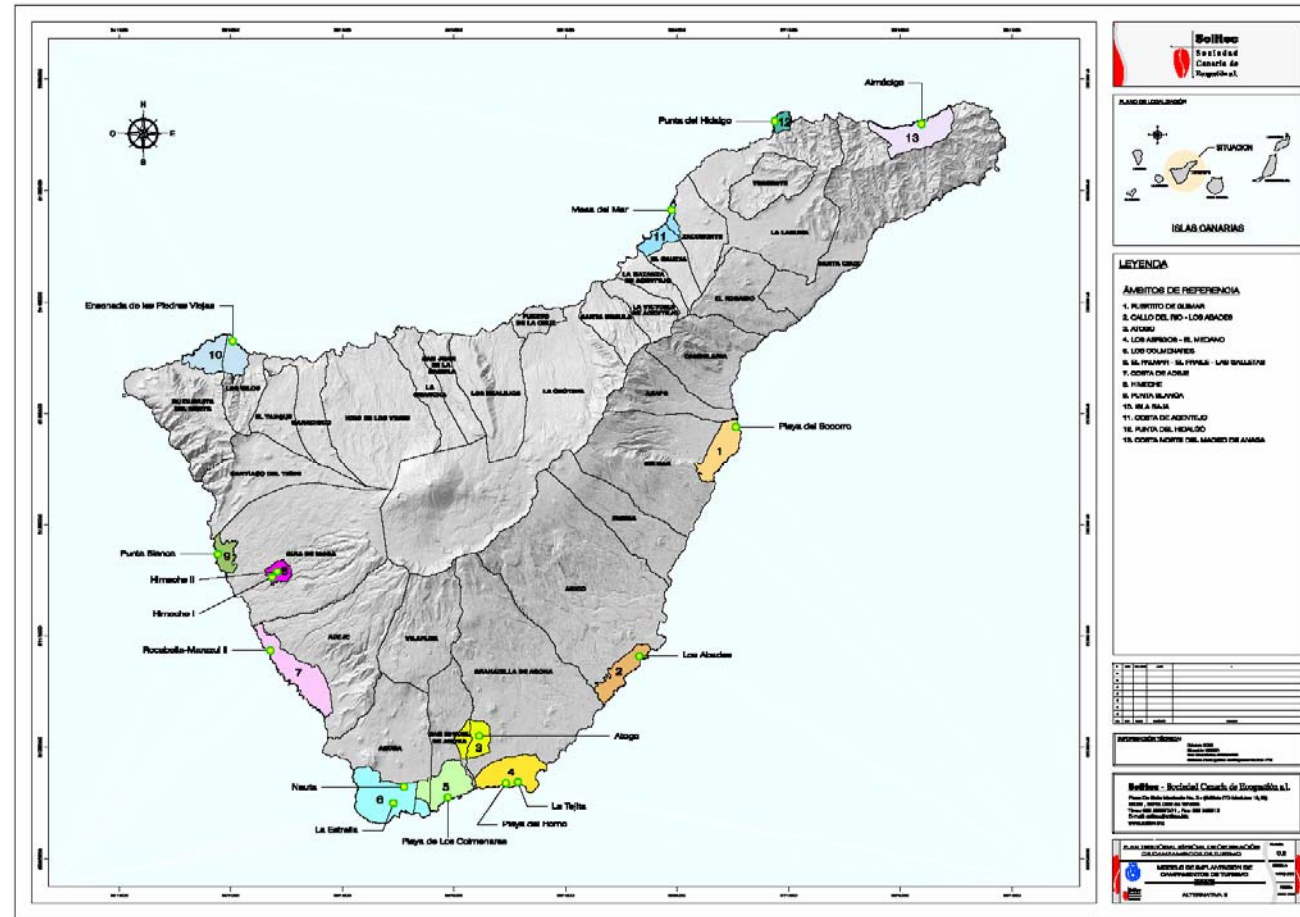
3.5.3.1. ALTERNATIVA 1.

Conformada por 15 localidades cuya distribución por Ámbitos de Referencia se refleja en la siguiente tabla y en el plano de ordenación O.2.



3.5.3.2. ALTERNATIVA 2

Esta alternativa está constituida por 16 localidades cuya distribución por Ámbitos de Referencia se refleja en la siguiente tabla y en el plano de ordenación O.3.

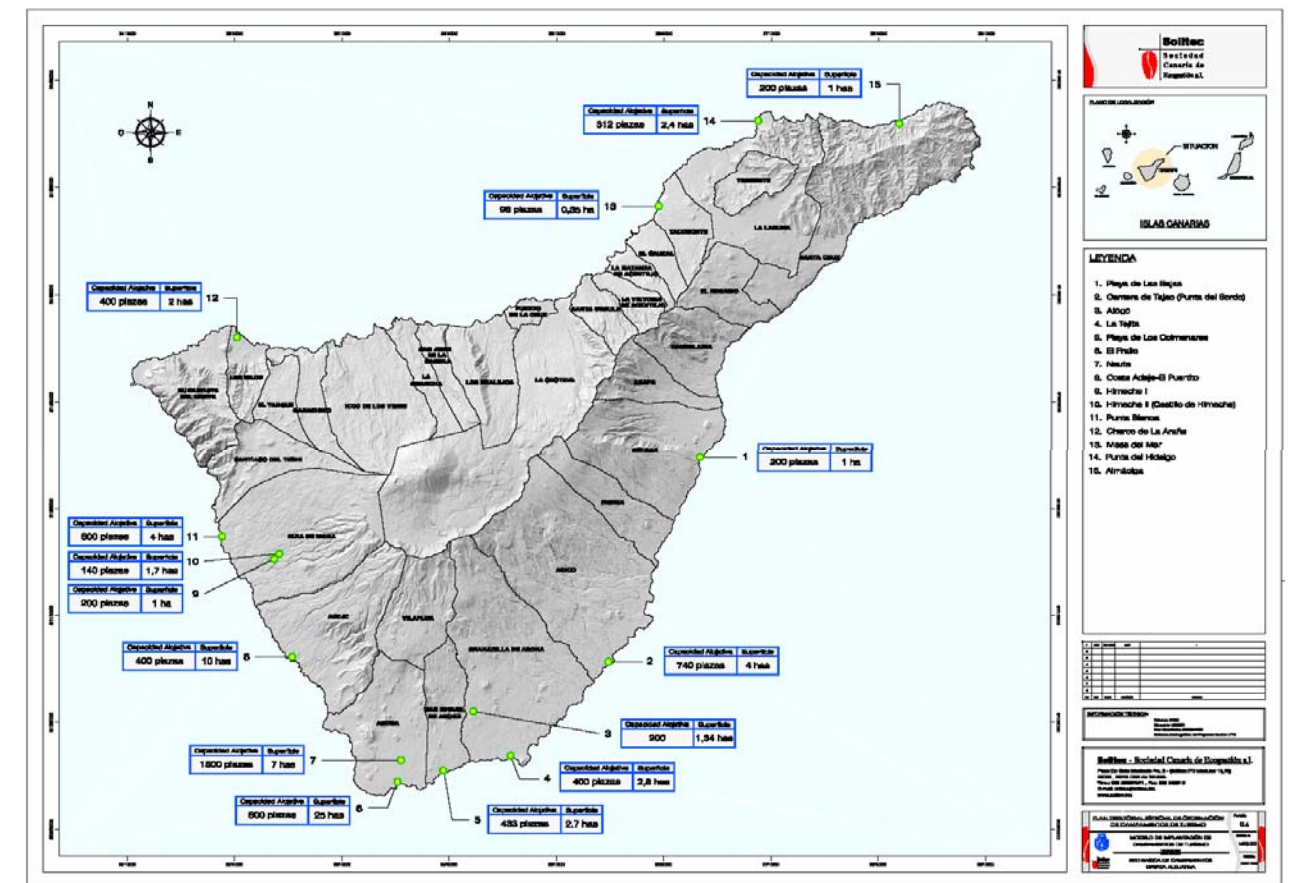


CUADRO V.9. LOCALIDADES PROPUESTAS EN LA ALTERNATIVA 2 SEGÚN LOS ÁMBITOS DE REFERENCIA PARA CAMPAMENTOS DE TURISMO

Ambito de referencia	Localidad propuesta
Puertito de Güimar (Güimar)	1. Playa del Socorro
Callo del Rio-Los Abades (Arico)	2. Los Abades.
Atogo (Granadilla)	3. Atogo
Los Abrigos-El Médano (Granadilla)	4. La Tejita.
	5. Playa del Horno
Los Colmenares (San Miguel)	6. Playa de Los Colmenares.
El Palmar-EL Fraile-Las Galletas (Arona)	7. La Estrella
	8. Nauta
Costa de Adeje (Adeje)	9. Rocabella-Marazul
Himeche (Guía de Isora)	10. Himeche I (Castillo de Himeche)
	11. Himeche II
Punta Blanca (Guía de Isora)	12. Punta Blanca.
Isla Baja (Los Silos-Buenavista)	13. Charco de La Araña.
Punta del Hidalgo (La Laguna)	14. Punta del Hidalgo.
Costa de Acentejo	15. Mesa del Mar
Costa Norte del Macizo de Anaga	16. Almácija.

3.5.3.3. ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DE LA RED BÁSICA DE CAMPAMENTOS EN EL CORREDOR VIARIO

El plano de ordenación O.4. muestra la distribución insular de la Red propuesta, la superficie que deben poseer las parcelas que se destinen a la actividad y la capacidad alojativa propuesta.



Se diferencia de la anterior en que algunas localidades se sustituyen por otras dentro del mismo Ámbito de Referencia para Campamentos y se añade una nueva.

En concreto, la Playa de Las Bajas se sustituye por la del Socorro; la de Cantera de Tajao (Punta del Sordo) por la de Los Abades; se incluye un campamento en la Playa del Horno (El Confital); el Puertito de Adeje se sustituye por Rocabella II en Marazul.

Atogo (Granadilla).

Atogo. Instalaciones existentes cercanas al futuro Centro del Motor de San Isidro y que ocupan aproximadamente 1,3 has.

Los Abrigos-El Médano (Granadilla).

La Tejita. Camping existente promovido por el Cabildo Insular dentro del espacio protegido de Rasca. Ocupa 2,8 has. de antiguas tierras de labor.

Los Colmenares (San Miguel)

Playa de Los Colmenares. El ámbito propuesto ocupa 9,3 hectáreas de antiguos terrenos agrícolas de subsistencia sobre malpaíses, en cuyo interior se debe implantar un campamento de turismo sobre una superficie de 2,2 hectáreas.

El Palmar-EL Fraile-Las Galletas (Arona).

El Fraile. El ámbito delimitado tiene una superficie de 42 hectáreas dentro de los cuales se dedicará a la actividad una superficie de 4 hectáreas. Nauta. Campamento de 7 has. existente en la actualidad y de propiedad privada.

Costa de Adeje (Adeje)

Costa Adeje.-El Puertito. Sector de 18,7 hectáreas constituido por terrenos agrícolas abandonados. Se requiere una parcela de 2 hectáreas en su interior.

3.6. PTPO DE LA COMARCA DE ABONA

3.6.1. OBJETIVO Y ALCANCE

El Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Comarca de Abona se inscribe en el programa de desarrollo de las áreas que plantea el Plan Insular de Ordenación Territorial de la isla de Tenerife (PIOT), que se constituye como el marco maestro a partir del cual el planeamiento insular a las diferentes escalas y problemáticas se irá poniendo a punto.

El presente Estudio obtendrá las determinaciones en Infraestructura viaria a incluir en el Plan Comarcal de Abona redactado por Casariego/Guerra Arquitectos.

La división comarcal, como también lo hará, el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife (PTOTT), expresa la diferenciación geomorfológica y funcional de la isla y, por tanto, se constituye como la referencia fundamental en términos de análisis territorial, pero también en términos de toma de decisiones en lo que se refiere al planeamiento y en general a las estrategias de optimización general.

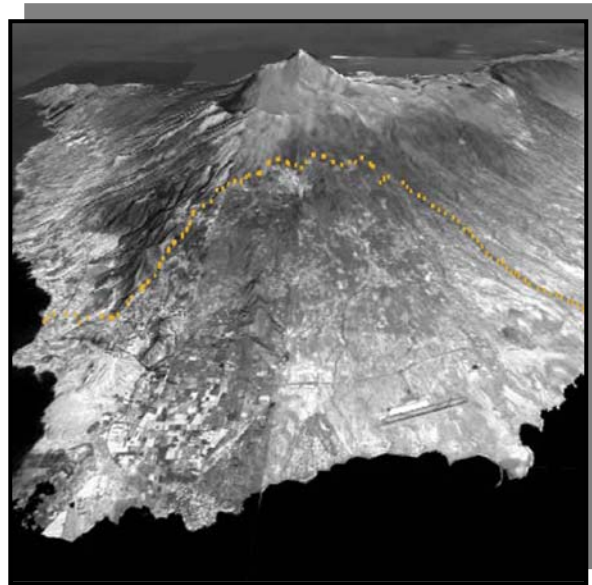
No cabe duda que los "activos" de la comarca, y por tanto su futuro, están muy condicionados por los dos grandes sistemas que hoy la caracterizan, que son, por un lado, el sistema turístico-deportivo, que invade buena parte de su litoral y ocupa buena parte de su suelo productivo, y por otra parte, el sistema "logístico", que ha venido condicionado, primero, por la creación del Polígono Industrial, después por el desarrollo del aeropuerto y posteriormente por las instalaciones del puerto de Granadilla, lo que ahora estamos llamando la "plataforma logística".

Estos son, pues, los dos grandes pilares en los que va a apoyarse el desarrollo comarcal en los próximos años, y todos los demás sistemas fundamentales, como el residencial, el comercial, el de los grandes equipamientos, etc, van a estar muy condicionados por cuánto estas dos grandes actividades van a evolucionar en el futuro. El trabajo debe entender, por tanto, que son estos los dos aspectos que en principio se debe atender con mayor profundidad y finura de grano.

En segundo lugar, debe detenerse en cómo se va a comportar el "sistema urbano". Éste sistema (formado básicamente por las ciudades tradicionales y los nuevos enclaves residenciales) no es en este caso autónomo, ni va a desarrollarse solamente en función de sus propios "inputs" (crecimiento vegetativo, estrategias municipales o vecinales, iniciativas locales,...), sino que va a estar dirigido, tanto temporal como espacialmente, por las formas y la intensidad de desarrollo que adquieran tanto las infraestructuras turísticas como las logísticas. El comportamiento del "sistema urbano" debe ser, pues, el segundo foco de atención del trabajo, puesto que en este caso se presenta, además, con unas tipologías muy diversas de gran consumo de suelo.

En tercer lugar se sitúa la agricultura y las actividades primarias. Aunque, como más atrás hemos apuntado, es evidente que la agricultura ha dejado de ser una actividad motora en la sociedad contemporánea, también es evidente que sigue ocupando parte del suelo productivo de la comarca y parte del paisaje insular. Las actividades primarias (agricultura, ganadería, pesca,...) y sus derivados deben ser atendidos en un plan territorial como el que se plantea, más como parte del patrimonio histórico y cultural y, de forma muy colateral, de la economía insular, que como un componente del desarrollo comarcal.

En un bloque diferente a los anteriores se sitúan los aspectos ambientales y paisajísticos. Y aquí habría que considerar la doble angulación con que hay que observar estos parámetros. Porque el medio ambiente y el paisaje, por un lado son recursos de primera magnitud no sólo en términos de desarrollo social y de medición de la "calidad de vida", sino en términos estrictamente económicos. Son objetivamente parte fundamental de la estructura de la oferta turística de la zona, que sin ellos se vería enormemente mermada y empobrecida. Pero, por otro lado, son, como en el caso de las actividades primarias, parte consustancial del patrimonio insular: una parte del patrimonio única e insustituible, que se materializa en la calidad y en las formas de explotación tradicional de su geografía y en la rotundidad de su paisaje.



3.6.2. METODOLOGIA

La metodología que se propone trata de evaluar las transformaciones que sufre el territorio comarcal y su capacidad potencial para absorberlas en orden a su idoneidad funcional, económica y medioambiental, a través del estudio de tres parámetros básicos:

a) las condiciones del soporte territorial, es decir, la geografía y la capacidad de absorción de las actividades,

b) la evaluación de las actividades motoras: turismo y logística, básicamente y c) el funcionamiento de las infraestructuras generales.

El estudio medioambiental, elaborado de forma específica y en profundidad, permitirá poner en relación los puntos anteriormente citados con la explotación de los recursos naturales y paisajísticos, de modo que su contrastación nos permita emitir un Diagnóstico General de las fortalezas y debilidades de la comarca, para estar en condiciones de elaborar unas Conclusiones y una Estrategia de Actuación.

Cada aspecto se nutrirá de los trabajos de campo, análisis planimétrico y fotográfico preciso, permitiendo elaborar conclusiones y diagnósticos intermedios que se irán redefiniendo al tiempo que avanza la elaboración de la propuesta estratégica del Plan.

Finalmente, cada conclusión y diagnóstico intermedio habrá que contrastarlo con las previsiones establecidas en los planes y las propuestas aprobadas y en marcha, con la finalidad de ir emitiendo diagnósticos parciales que nos vayan permitiendo construir la Estrategia General.

3.6.3. EL SISTEMA VIARIO

Las características del sistema viario de la comarca de Abona, se han descrito sucintamente en los apartados anteriores. El modelo al que el viario de Abona responde en la actualidad está apoyado fundamentalmente en la capacidad resolutoria de la TF-1, que absorbe tráficos tanto de carácter insular, como comarcal o local. Por otro lado, la tendencia, cada vez más acusada, de orientar la localización de los servicios que más tráfico generan (industria, equipamientos comerciales,...) en el entorno de la TF-1, no hace sino reforzar el modelo dominante, y saturar la capacidad de respuesta de la autovía.

La movilidad local, que se genera en los núcleos de población alineados tanto en el entorno de la carretera general (vía de medianías), como en los núcleos turísticos localizados en la costa, no se resuelve respectivamente en sí misma, ya que la población de medianías (básicamente residencial) tiene que moverse por razones de empleo hacia la costa y la población de la costa, no cuenta con un sub-sistema viario de litoral (las condiciones ambientales de la costa van a ser siempre un obstáculo para obtenerlo), que permita cerrar los circuitos viarios sin moverse de allí.

Las poblaciones de los dos ámbitos, por tanto, usan permanentemente diferentes tramos de la autovía como parte de sus circuitos internos y todo ello repercute aún más en la concentración de la movilidad general en el entorno de la TF-1.

El escenario se problematiza, cuando el tipo y la cantidad de las actividades propuestas en los diferentes planes y proyectos en marcha, responden a los propios de la Plataforma Logística (puerto + aeropuerto +

polígono industrial), la actividad turística, los grandes equipamientos deportivos y de ocio, y el incremento de la población residencial que tales actividades va a generar, vinculadas a ellas.

Y se problematiza más cuando las propuestas de fortalecimiento del sistema viario comarcal incluidos en los planes correspondientes, no parecen responder a las demandas de movilidad de las actividades que los propios planes proponen. Desde luego, no las que propone el PIOT, como se ha intentado exponer en los párrafos anteriores. Para contrastar y definir con mayor fiabilidad, las hipótesis defendidas más atrás por este documento, es cierto que sería necesario elaborar un estudio más detallado del viario, pero con los datos disponibles, también es posible emitir un juicio aproximado.

La propuesta que desde aquí se va a defender es que las soluciones de mejora de los subsistemas viarios existentes en Abona (fortalecimiento de la vía de medianías y algunos tramos secundarios) y otras operaciones puntuales (vías de servicios para la TF-1, intervenciones en los enlaces,...) , pueden contribuir a homogeneizar en alguna medida la movilidad total del sistema.

Pero existen imponderables, no abordables técnicamente, como son por ejemplo, las relaciones residencia – empleo entre la parte alta y baja de la autovía, las dificultades para cerrar anillos en el litoral por la conservación del litoral y la concentración gradual de actividades de fuerte generación de movilidad en el entorno de la TF-1, que exigen intervenir directamente en la autovía en términos de incrementar su capacidad actual.

Si además introducimos los parámetros derivados de las actuaciones previstas en los planes en marcha, especialmente las contenidas en el Plan Insular, sólo con una intervención radical en su trazado (o en otro alternativo), sería posible mejorar de forma sensible el sistema viario comarcal de Abona.

3.7. P.T.E.O. DE RESIDUOS DE TENERIFE

Aunque inicialmente este Plan especial no se incluía entre los que eran objeto de estudio al encontrarse fuera de la Comarca de Abona (está ubicado en el Municipio de Arico) se ha decidido incluirlo a título informativo a petición del Servicio Técnico de Planes Insulares.

3.7.1. OBJETIVOS

El Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de Tenerife (PTEOR) tiene por objetivo la ordenación de la gestión de los residuos generados en la Isla de Tenerife, cumpliendo la siguiente jerarquía de gestión:

- o Reducción en la generación de residuos.
- o Reutilización.
- o Reciclado.
- o Valorización energética.

o Vertido.

Las fases que conlleva la redacción del Plan son :

Establecer el diagnóstico de la gestión actual de los residuos generados en el ámbito de la Isla de Tenerife. Este diagnóstico constará de :

Detallar las cantidades reales de generación de los diferentes residuos.

Ubicar las zonas de generación de cada flujo de residuo.

Establecer el sistema actual de gestión de los residuos.

Establecer un modelo de gestión de los residuos basado en las mejores técnicas disponibles y que sean coherentes con la realidad de la Isla.

Para adoptar el Modelo de Gestión se plantean las siguientes fases:

Análisis de los diferentes Sistemas de Gestión de residuos tanto nacionales como internacionales.

Establecimiento de proyecciones de generación de residuos.

Adopción de dos o más alternativas coherentes de gestión para cada flujo de residuos, de tal forma que sea posible establecer una comparativa entre ellas determinando la más adecuada a la realidad de la Isla y que implique el mejor balance entre parámetros técnicos, económicos, ambientales y territoriales.

Desarrollo del Modelo de Gestión, detallando las infraestructuras necesarias para su implantación. En este punto se propondrán medidas complementarias y se fijará el presupuesto necesario para su consecución.

Adecuación territorial de los modelos adoptados, de tal forma que se adapten a las características del territorio de la Isla, escaso y con un elevado nivel de protección.

3.7.2. ORDENACIÓN COMARCAL

La importancia del conjunto turístico-residencial de Las Américas – Los Cristianos obliga a plantear una política intensa de reordenación y recualificación, limitada al cierre de esta gran ciudad de servicios. Desde la óptica insular se pretende dar respuesta a las necesidades urbanísticas fomentando la creación de nuevas áreas residenciales, potenciando la capacidad de los núcleos de medianías del sector, planteándose la necesidad de crear un gran área de centralidad en el entorno de Cabo Blanco-Buzanada buscando la reestructuración, reordenamiento del conjunto de barrios cercanos afectados por un crecimiento desmesurado sin orden y deficitarios en infraestructuras, dotaciones y servicios en general.

Por lo tanto, los criterios básicos del Modelo de Ordenación Comarcal es el de reforzamiento de los núcleos residenciales, priorizando la reorientación en una estructura urbana coherente en la zona de Cabo Blanco-Buzanada, salvando del uso residencial aquellos territorios con mayores posibilidades para la implantación del turismo y el mantenimiento de los usos agrícolas.

4. PLANES MUNICIPALES

4.1. PGOU DE GRANADILLA

4.1.1. OBJETO

El Plan General tiene como objeto la revisión del planeamiento vigente hasta la fecha y ordenar los nuevos espacios estructurales del municipio, principalmente:

a.- La necesidad de adaptar el modelo de ordenación estructural del municipio a las nuevas circunstancias de alcance territorial y funcional que se producirán con la construcción del nuevo Puerto Comercial de Granadilla, en el ámbito del Polígono Industrial de Granadilla, donde también se debe desarrollar y consolidar uno de los ámbitos de la Zona Especial Canaria (ZEC).

Esta nueva infraestructura, junto a la ampliación y reordenación prevista para el Aeropuerto Tenerife Sur y la futura implantación de un sistema de transporte colectivo ferroviario (tren del sur), implica no sólo la conveniencia de actuar en el planeamiento del Polígono, sino también la incorporación de nuevos elementos viarios y de intercambio de modos de transporte. Además, todo ello supone la creación de un área territorial estratégica de enorme relevancia para el desarrollo económico y la organización funcional de la Isla.

b.- La necesidad de reconsiderar el modelo de oferta turística contenido en las Normas Subsidiarias de 1995, con el fin de ponderar su cuantificación y alcanzar una mayor cualificación de los establecimientos alojativos en los nuevos desarrollos y configurar un modelo específico dentro de la oferta insular, de acuerdo a los nuevos criterios y directrices planteados tanto desde instrumentos legales de reciente promulgación como desde los documentos en trámite que definirán la ordenación general e insular.

Este Plan General se adapta a la Ley 6/2001, de 23 de julio, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del turismo de Canarias en relación a la no clasificación de nuevos suelos turísticos y eliminando los usos ambivalentes residenciales y turísticos en las parcelas de determinados ámbitos y sectores.

c.- La necesidad de acomodar el planeamiento al notable aumento de población experimentado en Granadilla de Abona, que ha pasado de 18.507 habitantes en 1995 a 29.657 habitantes en el mes de mayo de 2002, lo que supone un 33,60 % de crecimiento poblacional en los últimos siete años. Esto significa que deben considerarse superadas las previsiones de proyección poblacional contenidas en las Normas Subsidiarias de Planeamiento de 1995.

Además del hecho anterior, debe reflexionarse con criterios de sostenibilidad, sobre las perspectivas de desarrollo que se dan en el municipio, por las nuevas condiciones que se deriven de la implantación en el mismo de nuevas infraestructuras y de las actividades asociadas a las mismas, con el fin de elaborar propuestas coherentes sobre el modelo de estructura general apropiado para afrontar de forma correcta los cambios sociales y territoriales que puedan producirse.

d.- La entrada en vigor del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, en el proceso de elaboración de este Plan General, ha dado lugar a la adaptación de este documento al citado Plan Insular. En base a ello se han recogido aquellas determinaciones en relación a las operaciones singulares estructurantes, a la delimitación de las áreas extractivas, a la clasificación y sistematización de los usos y en relación a los ámbitos y sectores de la costa, dada la inexistencia del Plan Territorial Especial Turístico se han ordenado conforme a las determinaciones establecidas en la Ley 6/2001 de 23 de julio, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del turismo de Canarias.

4.1.2. MOVILIDAD. SISTEMA GENERAL VIARIO.

La ubicación en el territorio municipal de la principal infraestructura aeroportuaria insular (Aeropuerto Tenerife Sur, con la ampliación prevista), del polígono industrial más importante de la Isla y, en el futuro, del nuevo puerto comercial, que será la mayor infraestructura portuaria comercial de las islas occidentales, posibilita la creación de un área estratégica para la recepción, almacenamiento y distribución de mercancías en el resto del ámbito insular.

A esto hay que añadir que en el municipio se ha ido conformando uno de los núcleos residenciales más importante de la comarca: San Isidro, que se potenciará en su capacidad de acogida para posibilitar el acercamiento de la población activa a uno de los principales centros generadores de empleo no turístico en Tenerife.

En consecuencia, las determinaciones plasmadas en el modelo de ordenación estructural con respecto a la movilidad en el territorio municipal y a la accesibilidad a las diferentes áreas urbanas se plantean atendiendo a las circunstancias o condicionantes actuales y previsibles e incorporando las actuaciones ya proyectadas o programadas a corto, medio o largo plazo por las Administraciones competentes en cada caso, y partiendo de los criterios adoptados en los instrumentos de ordenación general e insular.

Entre las circunstancias que concurren están los problemas funcionales y las evidentes deficiencias actuales del enlace del sistema general viario del anillo insular (Autopista TF-1, que divide el término municipal) con la carretera TF-614, en el enlace de San Isidro; así como el tramo urbano de ésta vía que atraviesa el citado núcleo (Avenida de Santa Cruz) cuya problemática se analizó detalladamente en el documento de información del Avance.

La progresiva ejecución en el tiempo de las soluciones adoptadas sobre la creación de nuevos elementos del sistema general viario y la mejora de las características y funcionalidad de las vías existentes y de sus nudos de enlace con el eje principal (autopista del sur), junto a la futura implantación del sistema ferroviario como nuevo modo de transporte público colectivo entre Santa Cruz y el Sur de la Isla, permitirá apreciar paulatinamente una importante mejoría en las condiciones de los desplazamientos en el territorio municipal.

4.1.3. PROPUESTAS

La propuesta de la estructura general del sistema viario que incluye el modelo de ordenación, se definió teniendo en cuenta la permanencia de las principales vías arteriales de interés regional o insular ya existentes, con las oportunas mejoras y adaptaciones en algunos casos, y prestando especial atención a la resolución en lo posible de los problemas detectados en los elementos actuales y en su interrelación funcional.

En el Plano 4.1 (2 Hojas). se recogen los elementos principales del Sistema General Viario, incorporando las nuevas propuestas planteadas

En definitiva, la estructura básica del sistema general viario de carácter territorial se puede esquematizar de la siguiente manera:

- 1) La autopista del sur TF-1 es el elemento principal de conexión del municipio con el resto de la isla.
- 2) El nuevo eje viario Aeropuerto – Polígono Industrial – Puerto resuelve de forma adecuada las imprescindibles interconexiones entre las infraestructuras de transporte aéreo y marítimo y las áreas estratégicas para actividades industriales, logísticas y terciarias, creando además un segundo eje viario horizontal.
- 3) La carretera TF-64, de El Médano a Granadilla, se conforma como eje principal de relación entre las zonas costeras, centrales y de medianía del municipio, complementada con las nuevas vías de circunvalación de San Isidro y el nuevo eje viario Atogo – Centro Insular del Motor – Charco del Pino.
- 4) El eje viario del litoral Los Abrigos – El Médano – Ensenada Pelada conecta entre sí las áreas urbanas de la zona costera y permite su relación con la autopista, al enlazar con la carretera TF-64 y al continuar la TF-643 hasta el nudo de Las Chafiras, dentro del municipio de San Miguel de Abona.
- 5) Los ejes que completan la estructura general viaria son la carretera TF-28, en la medianía alta, y las carreteras que parten de la TF-64 hacia Charco del Pino, al Oeste, y hacia Chimiche, al Noreste.

A continuación se comentan brevemente las propuestas incorporadas al modelo de ordenación sobre la creación de nuevos elementos de la estructura general viaria y las actuaciones de intervención en los ya existentes.

A.- EJE VIARIO AEROPUERTO – POLÍGONO/PUERTO

En la franja del municipio delimitada por la Autopista TF-1 y la costa, se encuentran dos elementos primordiales para el funcionamiento del territorio insular: a) el Aeropuerto Tenerife Sur, como punto principal de entrada y salida del tráfico de pasajeros y mercancías por vía aérea, tanto nacional como internacional, encontrándose prevista la ampliación del mismo con una segunda pista; y b) el futuro Puerto Comercial de la isla a ejecutar en el Polígono Industrial de Granadilla, así como la actividad económica (empresarial o industrial) que en él se desarrolle.

La relación entre ambas infraestructuras y el carácter de área estratégica ya comentado en esta Memoria, supone un cambio importante en las circunstancias a tener en cuenta para definir la estructura general viaria e implicará sin duda un aumento de las actuales densidades de tráfico de las vías principales, siendo por tanto necesario la creación de una conexión entre ambas instalaciones, tal y como ya se propuso en una Modificación puntual (ver epígrafe correspondiente del Tomo II de la Memoria de Información del Avance).

Además, la creación de este elemento de la estructura general viaria responde a las nuevas consideraciones introducidas: implantación de un sistema alternativo de transporte público colectivo (tren de sur); localización de un intercambiador de transporte que permita la funcionalidad intermodal de los sistemas de transporte público y de red viaria; previsión de una segunda pista del aeropuerto, situada entre la actual terminal y la autopista; la necesidad de dotar a las instalaciones portuarias de una accesibilidad adecuada a sus características e importancia; y la oportunidad de desarrollar un área estratégica para actividades terciarias y logísticas en el suelo urbanizable no sectorizado comprendido entre el aeropuerto y el polígono y limitado por el nuevo eje de conexión entre ambos y la autopista TF-1.

Por tanto, se recoge un trazado que responde a las funciones que debe cumplir esta vía para la adecuada conexión Aeropuerto – Polígono – Puerto, sin perjuicio de las adaptaciones que se puedan producir tras los estudios específicos que se realicen o mediante a formulación de un Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife.

B.- NUEVOS ACCESOS AL AEROPUERTO

Los accesos al Aeropuerto deberán necesariamente reconsiderarse por la ubicación de la segunda pista, situada entre la autopista y la terminal de pasajeros, al Norte de la pista actual. Además, se propone

redimensionar y mejorar la capacidad y funcionalidad del actual nudo de acceso principal. Como consecuencia de la determinación descrita en la letra A anterior, se crea otro nuevo acceso al aeropuerto como resultado del trazado del citado eje de conexión Aeropuerto – Polígono / Puerto. La definición concreta de este

nuevo acceso deberá estar vinculada a la ubicación definitiva del intercambiador de transporte en el que se posibilitará la intermodalidad entre los sistemas de transporte (viario y ferroviario).

El planeamiento que desarrolle la ordenación pormenorizada en el ámbito del aeropuerto o, en su caso, el correspondiente Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife, concretarán la localización definitiva de estos nuevos accesos.

C.- VÍA DE ACCESO DIRECTO AL PUERTO DESDE LA AUTOPISTA

La accesibilidad al Puerto Comercial de Granadilla no podrá resolverse únicamente a partir del viario previsto en la actual ordenación del Polígono Industrial de Granadilla.

Por lo tanto, se plantea la creación de un eje viario de acceso directo al Puerto desde la autopista, a través de un nuevo nudo de enlace situado en el tramo colindante con los terrenos de ampliación del polígono que se incluyen en la zona de servicio del Puerto, y por los que discurrirá en sentido descendente hasta enlazar con la vía interior del polígono situada al Sur de las instalaciones de Unelco.

Esta nueva vía de acceso directo al Puerto deberá tener un tratamiento adecuado para su utilización preferente por el tráfico de vehículos pesados que generará la infraestructura portuaria, de acuerdo a lo expresado en el epígrafe de esta Memoria que establece los criterios para la reordenación del Polígono.

De una rotonda situada en el primer tramo de este acceso directo al Puerto partirá otra vía que lo conectará con la trama viaria del polígono en la rotonda situada al Norte de las Instalaciones de Disa. De esta manera, el nuevo acceso desde la autopista tendrá una mayor funcionalidad y prestará servicio al conjunto del área

D.- VÍAS DE CIRCUNVALACIÓN DE SAN ISIDRO.

Como ya se ha comentado reiteradamente, uno de los mayores problemas del sistema general viario del municipio es el generado por la densidad de tráfico, la interferencia de usos y actividades y la concurrencia de funciones que debe asumir actualmente la vía TF-64 en todo el tramo urbano a su paso por San Isidro (Avenida de Santa Cruz).

Para solucionar la problemática existente se determina la creación de dos nuevos ejes viarios alternativos al tramo urbano de la TF-64, situados respectivamente al Este y al Oeste del núcleo de San Isidro. En ambos casos, el trazado se inicia en el correspondiente nudo de acceso desde la autopista y enlazarían con la

citada carretera TF-64 en un punto situado al Norte de los terrenos clasificados como suelo urbanizable no sectorizado diferido y del sector residencial Cumbre de Yaco, de manera que entre ambos conformen una verdadera circunvalación y en determinadas áreas actúen de límite envolvente de los desarrollos urbanos previstos.

Estas alternativas viarias posibilitan que el tráfico desde la autopista proveniente en sentido Santa Cruz – Granadilla y Granadilla - Santa Cruz, no necesite utilizar el enlace de San Isidro ni el tramo urbano de la TF-64, recogiendo a su vez los vehículos que hagan dichos trayectos desde los asentamientos rurales de medianía.

a) Vía de circunvalación Este de San Isidro.

La vía de circunvalación Este de San Isidro parte de un nuevo nudo de enlace con la Autopista TF-1 que se propone ubicar al Este de las instalaciones del sistema agropecuario de Cocarmen, y que discurre en sentido ascendente por el lado Este del suelo urbanizable no sectorizado diferido delimitado en este Plan General, conectando con la carretera a Chimiche (TF-636). A partir de esta conexión con la carretera a Chimiche se enlaza con la TF-64 al Norte del sector residencial Cumbres de Yaco.

b) Viario de circunvalación al Oeste de San Isidro.

El viario propuesto como alternativa para la circunvalación por el Oeste del área de San Isidro es el que comienza en el nuevo nudo de enlace con la autopista propuesto como acceso Oeste del Aeropuerto y discurre en sentido ascendente articulando las áreas y sectores residenciales delimitados (Los Cardones, Las Tabaibas y Noroeste), hasta enlazar con la carretera TF-64 en el mismo punto que la alternativa propuesta para el otro eje viario de circunvalación antes descrito, mediante una rotonda situada al Norte del suelo urbanizable no sectorizado diferido previsto por este Plan General.

E.- VÍA DE SERVICIO DE LA TF-1 (desde el nuevo enlace al Este de San Isidro hasta la carretera TF-645).

La intensidad de tráfico de vehículos que ya soporta la TF-1 y los incrementos que, en mayor o menor medida, se vayan produciendo en los próximos años, obliga a reflexionar no sólo sobre la introducción de nuevos modos de transporte colectivo, sino también en las medidas que deben adoptarse para no poner en situación de riesgo la correcta funcionalidad de esta vía principal para la movilidad en la Isla y a conectividad entre sus comarcas y municipios.

Además, en el caso de Granadilla de Abona, esa reflexión debe extenderse a la búsqueda de soluciones que eviten la utilización del sistema viario principal para desplazamientos de orden interno entre las áreas estratégicas situadas al Sur de la autopista y las residenciales localizadas al Norte de la misma, o incluso para movimientos con origen y destino en un punto y otro de la misma zona.

Por ello, se considera necesario introducir en el sistema viario una vía de servicio paralela al lado Norte de la autopista.

a) Vía de servicio: tramo San Isidro (Cocarmen – Los Cardones)

Su trazado parte de una rotonda situada en el primer tramo de la nueva vía de circunvalación Este de San Isidro, es decir, junto a las instalaciones agropecuarias de Cocarmen y cercana al nuevo nudo de conexión de la autopista con dicho viario y con la vía Polígono – Aeropuerto que da accesibilidad a la futura área estratégica. Tras incorporarse y superar el nudo de enlace de San Isidro, tendrá una conexión con la vía de circunvalación Oeste a través de la opción de tomar el eje principal de Los Cardones. Con este primer tramo de la vía de servicio se posibilita el cierre completo de la circunvalación de San Isidro, antes comentada.

b) Vía de servicio: tramo Los Cardones – Atogo

A partir de esta conexión, continua paralela a la autopista hasta alcanzar el nudo actual de acceso al aeropuerto. En este punto tiene enlace con la nueva carretera que asciende desde allí hasta el Centro Insular de Deportes del Motor y después hasta Charco del Pino.

c) Vía de servicio: tramo Acceso al aeropuerto – Carretera TF-645

El último tramo previsto de esta Vía de servicio discurre desde el nudo actual de acceso al aeropuerto hasta encontrarse con la carretera TF-645 en su primer tramo al Norte de la autopista, previéndose la incorporación del tráfico a la citada carretera.

d) Alternativa de continuidad de la Vía de servicio

Aunque no se refleja en el plano de la estructura general, existe la alternativa de que la vía de servicio planteada continúe tras su encuentro con la carretera TF-645, en vez de finalizar allí, introduciéndose en el término municipal de San Miguel de Abona y llegando hasta el enlace de Las Chafiras. La inclusión de esta posible alternativa de carácter indicativo, permitiría nuevos recorridos de interconexión entre las zonas de medianía y la zona de San Isidro con las áreas de desarrollo de las zonas del litoral del municipio, sin necesidad de incorporarse para ello a la autopista.

F.- MEJORA DE LOS TRAMOS URBANOS EN SAN ISIDRO DE LAS CARRETERAS TF-64, TF-636 Y TF-645.

Los tramos urbanos en San Isidro de las carreteras TF-64 (Avenida de Santa Cruz), TF 636 (Avenida de Arona) y TF-645 (Avenida de Atogo), deberán adaptarse para funcionar como vías colectoras de absorción del

tráfico rodado con los ejes transversales de carácter estructural del núcleo de San Isidro, por lo que sus respectivas secciones deberán adecuarse para cumplir dicha función, prevaleciendo sobre el uso como viario urbano e incluso estudiando la eliminación de aparcamientos cuando éstos impidan la fluidez necesaria. Las actuaciones propuestas serán definidas y concretadas de conformidad con los estudios a realizar y según el desarrollo temporal de la ejecución del esquema viario.

En cuanto a la Avenida de Santa Cruz, es decir, el tramo urbano en San Isidro de la TF-64, deberá estudiarse específicamente su tratamiento con relación a las distintas funciones que actualmente concurren en la misma, según el análisis realizado en el epígrafe correspondiente del Tomo III de la Memoria de Información del Avance, debiendo acometerse su adaptación y diseño con el fin de lograr una óptima calidad urbana y funcional, evitando en la medida de lo posible la interferencia en el tráfico rodado de los aparcamientos situados en superficie.

Este nuevo tratamiento de adaptación urbana de la Avenida de Santa Cruz deberá ejecutarse a medida que entren en funcionamiento los ejes viarios estructurales de circunvalación de San Isidro que vienen a suplir su función de vía de conexión territorial. En cualquier caso, esta vía se considera de carácter estructural.

G.- MEJORA DE LAS CARRETERAS TF-645 (San Isidro - Atogo) Y TF-636 (San Isidro - Chimiche).

Las anteriores actuaciones deben complementarse con una mejora del trazado y de las características de las carreteras TF-645 (carretera de Atogo) y TF-636 (carretera a Chimiche), ya que servirán también de alternativas para la movilidad del tráfico rodado en una y otra zona al Oeste y al Noreste del núcleo de San Isidro.

Se crea un nuevo viario que partiendo de una rotonda en la carretera TF- 645 al Suroeste del suelo urbanizable no ordenado Los Cardones engloba el nuevo sector de suelo urbanizable no ordenado de La Montañita y el suelo de protección minera colindante y conecta otra vez con otra rotonda de la carretera TF-645.

H.- MEJORA Y ENSANCHE DE LA CARRETERA TF-64 (tramo San Isidro – Granadilla).

Con carácter prioritario y preferente con respecto a las actuaciones mencionadas en la letra anterior, se determina la mejora y adaptación de la carretera TF-64 a partir del asentamiento de Vista Gorda hasta el casco de Granadilla, como actuación fundamental para la correcta funcionalidad de la estructura general planteada, creando un tercer carril mediante la consiguiente ampliación de su actual sección en todos los tramos en los que resulte posible.

I.- EJE VIARIO ATOGO – CENTRO INSULAR DE DEPORTES DEL MOTOR - CHARCO DEL PINO

Se propone la creación de un eje viario que enlace la Autopista TF-1 con el núcleo de Atogo, el futuro Centro Insular de Deportes del Motor y el asentamiento rural de Charco del Pino. Su trazado parte del actual acceso al Aeropuerto y discurre en sentido ascendente hasta el ámbito previsto para la mencionada dotación deportiva insular, dotando de accesibilidad a los terrenos destinados a tal fin, y continuando hasta enlazar con la carretera TF-647 a través de la cual se conectará a su vez con la TF-64 a su paso por Charco del Pino. Este tramo de la TF-647 deberá a su vez adaptarse y mejorarse para cumplir de forma adecuada su nueva función dentro del esquema general de la red viaria descrita, como elemento principal de esta variante propuesta.

J.- VÍA DE CIRCUNVALACIÓN DE LOS ABRIGOS

Se determina la creación de una vía de circunvalación del núcleo urbano de Los Abrigos, evitando que continúe actuando de viario principal del área urbana la actual carretera TF-643, en el tramo que discurre por el suelo urbano y por el sector de suelo urbanizable clasificado en la zona de Aguadulce.

La propuesta se concreta trazando un nuevo elemento de la red viaria que parte de la rotonda en la carretera TF-643, junto al límite Este de la unidad de actuación Aguadulce, y discurrirá en sentido ascendente y diagonalmente, cogiendo como borde el encauzamiento del barranco de Aguadulce dentro del ámbito del sector de suelo urbanizable no ordenado Aguadulce, y a continuación por el lindero Norte de este sector y la Unidad de Actuación Campo de Fútbol, conformando la vía de circunvalación al núcleo de Los Abrigos. Esta vía tendrá una sección y tratamiento propios del viario de conexión territorial, permitiendo la conversión a vía urbana de la actual y evitando así los problemas derivados de su trazado interior en el suelo urbano.

4.2. PGOU DE ADEJE

El Plan General tiene como objeto la revisión del planeamiento vigente hasta la fecha y ordenar los nuevos espacios estructurales del municipio.

4.2.1. FIGURAS DE PLANEAMIENTO ACTUAL VIGENTES

El planeamiento vigente en la actualidad en el municipio de Adeje consiste en unas normas subsidiarias aprobadas en 1.983, de las que posteriormente se ha redactado tres grandes modificaciones en distintas zonas del municipio, además de algunas modificaciones puntuales.

La tercera modificación de las Normas Subsidiarias se aprobó en noviembre de 1.992. El ámbito de la misma afecta a las zonas de Fañabé, Barranco de las Torres y Hoya Grande.

4.2.2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN EN LA RED VIARIA ESTRUCTURANTE

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN EN EL ENTORNO DEL BARRIO DE FAÑABE

- Remodelación del acceso al sistema general viario ya que su enlace actual es peligroso y no permite la incorporación de un nuevo núcleo residencial, a la vez que resuelve entronque con la otra zona de la carretera que dá acceso al núcleo turístico

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN EN EL ENTORNO DEL BARRANCO DE LAS TORRES

- Carretera comarcal C-822: la importancia de esta vía se deriva de constituir en realidad un tramo del "anillo insular" apoyado en las actuales autopistas del Norte y del Sur. Asimismo, en la Modificación se señalan los dos nudos de enlace que esta viario debe tener con las vías vinculantes de la propuesta de dirección longitudinal; estos enlaces se conectan entre si a través de un vial de borde situado aguas debajo de la traza, que comunica a su vez de forma directa e independiente de la futura autovía las carreteras insulares TF-6237 y TF-6232.
- Carretera Insular TF-6232 (Adeje-La Caleta): representa el único elemento de accesibilidad rodada a toda la zonificación propuesta aguas debajo de la carretera comarcal. La modificación incluye algunos cambios en su trazado con el fin de mejorar sus condiciones geométricas y resolver adecuadamente el punto de conexión con el sistema viario del planeamiento parcial de la franja litoral.
- Carretera Insular TF-6237 (Adeje-Puerto Santiago): esta vía constituye una infraestructura de primer orden en la franja litoral al poniente de Tenerife. El ámbito de esta Modificación solo afecta a un tramo relativamente corto de su desarrollo (unos mil metros).

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN EN EL ENTORNO DE HOYAS GRANDES

- Como eje articulante de todo el sector se plantea un viario longitudinal de trazado sinuoso y adaptado a la topografía de los terrenos que conecta la comarcal C-822 en el enlace de Tijoco y con el insular TF-6237 en el nudo propuesto en la Modificación de Normas Subsidiarias (documento Leira) como punto de acceso al sector de Rocabella.
- Otro viario de carácter estructurante es transversal al eje mayor y atraviesa el sector como un eje de articulación del territorio municipal a medio nivel entre las dos carreteras existentes (la insular de la costa y la comarcal).

En ningún caso reserva terreno para la construcción de una vía de comunicación intercomarcal, limitándose a crear una banda de protección alrededor de la carretera C-822 para su posible ampliación.

En las inmediaciones de la vía objeto de este proyecto se ha redactado cuatro planes parciales que desarrollan el planeamiento general citado: Plan Parcial del Sector 10 (Barranco de las Torres), Plan Parcial "Jardines de Armeñime", Plan Parcial "Los Maguenes" y Plan Parcial "Hoya Grande-Adeje".

Ninguno de los planes parciales contempla una reserva de suelo para la implantación de una vía de carácter intercomarcal.

PLAN PARCIAL DEL SECTOR 10 (BARRANCO DE LAS TORRES)

Este plan parcial desarrolla el Sector 10 de la Modificación de las Normas Subsidiarias en Fañabé, Barranco de las Torres y Hoya Grande.

El plan parcial prevé una reserva de suelo para la ampliación de la actual carretera C-822, que en principio se considera suficiente para albergar la solución definitiva y el enlace de Armeñime, sin tener que afectar suelo destinado a otro uso.

PLAN PARCIAL "JARDINES DE ARMEÑIME"

Este plan parcial desarrolla los polígonos P1 y P2 de la "Revisión de las Normas Subsidiarias de Adeje en Armeñime".

PLAN PARCIAL "CHABÚ"

Este plan parcial desarrolla el polígono P-2 de la zona de los Menores definido en las Normas Subsidiarias de Adeje. En él se define una serie de parcelas de uso residencial, además del viario que estructura todo el plan parcial.

PLAN PARCIAL "HOYA GRANDE-ADEJE"

El Plan Parcial "Hoya Grande-Adeje" desarrolla el Sector 11 de la Modificación de las Normas Subsidiarias en Fañabé, Barranco de las Torres y Hoya Grande.

4.3. PGOU DE SAN MIGUEL DE ABONA

4.3.1. RED ARTERIAL PLANTEADA

A su paso por el municipio, el corredor insular definido por el PIOT coincide con el actual trazado de la TF-1, respecto del cual se establecen las siguientes líneas de actuación, de conformidad con lo dispuesto por los Artículos 2.2.4.3 y 2.2.4.5 del PIOT y las consideraciones establecidas por la Consejería de Infraestructuras, Transporte y Viviendas en el Informe emitido el 15 de abril de 2004, al PGOU Inicialmente aprobado:

1º.- Ampliación del tercer carril.

Con tal objetivo se han establecido por el PGOU las oportunas previsiones de ensanche tanto de calzada y arcén como de adecuación a los nuevos bordes de los carriles de aceleración y deceleración correspondientes.

2º.- Dotación de vías de servicio.

A tal efecto se establecen las siguientes determinaciones:

- a) Vía de servicio aguas abajo de la TF-1.

Se conforma mediante el acondicionamiento en términos de trazado y accesos de la carretera TF-655. En cuanto al trazado, la calzada actual se desplaza ligeramente hacia el sur con el fin de posibilitar el establecimiento de una amplia franja ajardinada entre ésta y la Autovía, en orden la consecución de los objetivos de tratamiento paisajístico a los que se viene haciendo referencia.

Dicho desplazamiento persigue además otro objetivo. El trazado previsto del Tren aguas arriba de la Autovía a su paso por el polígono de Llano del Camello, resulta extremadamente comprometido, al tener que compatibilizar la estrecha franja de suelo disponible, con la vía de servicio de nueva planta.

El sistema formado por el tren, las dos vías de servicio y la Autovía va a requerir probablemente que el ensanche de ésta se tenga que hacer de manera asimétrica, ocupando terrenos en dirección Sur.

Conviene pues en cualquier caso que la ejecución de esta vía de servicio se realice con el desplazamiento comentado. En el primer tramo comprendido entre la Montaña Oroteanda y el Barranco de Los Erales, el desplazamiento hacia el Sur resulta más acusado, por cuanto que está condicionado, además de por las exigencias paisajísticas comentadas, por la necesidad de conexión con el futuro enlace de Los Erales.

En este tramo se habilita una rotonda de acceso único al SUB del ensanche Oeste de Las Chafiras. En el tramo intermedio comprendido entre el Barranco de Los Erales y el enlace de Las Chafiras, el trazado se establece en paralelo a la TF-1, con una ligera alteración puntual forzada por la preexistencia de un centro comercial.

En este tramo se habilitan tres puntos de enlace con el Polígono de las Chafiras; uno que sirve a la zona residencial y dos que lo hacen a la zona comercial, con especial preponderancia del que se sitúa en contacto con el centro comercial anteriormente comentado.

En este punto de conexión se configura en forma de rotonda, con el fin de habilitar el necesario desdoblamiento de tráfico que deben acometer en forma suficientemente diversificada, a la rotonda remodelada del enlace de Las Chafiras a la que más adelante se aludirá.

En el tramo final situado entre el enlace de Las Chafiras y el del aeropuerto, la vía de servicio se configura como Sistema General Adscrito a la Unidad de Actuación UA-1 Las Chafiras. Ello se lleva a cabo mediante una remodelación del sistema viario de borde establecido en las NN SS-99 para la citada unidad, en condiciones tales, que permitan independizar la circulación propia de la vía de servicio, respecto del tráfico específico de los nuevos usos industriales que está previsto implantar en la misma.

La conexión entre el tramo intermedio anterior y éste otro situado en el extremo Este del Término, se efectúa mediante la remodelación de la rotonda que actualmente conforma el enlace de Las Chafiras, en condiciones que permita superar las actuales condiciones de estrangulamiento derivadas de la necesidad de acceder desde la rotonda a la Autovía. Requerimiento que como posteriormente se verá, podrá ser eliminado una vez que se ejecute el nuevo enlace alternativo en los terrenos colindantes del Término municipal de Granadilla..

Una vez alcanzado el cantil Oeste del Barranco de La Orchilla, en el límite del Término municipal, la vía de servicio podrá prolongar su trazado hasta alcanzar el nuevo enlace que habrá de servir el acceso al Aeropuerto de Reina Sofía y a las plataformas costeras de Arona y San Miguel.

Con ello se posibilita una conexión auxiliar, fluida y alternativa con el Aeropuerto, de los tráfico locales, evitando que estos generen una interferencia de agitación sobre el sobrecargado corredor insular

b) Vía de servicio aguas arriba de la TF-1. Se conforma mediante la creación de una vía de nueva planta en posición paralela a la calle limítrofe Sur del Polígono del Llano el Camello y separada de ésta por un arcén ajardinado. Se establece una única conexión con el Polígono, al que el acceso principal se efectúa desde la rotonda remodelada del actual enlace de Las Chafiras.

La posición del trazado se efectúa con el mínimo consumo de la franja de suelo disponible, con el fin de no condicionar el trazado actualmente previsto del Tren.2

A partir de la rotonda aguas arriba del actual enlace de Las Chafiras, la vía de servicio continúa en paralelo con la calle limítrofe Sur del Polígono de Las Andoriñas, separada de este también por un andén ajardinado.

La conexión de la vía con el Polígono se efectúa en un único punto y mediante la creación de un tercer carril de espera para el giro a la izquierda, pues no se dispone de margen suficiente para un enlace directo tipo "T". De la misma forma que se ha comentado para la vía de servicio aguas abajo, ésta atraviesa en puente el Barranco de La Orchilla y continúa paralela a la Autovía hasta alcanzar el nuevo enlace de acceso al Aeropuerto.

En uno y otro caso los trazados se ajustan al relieve natural del terreno, en los términos requeridos por el PTOIT, con alguna excepción en el tramo comprendido entre el Barranco de La Orchilla y el enlace del Aeropuerto, en el que las condiciones excesivamente abruptas de perfil natural, resultan incompatibles con la funcionalidad y la seguridad vial. En este caso deberá ser el Proyecto de obra correspondiente el que incorpore las medidas correctoras necesarias para aminorar los impactos que resulten inevitables.

3º.- Resolución unitaria de los enlaces con los Ejes de Los Abrigos y Costa del Silencio en condiciones de compatibilidad entre las exigencias de funcionales de la autovía y la obtención de una correcta imagen paisajística. Ello conlleva a la necesidad de abordar la rehabilitación para la mejora estética y paisajística de las edificaciones y urbanizaciones que conforman las fachadas de las áreas comerciales de Las Chafiras-Llano del Camello-Anduriñas, así como de su eventual expansión, tal como establecen los Artículos 2.2.4.3 apartado 5 y 2.2.4.5 apartado 3 y 2.2.4.7 apartado 3.

Este requerimiento del PIOT solo es posible atenderlo desde una concepción supramunicipal, que obliga a considerar los efectos inducidos sobre la red insular de la prevista ampliación del Aeropuerto, de la expansión operada en los últimos años en el importante núcleo de San Isidro, de los intensos requerimientos de acceso provenientes del área metropolitana turística y del conjunto de enlaces preexistentes en los dos términos municipales colindantes.

Consecuentemente y de cara a la formulación del PGOU, se ha establecido un proceso de concertación interadministrativa, en el que han participado los tres Ayuntamientos implicados – Arona, Granadilla y San Miguel – y las Consejerías de Política Territorial y Obras Públicas del Cabildo Insular.

En dicho proceso se ha abordado, como ya hemos comentado, el análisis de las propuestas de acceso al Aeropuerto contenidas en el Avance del PTOPLST y las repercusiones urbanísticas y territoriales de las mismas en ambos municipios.

Una vez desechada la opción de acceder al Aeropuerto desde el Oeste, por la desviación propuesta por el PTOPLST a través de la fachada Sur del Polígono de Las Chafiras y asumido por las Administraciones concernidas que el acceso aeroportuario se lleve a cabo en los términos previstos por el PIOT, es decir por el actual corredor insular convenientemente remodelado, se plantea la necesidad de alcanzar la "resolución unitaria de los enlaces" demanda por dicho Plan.

Al respecto y para la localización precisa y coordinada de los citados enlaces han resultado relevantes los argumentos de base expuestos por los responsables de Obras Públicas del Cabildo insular en los siguientes aspectos:

- a) La ampliación prevista del Aeropuerto y la consiguiente posición de la segunda pista, requiere la implantación de un nuevo enlace de acceso, que por necesidad debe situarse entre la cabecera Oeste de la nueva pista y el Barranco de La Orchilla.
- b) Los requerimientos de orden comarcal y local previstos en el PIOT respecto de la red viaria estructural, requieren la implantación de un nuevo enlace que por razones funcionales y topográfica debe situarse en la depresión del Barranco d Los Erales.
- c) El enlace actual de Las Chafiras debe ser remodelado y eliminados los carriles de conexión con la Autovía, de forma que en el futuro, su misión sea exclusivamente la de conexión a desnivel de los suelo situados a ambos lados de la Autovía.

Este criterio se justifica en base a que la intensa concentración de actividades en el entorno inmediato del enlace, impiden que este pueda en una eventual y necesaria remodelación, alcanzar la dimensión que exige sus actuales solicitudes.

De otra parte la posición de este enlace dificulta por razones de distancia mínima, la adecuada localización de los requeridos en el Barranco de Los Erales y nuevo acceso aeroportuario.

Siguiendo estos criterios se han localizado los dos nuevos enlaces, teniendo a los efectos de este PGOU un carácter indicativo, el correspondiente al acceso al Aeropuerto, hasta tanto que el mismo sea asumido corresponsablemente por la PGOU del municipio de Granadilla.

En cuanto al diseño concreto de los enlaces, se han condicionado a las características diferenciadas de cada uno de ellos. El situado en la depresión del Barranco de Los Erales, se configura como un enlace de paso subterráneo único conectado a dos rotondas – situadas a ambos lados de la Autovía - de diversificación y organización de tráfico, tanto transversales a la TF-1, como de los de acceso y salida a la misma. Al respecto se ha cuidado expresamente que su rasanteado resulte compatible con los requerimientos derivados la necesidad de garantizar la adecuada función hidráulica del Barranco.

Por lo que respecta al trazado indicativo del enlace del Aeropuerto, se ha configurado como un gran rotador de tráfico con las dimensiones y radios de giro necesarios para garantizar una holgada satisfacción de la demanda vial conjunta de los tráfico aeroportuarios y locales previstos.

Establecido pues el criterio de ordenación comarcalizada de estos importantes elementos funcionales del Corredor insular, resta conseguir que tanto su posición como la de las vías de servicio anteriormente comentadas, permitan disponer de las condiciones espaciales necesarias para abordar una operación de

reacondicionamiento paisajístico de sus márgenes.

Esto, junto con la necesaria remodelación fachadista de las edificaciones comerciales preexistentes, permitirá alcanzar los objetivos que al respecto vienen establecidos por la ordenación territorial aplicable.

En cuanto a lo primero, los trazados previstos permiten liberar un total de 23 hectáreas de suelo susceptible de ser ajardinadas, dispuestas en franjas paralelas a la vía insular y cuyas dimensiones de profundidad ortogonal respecto de aquella, oscilan entre los .10 y los 64 metros, condiciones que aseguran ampliamente la viabilidad del objetivo pretendido. Urbanísticamente, la gestión y ejecución de estas provisiones de ordenación, se llevarán a cabo mediante su conceptualización como Sistema General de Espacios Libres, adscrito a la financiación pública.

La obtención de suelo se llevará a cabo pues por el sistema de expropiación, salvo en aquellos ámbitos en los que en base a los Convenios preparatorios concertados entre el Ayuntamiento y los particulares implicados, se ha previsto la cesión gratuita, en los términos requeridos por el Informe de la Consejería de Infraestructuras, Transporte y Viviendas al PGOU al que hace referencia el apartado 4º siguiente.

Por lo que se refiere a la franja reservada aguas arriba de la vía insular, su disponibilidad de cara a la consecución de los objetivos pretendidos, se encuentra seriamente comprometida por el trazado actualmente previsto del Tren.

Como ya hemos comentado, el PGOU, en concordancia con lo manifestado por la Consejería de Infraestructuras, Transporte y Viviendas en el informe anteriormente comentado, considera que tanto desde una valoración municipal como comarcal, este trazado debería ser reconsiderado en el tramo situado entre la montaña de Guaza y la cabecera del Aeropuerto. Por lo que respecta al acondicionamiento fachadista, el PGOU tiene establecidas las disposiciones precisas de renovación edificatoria que permitan culminar la consecución de los objetivos comentados.

4.4. PGOU DE ARONA

4.4.1. RED ARTERIAL PLANTEADA

La estructura básica del Sistema General Viario se define por dos ejes longitudinales que convergen en el acceso a Los Cristianos: Autopista TF-1 y carretera general del sur. El primero de ellos y elemento principal de la red, atraviesa el municipio conformando dos partes claramente diferenciadas del territorio municipal: al Norte y al Sur de la Autopista.

El segundo de estos ejes (carretera C-822) tiene una menor relevancia a nivel territorial, aunque forma parte del subanillo insular de la red viaria interior de medianía, y articula los núcleos tradicionales de la parte alta del municipio (Valle San Lorenzo, Arona, La Camella).

Además de estos ejes longitudinales, la estructura general viaria se conforma también por otro eje situado a una cota inferior que conecta los núcleos de Buzanada y Cabo Blanco, entre sí y con la carretera general del sur; y una serie de ejes transversales que cumplen una importante función para la movilidad entre los principales desarrollos urbanos a uno y otro lado de la Autopista TF-1. También adquiere una especial relevancia dentro de la Estructura General la propuesta del sistema viario de circunvalación de la futura Ciudad residencial de Cabo Blanco, que articulará la accesibilidad y la movilidad en la zona superior del municipio, mejorando los enlaces con las áreas situadas en su entorno.

A continuación se realiza una breve descripción de las propuestas, alternativas y directrices que se aportan en el Plan General respecto a los principales elementos estructurales del Sistema General Viario.

AUTOPISTA DEL SUR (TF-1)

La Autopista TF-1 actúa como corredor sur del Anillo Insular, y conecta las comarcas del Sur (Abona), Suroeste y Sureste de la Isla con el área metropolitana y con la Autovía del Norte, que da continuidad al Anillo Insular viario.

Por tanto, esta vía principal es el paso obligado de todo el tráfico de mercancías y personas desde o hacia el Sur de la Isla, encontrándose en estudio la ampliación de su sección hasta el Aeropuerto.

VARIANTE DE SAN EUGENIO (TF-1)

Dada la problemática existente por el nivel de tráfico que soporta la Autopista en su enlace con Los Cristianos y las dificultades que produce el paso de su trazado por la ciudad turística creada en el municipio de Adeje a partir de las urbanizaciones autorizadas a uno y otro lado de la vía, tanto el PIOT como el PDIC

proponen una variante al trazado actual de la Autopista en el tramo comprendido entre la Montaña de El Mojón, municipio de Arona, y la Urbanización Miraverde en el de Adeje (Variante de San Eugenio).

Dicha alternativa de la TF-1 se refleja en los Planos de Ordenación al clasificarse y categorizarse la franja de suelo como suelo rústico de protección de infraestructuras, según ha determinado en su informe de fecha 16 de junio de 2004, la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación el Gobierno de Canarias.

En cuanto al punto de inicio en la actual TF-1 de esta futura Variante de San Eugenio se ha planteado como más adecuado el reflejado en los Planos de Ordenación, es decir, el que comenzaría a discurrir en sentido ascendente frente a la Montaña de Guaza.

En alguna de las diferentes alternativas estudiadas se propuso iniciar el trazado de la variante desde el actual nudo de acceso a Los Cristianos, a partir de la primera curva de la carretera general del Sur en sentido ascendente. Esta segunda opción, además de los problemas derivados de la mayor dificultad para alcanzar la cota necesaria para posibilitar el itinerario previsto, presenta también el defecto de condicionar las posibles soluciones de adaptación, ampliación y mejora del nudo de acceso a Los Cristianos.

4.4.2. DIRECTRICES RESPECTO A LA TF-1

Además, el Plan General, en consonancia con los criterios del planeamiento insular, determina las siguientes directrices o propuestas:

- Ensanchamiento de la autopista a tres (3) carriles por sentido.
- En la nueva Variante de San Eugenio deben establecerse dos bandas ajardinadas 25 metros en cada uno de los márgenes.

Deberán ampliarse y mejorarse los enlaces de Cho, Guaza y Los Cristianos, evitando los actuales problemas existente en cada uno de los citados nudos a través de las diferentes soluciones que se adopten en cada caso.

- Reconversión a vía urbana del tramo de la Autopista actual comprendido entre la Montaña del Mojón y el acceso a Las Américas, estudiando los posibles tratamientos para tal integración y la posibilidad de su diseño como rambla, cuando se desarrolle la variante de San Eugenio.

- Deberá preverse el tratamiento y adaptaciones necesarias para potenciar el transporte colectivo de pasajeros, dotando al eje viario de las características y condiciones adecuadas para una prestación óptima de estos servicios, y estudiando la mejor implantación de las infraestructuras específicas que demanda el transporte colectivo de viajeros, de acuerdo a las acciones públicas que se realicen al respecto. Se deberán de valorar las propuestas del Plan Territorial Especial del sistema ferroviario que en este documento se recogen con carácter indicativo dada la situación inicial de su tramitación.

ACCESO A LOS CRISTIANOS Y AL PUERTO

El Acceso a Los Cristianos es uno de los elementos que presenta mayores dificultades para cumplir con su función dentro del Sistema General Viario, existiendo graves problemas de saturación y en consecuencia provocando disfunciones para una correcta accesibilidad al Puerto de Los Cristianos y a los desarrollos urbanos de la zona.

Las soluciones para evitar esta problemática son realmente complejas, sobre todo en relación al último tramo para el acceso al Puerto, ya que resulta casi inevitable que la conexión se realice a través de una trama urbana no proyectada en su día para acoger el tráfico que genera actualmente la infraestructura portuaria y el propio crecimiento residencial y turístico del núcleo. Existen estudios sobre las alternativas para la mejora de acceso al Puerto de Los Cristianos, entre las que se encuentra la de ejecutar un túnel bajo la Montaña Chayofita desde la Plaza García Cabrera hasta la rotonda del enlace con la avenida de acceso a Las Américas.

Ambos itinerarios desde la TF-1 hasta la rotonda de enlace al último tramo de acceso al Puerto conforman un circuito viario continuo. La ordenación de esta vía se adapta a las últimas resoluciones del Plan Parcial El Mojón, que implica un nuevo acceso al núcleo central de Los Cristianos con la incorporación de una nueva rotonda en la Avenida Antonio Domínguez, entre la nueva estación de transporte y el equipamiento deportivo municipal.

Por último, debe mencionarse que en el PDIC y en el PIOT, se determina la construcción de un nuevo Puerto en Fonsalía (Guía de Isora), destinado al tráfico de pasajeros y mercancías entre Tenerife y las Islas de El Hierro, La Gomera y La Palma supondrá el traslado de buena parte de la actual actividad portuaria en Los Cristianos. Esto produce, a su vez, la necesidad de adaptar el Puerto –mediante el Plan Especial en redacción- a otras actividades portuarias, probablemente con menor afluencia de personas al recinto portuario. Esta conversión puede significar una importante disminución del tráfico en el acceso al Puerto. Pese a la indefinición de los plazos para la construcción del nuevo Puerto, tal circunstancia aconseja sin duda ponderar debidamente las decisiones que se adopten respecto a la creación de nuevas infraestructuras viarias con fuertes impactos sobre el medio.

NUEVA VARIANTE ACCESO A LA COSTA DE LAS GALLETAS.

Este viario tiene un recorrido en forma de U que parte desde San Miguel, en sentido descendente, y vuelve a conectar con la autopista en el enlace de Guaza.

Tramo 1: Discurre por el municipio de San Miguel paralelo a la actual vía, convirtiendo ésta en vía de servicio.

Tramo 2: Discurre por encima del límite Norte del sector de suelo urbanizable Costa del Silencio hasta el encuentro con la actual vía de Las Galletas a la altura de La Estrella.

Tramo 3: Discurre por el Sector Residencial La Estrella, de nueva clasificación y que tiene adscrita la cesión del suelo de este sistema general viario.

Tramo 4: Discurre por suelo rústico desde el Sector Residencial La Estrella hasta el Sector Residencial El Fraile 2. El suelo se obtendrá por expropiación.

Tramo 5: Discurre por la actual vía entre El Fraile y los ámbitos de suelo urbano de los Llanos de Higara. Deberá producir la adaptación de la carretera actual con el lógico reajuste de su trazado y ampliación de su calzada, introduciendo el criterio general de proyectar una zona ajardinada en ambos márgenes.

Tramo 6: Discurre entre los Llanos de Higara y el enlace de Guaza, por suelo rústico incluido en el Área de Gestión Integral de Rasca, con un nuevo trazado y enlace que deberá concretarse por el Plan Territorial que desarrolle la ordenación del área.

EJE GUARGACHO - LLANOS DE GUAZA

Se mantiene la actual vía que discurre desde Guargacho hasta enlazar con la anterior vía descrita, a través del suelo rústico agrícola intensivo.

VIARIO LOCAL COSTA DEL SILENCIO – EL FRAILE

Se propone un nuevo eje viario que enlaza el acceso a Costa del Silencio y Ten Bel con El Fraile, al sur del área urbana. Este eje será la vía paralela a la costa más cercana a ella, y parte supone el límite norte del sector de suelo urbanizable residencial Las Galletas. La cesión de suelo y la ejecución del tramo que discurre por el ámbito del Sector de suelo urbanizable Residencial Las Galletas se adscribe como sistema general viario.

EJE GUARGACHO – CHO

La vía parte por el Oeste de Guargacho en sentido ascendente hasta el eje Las Chafiras – Guaza, atravesando por el Este del suelo Cho industrial. Se obtendrá por expropiación salvo en el ámbito de Cho industrial en el que el suelo ya es público.

EJE LAS CHAFIRAS - GUAZA

Se incorpora al sistema viario el trazado previsto por el Cabildo Insular de Tenerife.

EJE GUAZA - LOS CRISTIANOS

Se incorpora la variante recientemente ejecutada y se propone mejorar su sección y enlaces. Se ha creado una conexión desde el sector Colinas de Guaza hasta este eje.

VIARIO CHAYOFA - VALLE SAN LORENZO

Vía de gran importancia y de nueva ejecución partirá de una rotonda situada al Este del suelo urbano de Chayofa, circundando al Sur el núcleo de La Camella hasta una nueva rotonda proveniente la circunvalación Cabo Blanco- Buzanada y de allí discurrirá por suelo rústico hasta el nuevo sector residencial de Valle San Lorenzo.

ENLACE GUAZA - VALLE SAN LORENZO

Este eje viario adquiere una especial relevancia a partir de la determinación de conformar la futura ciudad residencial de Cabo Blanco como uno de los principales centros urbanos de la comarca. A continuación se describen los dos grandes tramos que conforman esta vía.

Tramo Guaza - Circunvalación Sur Cabo Blanco Se mantiene el actual trazado ensanchando su sección.

Tramo Circunvalación Sur Cabo Blanco - Carretera C-822 Se proyecta un nuevo trazado dada la incapacidad del existente para adaptarse a las demandas que se contemplan derivadas de la nueva ordenación y de las características que se exigen al viario con carácter general. Una parte del tramo discurre por suelo urbanizable residencial diferido no sectorizado de Cabo Blanco Buzanada y otra parte del tramo discurre por suelo rústico hasta enlazar con el actual eje Buzanada – Valle San Lorenzo.

CIRCUNVALACIÓN SUR CABO BLANCO - BUZANADA Y ENLACE CON LA C-822

Tramo Municipio San Miguel – Buzanada Se mantiene la nueva variante ya ejecutada.

Tramo Buzanada – Enlace vía de Guaza a Valle San Lorenzo. De nueva ejecución según el trazado propuesto como indicativo por el Plan General y sobre el que podrá realizar reajustes el Plan Parcial que determine la ordenación pormenorizada del sector o sectores que puedan delimitarse en el suelo urbanizable residencial no sectorizado de Cabo Blanco – Buzanada, de acuerdo a las determinaciones del Plan Territorial Parcial. En su caso, la obtención de suelo será a cargo de los ámbitos resultantes de la sectorización que se apruebe a través de los procedimientos legales establecidos para ello.

Tramo Enlace vía de Guaza a Valle San Lorenzo – Morro de Los Gatos – Casas Viejas. De nueva ejecución según el trazado propuesto como indicativo por el Plan General y sobre el que podrán realizar reajustes. El trazado al estar incluido en el suelo urbanizable residencial no sectorizado se actuará como se comentó respecto al tramo anterior.

5. ACTUACIONES. PROYECTO MODIFICADO DEL DE VIA DE SERVICIO Y MODIFICACION DE ENLACES DE SAN ISIDRO – AEROPUERTO SUR.**5.1. DESCRIPCIÓN GENERAL**

En noviembre de 1999 el Cabildo Insular de Tenerife redacta el proyecto de “Vía de Servicio y Modificación de Enlaces de San Isidro – Aeropuerto Sur”.

En junio de 2003 Gestur Tenerife S.A. redacta el proyecto de “Conclusión de la Vía de Servicio de la Autopista TF-1. Tramo San Isidro” que tiene por objeto el acceso a San Isidro a través de la Urbanización de La Jurada, actuación que está promovida por esa sociedad, y desde la autopista TF-1 por medio del acceso que hoy sirve en exclusiva a la Cooperativa de Cocarmen.

En noviembre de 2004 se redacta el proyecto Modificado del de Vía de Servicio y Modificación de Enlaces de San Isidro – Aeropuerto Sur. Trabajo que está promovido por el Cabildo de Tenerife, el Ayuntamiento de Granadilla y por Gestur Tenerife S.A. y que con carácter de proyecto de construcción constituye la recopilación de los dos anteriores.

La solución se integra en el nuevo viario de San Isidro que está basado en dos vías de circunvalación que captarán el tráfico entre la autopista TF-1 y la carretera TF-64 de El Médano a Granadilla.

El objeto es reducir el tráfico en el tramo de la TF-64 a su paso por San Isidro, tramo que hoy tiene la denominación de Avenida de Santa Cruz y que tiene carácter de vía prioritaria y constituye la principal calle comercial de la población.

La solución propuesta se presenta en el Anejo Nº1 “Aforos y Estudios de Tráfico”, consiste en la imposición de las glorietas de inicio de las vías de circunvalación “Glorietas de Cocarmen y de Los Cardones”.

La remodelación del enlace de San Isidro consiste en una gran glorieta elíptica sobre la TF-1 aprovechando el tablero existente y construyendo una nueva estructura. Finalmente, ambas márgenes y entre glorietas se enlazan con las vías de servicio.

El resultado de la simulación es de tráfico fluido en las glorietas, ramales y viario de acceso a San Isidro. Sin embargo, el tráfico procedente de El Médano presenta dificultades en la entrada de la glorieta elíptica de San Isidro. La solución consiste en ampliar a dos carriles la carretera TF-64 haciendo que los vehículos puedan incorporarse simultáneamente con lo que el problema de falta de fluidez desaparece en la simulación.

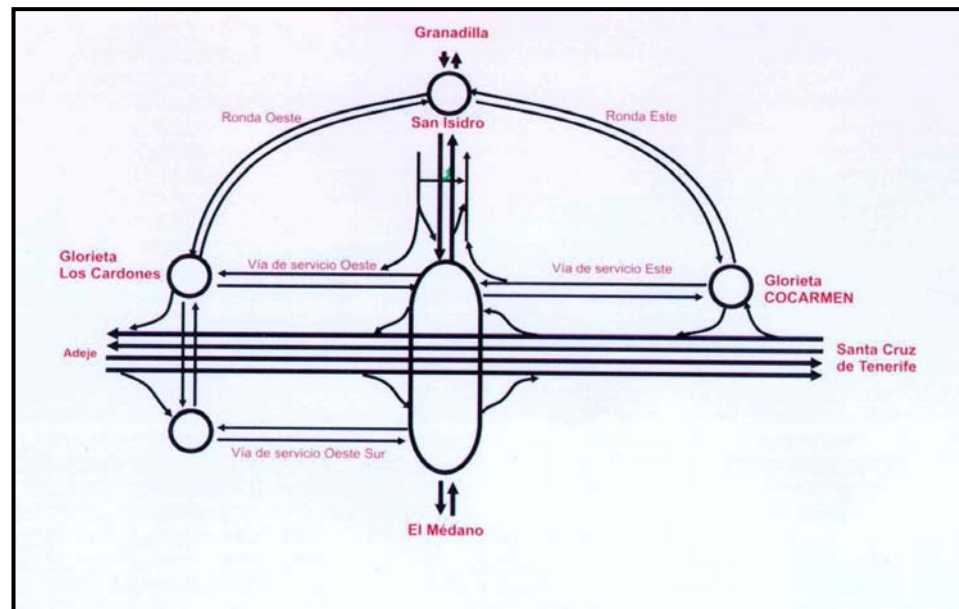
Dos son los hitos en la concepción del Proyecto. El primero, relativo al Proyecto Modificado de noviembre de 2004 que refunde los proyectos anteriores. El segundo hito, <<que, aunque cronológicamente posterior, adopta esa misma fecha de noviembre de 2004>>, constituye el objeto del presente documento y está generado al introducir en el diseño la aptitud de desdoblamiento de la autopista TF-1 a seis (6) carriles.

En este contexto se asumen las siguientes correcciones:

- De ampliación de las plataformas que contienen los carriles en contacto con la autopista, de aceleración, deceleración y frenado, que deben prever un tronco de autopista de 39 metros de ancho.
- En el enlace de Los Cardones, la estructura contará con un tablero de luz entre estribos de 39 metros.
-

La ordenación de la autopista TF-1 es la siguiente:

calzadas de 3 carriles	$2(3 \times 3,50) = 21,00$ metros
mediana	$1 \times 4,00 = 4,00$ metros
arcenes	$2 \times 2,50 = 5,00$ metros
carriles de deceleración	$2 \times 3,50 = 7,00$ metros
berma	$2 \times 1,00 = 2,00$ metros



5.2. EL ENLACE DE SAN ISIDRO

Condicionado por la población con edificaciones en zona de dominio de la autopista y un planeamiento asfixiante que exclusivamente respeta el espacio de la actual infraestructura, la "solución" proyectada responde a una glorieta de dos puentes de planta recta enlazadas por alineaciones curvas.

Con el sustento de la actual estructura, que se asume inicialmente al objeto de permitir una primera fase de las obras y con ligeras modificaciones en el eje de la carretera TF-64, el diseño es de una estructura de 32 metros de luz entre apoyos en previsión de una posible ampliación de la autopista a 6 carriles.

La geometría transversal del tablero pretensado, es de 15 m., ordenados en calzada de 8 metros <<de acuerdo con la glorieta anular>>, arcenes de 1,50 metros, espacio de 0,50 m. para barandilla montable y acera de 3,50 metros en el anillo interior al objeto de lograr la permeabilidad peatonal y ciclista entre ambas márgenes.

En "planta", la calzada anular, con desarrollo interno de 393,85 metros, se crea mediante curvas de tres centros de "54-29-54 metros", en enlace de los ejes de las estructuras, calzada de 8 metros en dos carriles y arcenes de 1,50 metros.

En "alzado", la glorieta responde a las imposiciones de la carretera TF-64 y transversalmente a la vocación de pendiente del 2% hacia el exterior <<salvo en la zona de San Isidro en que la pendiente debe invertirse>>, la pendiente máxima longitudinal es del 6% y los acuerdos parabólicos tienen un desarrollo mínimo de 40 m.

Las intersecciones son en "T" con isletas elevadas, radios mínimos impuestos al objeto de separar los accesos y boquillas de entrada con ancho de 4 metros y de 5 m. en salidas.

Los ramales a la autopista son de tipo paralelo, con geometría de carril y cuña de transición de acuerdo con las condiciones de transición de velocidad y rasante de la autopista, la sección es de 4 metros de calzada con arcenes de 2,50 m. y 1,00 m. y la plataforma se define con berma de 0,75 m.

En "alzado" las rasantes máximas son del 6% con enlaces parabólicos de desarrollo 40 metros en la conexión con la glorieta anular y 100 metros en el contacto con la autopista y en el resto del trazado.

5.3. LAS VIAS DE SERVICIO

De planta sensiblemente paralela a la autopista, de alineación recta o con pequeñas desviaciones enlazadas con curvas circulares de radio elevado, las vías de servicio se han dotado de sección de diez (10) metros ordenada en carriles de 3,50 m., arcenes de 1,50 metros y berma de terraplén de 0,75 m.

En alzado la pendiente máxima es del 8% y los acuerdos verticales son parabólicos con desarrollo mínimo de 60 metros.

En la margen derecha la vía de servicio <<MD-VS-2>>, está confundida con la trama de la población y adquiere un diseño complejo que pretende resolver el tráfico urbano.

5.3.1. GLORIETA EN COCARMEN

Tiene carácter provisional en espera del enlace propuesto en el P.G.O. de conexión con la Tf-1 con la circunvalación de San Isidro y el sistema de accesos al aeropuerto y polígono de Granadilla.

Glorieta circular de islote central de 24 metros de diámetro, diferenciado con pavimento rígido y delimitado con bordillo montable para permitir la trayectoria de los vehículos de gran longitud, y calzada anular de 1 carril de 6 metros delimitado con arcenes de 1,50 metros.

5.3.2. VIA DE SERVICIO COCARMEN

Responde a la semisección de la vía en Ramla que debe unir la urbanización de La Jurada y la glorieta de Cocarmen.

Hoy, se limita a una calzada sometida a tráfico bidireccional, de 7 metros, con pendiente transversal única <<para el futuro integrarse en la sección de Rambla>>, y arcenes de 1,50 y 1 metros.

5.3.3. CARRETERA TF-64

En conexión con glorieta giratoria de San Isidro y modificando el trazado en planta y alzado.

La rama en San Isidro es la denominada avenida de Santa Cruz que está inmersa y conectada con el viario urbano.

La rama de dirección a El Medano está desdoblada en tres carriles que crean una boquilla de dos carriles para el tráfico que proviene de esa población.

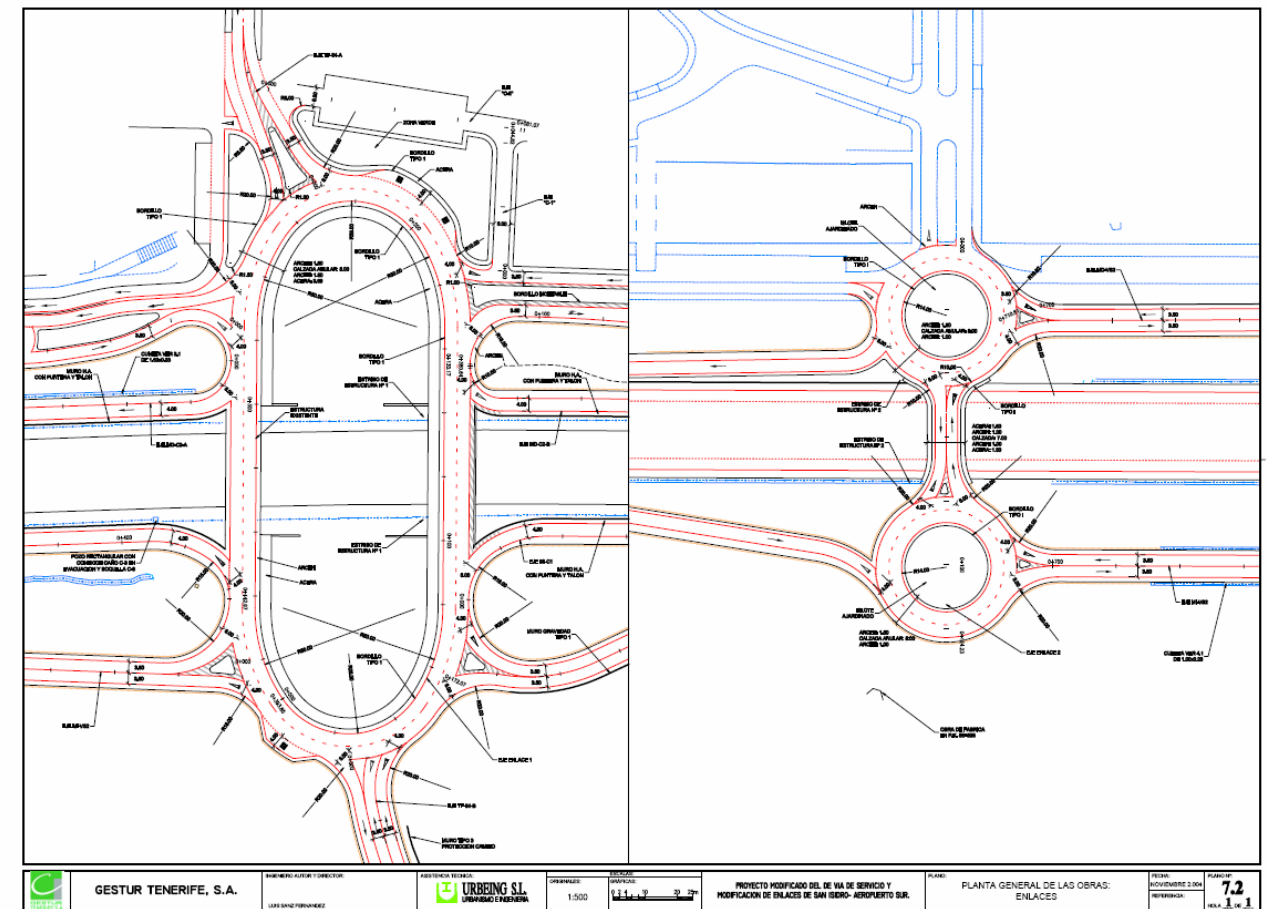
5.3.4. GLORIETAS Y ESTRUCTURA DE LOS CARDONES

Dos glorietas en ambas márgenes con conexión a las vías de servicio y unidas mediante un tablero que salva la autopista.

El diseño de las glorietas es circular de islote elevado de 26 metros de diámetro y anillo de 8 metros de calzada con arcenes de 1,50 y 1,00 metros.

La estructura es de 39 metros de luz entre apoyos, el tablero en su diseño se ha asimilado a un emparillado plano formado por elementos de placa, la construcción es de hormigón armado y está asentado sobre

estribos lineales de 39 y 25 metros de longitud que están situados debajo de las boquillas de entrada a la glorieta y que confieren al tablero una plata no simétrica.



6. ACTUACIONES. PROYECTO DE RECTIFICADO DE LA TRAZA DE LA CARRETERA TF-6223 DE GUAZA A LAS CHAFIRAS

6.1. DESCRIPCION GENERAL

En la actualidad la carretera TF-6223, en el tramo Las Chafiras - Guaza, tiene dos sectores bien diferenciados, el primer tramo hasta el Punto Kilométrico 2,800 con una sección tipo de 2 carriles de 3,25 metros y 0,50 metros de arcén, con un estado de pavimento aceptable ; y un segundo tramo, hasta el cruce de Guaza con la carretera TF-6223, con un estado de conservación muy deficiente, sección de carriles de 2,70 metros, ausencia de arcenes propiamente dichos y numerosos defectos en su trazado en planta y perfil longitudinal.

En la primera parte mencionada, existe una conexión con la Carretera TF-621 de acceso a las Galletas, a la altura del P.K. 1,800. Además existe una obra de paso bajo la autopista como acceso desde la carretera TF-6223 a Aldea Blanca mediante un camino asfaltado, que discurre, sin un trazado adecuadamente

estudiado, a través de las diferentes fincas colindantes hasta su enlace con el camino de acceso a Aldea Blanca.

La carretera TF-6223 en el tramo Las Chafiras - Guaza discurre aproximadamente paralela a la Autopista TF-1, y enlaza en el cruce de Guaza con un tramo mejorado que conduce hacia las zonas turísticas del Sur de Tenerife, sirviendo de vía de servicio de la Autopista.

El objeto del presente Proyecto de Construcción es definir las obras necesarias para la Rectificación y Mejora del Trazado de la Carretera TF-6223, convirtiendo su sección tipo en dos carriles de 3,25 metros de ancho, con arcenes laterales de 1,25 metros de ancho.

Asimismo, se definen las obras necesarias para la conexión de dicha carretera con la que sirve de acceso a Aldea Blanca, mediante un paso elevado sobre la autopista.

La rectificación del trazado corresponde a un tramo de 6.230 metros, que atraviesan las zonas urbanas del polígono de Las Chafiras y la urbanización Parque de la Reina.

El Ramal de conexión mediante paso elevado, tiene una longitud de 800 metros, incluye una estructura de 3 vanos de canto variable, con una luz máxima de 42,50 metros en su paso sobre la autopista, siendo ésta la suficiente para permitir la construcción futura del tercer carril por cada sentido en el tronco de la Autopista TF-1.

Se ven afectados por la rectificación de trazado, terrenos enclavados en los municipios de San Miguel de Abona y Arona.

El estado de planeamiento se detalla en el anejo correspondiente a esta disciplina y la afección del proyecto sobre el planeamiento vigente es nula al discurrir por los corredores previstos a tal fin.

En el apartado de tráfico, la red viaria está compuesta por las siguientes carreteras en la actualidad :

- Autopista TF-1. Santa Cruz - Las Américas (Autopista Sur).
- Carretera TF-622. San Miguel - Los Abujos.
- Carretera TF-6221. Las Chafiras - Las Galletas.
- Carretera TF-6222. Valle de San Lorenzo - Las Galletas.
- Carretera TF-6223. Las Chafiras - Los Cristianos.

La red viaria futura complementa esta red mediante la conexión con el camino a Aldea Blanca con el tramo de la TF-6223 objeto del presente proyecto.

Los tráficos existentes en las diferentes estaciones de aforo se estudian en detalle en el anejo correspondiente (Anejo nº 6).

La previsión del tráfico está diferenciada para los tramos Las Chafiras - Cruce de la TF-6223 con la TF-6221 (Tramo I) y los de este mismo cruce a Guaza (Tramo II).

Para el Tramo I para el año de puesta en servicio se obtiene una previsión de tráfico de 10.780 vehículos/día que supone una categoría de tráfico pesado de Categoría T1 ; y para el Tramo II la intensidad media diaria sería 2.439 vehículos/día con una categoría de tráfico T3.

El proyecto se divide en dos partes bien diferenciadas, el tronco principal y el ramal de paso sobre la autopista.

Tronco principal

Constituido por una longitud de 6.230 metros, a partir de la curva de conexión al enlace con la carretera TF-621, transcurre mediante una alineación de rectas y curvas con radios comprendidos entre 250 metros y 1.500 metros.

La mejora en las curvas se concreta en seis puntos, mientras el trazado en alzado, mejora el perfil longitudinal con pendientes que varían del 0,15% al 6%.

A lo largo del tronco existen cuatro intersecciones, dos con giro a la izquierda y carril de espera y dos con glorieta.

Ramal de paso sobre la autopista TF-1

Presenta tres alineaciones curvas con pendientes entre 0,5% y 6,5%.

El comienzo y final se hace mediante glorietas de conexión con los viales existentes.

7. ACTUACIONES. PROYECTO DE LINEA DE ALTA TENSION, CENTRAL DE GRANADILLA – S.E. LOS VALLITOS.
7.1. DESCRIPCION GENERAL
1. Línea de alta tensión 220 kv; doble circuito; Central Granadilla-Subestación (SE) Vallitos.

- Línea aérea de alta tensión a 220 kV de tensión nominal, de doble circuito dúplex, equipada con conductores de Aluminio-Alumoweld engrasados, de 516,8 mm² de sección (RAIL), y cable de tierra compuesto fibra óptica-alumoweld de 115,24 mm² de sección, con aislamiento de cadena de composite doble, sobre 91 torres metálicas galvanizadas. En la zona de influencia de la nueva pista norte del aeropuerto Reina Sofía Tenerife Sur, se instalarán apoyos con cabezas especiales.

- El trazado proyectado tiene una longitud de 24.830 m, con su origen en la Central Térmica de Granadilla (término municipal de Granadilla de Abona) y final en la Futura Subestación Los Vallitos (término municipal de Adeje).

- En este primer tramo (apoyos 1 al 7) la línea cruza primero el Barranco de las Monjas, y después el de Tagoro, bordeando el Centro Logístico de Mercadota (apoyos 7 al 9), hasta aproximarse a la autopista TF-1, para situarse a una distancia del borde de la autovía de 50 m aproximadamente, discurriendo paralela a la misma hasta el apoyo nº 24.

- Entre los apoyos 11 y 12 atraviesa sobre la vía de entrada sur al Polígono Industrial de Granadilla, continúa el trazado paralelo a la autopista, salvando una gasolinera (apoyos 18-19) y varias líneas eléctricas de media tensión.

- En el apoyo 24 nos separamos de la autopista para cruzar sobre la carretera TF-64 (apoyos 27-28) a El Médano, pasando entre el Mercado del Agricultor y la gasolinera existente.

- Entre los apoyos 26 y 27 se cruza sobre el barranco de Los Calderones, entre el apoyo 30 y 31 el barranco de El Saltadero; entre los apoyos 31 y 32 el barranco de El Conde y entre los apoyos 37 y 38 el barranco de Atogo.

- Continúa el trazado paralelo a la autovía TF-1 cruzando, entre los apoyos 40 y 42 el nudo de enlace con la terminal actual del aeropuerto Reina Sofía-Tenerife Sur, y entre los apoyos 48 y 49 la carretera TF-645.

- Entre los apoyos 52 y 53 pasa al término municipal de San Miguel de Abona, después de un recorrido de 12.350 m aproximadamente en el término municipal de Granadilla de Abona.

- A partir de este punto pasa por la inmediación de unas naves industriales existentes en el Polígono de Las Chafiras, que se cruza entre los apoyos 52 y 59.

- Entre los apoyos 54 y 55 se cruza la autovía TF-1 a la altura del pulpo de enlace de las Chafiras (Enlace San Miguel-Los Abrigos), continuando por el margen derecho de la autovía. En el vano 63-64 la línea entra en el

término municipal de Arona, después de un recorrido de 3.050 m en el término municipal de San Miguel de Abona.

- Entre el vano 64-65 se vuelve a cruzar la autovía TF-1 para evitar la cercanía al núcleo habitado próximo a la balsa del Valle de San Lorenzo.

- La línea cruza la carretera TF-655 entre los apoyos 65 y 66, para dirigirse a Montaña Chineja, rodeándola por el lado mar; cruza de nuevo la TF-655, para evitar la afeción al karting club Tenerife, siguiendo un trazado paralelo. Volverá a cruzar la TF-1 en el pulpo de enlace a la urbanización Parque de La Reina (apoyos 69-70-71), continuando paralela a la TF-1 por su lado norte hasta el apoyo nº 80, donde comienza a separarse de ella, tomando dirección noroeste, llegándose a la TF-28, carretera que debe ser cruzada en las proximidades de la SE de Chayofa.

- A continuación se cruza el Barranco de La Arena y el de Chacona, pasando al término municipal de Adeje entre los apoyos 89 y 90, después de un recorrido de 8.700 m en el término municipal de Arona.

- La línea finaliza en la SE Los Vallitos después de un recorrido de 700 m en el término municipal de Adeje.

2. Subestación Los Vallitos, 220/66 kV.

· Zona de 220 kV.

· Aparellaje, equipo blindado GIS. Formado por:

2 celdas de línea de 220 kV.

2 celdas de trafo de 220 kV.

1 celda de acoplamiento de barras.

1 celda de medida.

· Zona de 66 kV.

· Aparellaje, equipo blindado GIS, formado por:

8 celdas de línea de 66 kV.

2 celdas de trafo de 66 kV.

1 celda de acoplamiento.

1 celda de medida.

· Parque de transformadores:

1. 2 Transformadores de 125 MVA relación 220/66 kV.

2. Refrigeración: ONAN-ONAF.
3. Sistema de funcionamiento: independiente y telemandado.
4. Protecciones eléctricas, de última generación, para el nuevo transformador.
5. Protecciones propias del transformador, con disparo simultáneo en 220 y 66 kV.

8. **ACTUACIONES. PROYECTO (Y SEPARATA) DE CONSTRUCCIÓN DEL ENLACE DE LA TF-1 CON LA TF-66 EN GUAZA**

8.1. **DESCRIPCION GENERAL**

Las obras objeto del presente proyecto, se sitúan en las proximidades de la localidad de Guaza en el término municipal de Arona al sur de la isla. Concretamente las actuaciones proyectadas corresponden al enlace de la autovía TF-1 con la carretera TF-66 que comunica el Valle de San Lorenzo con las Galletas.

Este proyecto define las obras necesarias para la remodelación del enlace entre la autovía TF-1 y las carreteras TF-655 y TF-66, así como para la implantación de una variante de esta última a su paso por la localidad de Guaza.

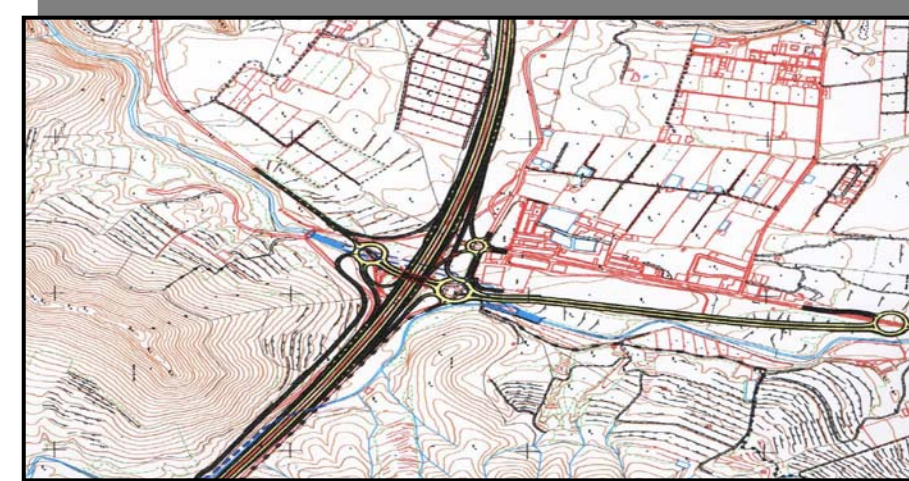
En lo que al tronco de la autovía TF-1 se refiere, la remodelación del enlace supone actuar en una longitud de 3.240 metros para poder realizar adecuadamente el encaje geométrico impuesto por la creación de los nuevos ramales del enlace.

Aprovechando las obras del enlace y teniendo en cuenta que se prevé una ampliación de la autovía de cuatro a seis carriles se diseña una sección transversal capaz de albergar el ensanche sin necesidad de ampliar la plataforma en el futuro.

La sección transversal tipo del tronco de la TF-1 en el enlace será la siguiente:

Vía colectora – distribuidora
 Mediana
 Calzada de dos carriles
 Mediana Central
 Calzada de dos carriles
 Mediana
 Vía colectora – distribuidora

Los carriles del tronco se han diseñado todos con un ancho de 3,5 metros, los arcenes interiores de 1 metro, los exteriores de 2,5m, las medianas laterales de 1 metro y la central variable entre 2 y 9 metros (capaz de albergar dos carriles para la futura ampliación).



Planta General Proyectada

8.2. **EL ENLACE**

En lo que al enlace se refiere, se ha optado por la remodelación del enlace existente desarrollando una solución del tipo "diamante con pesas" por debajo de la rasante de la autovía TF-1. Se crea una glorieta en el norte del enlace y se amplía su simétrica en el lado sur desde la que se canalizará también el tráfico de la carretera TF-655 y desde la que saldrá la variante de Guaza.

La conexión con el núcleo de Guaza se sigue realizando a través de una glorieta situada en la cabecera de dicha población, tal y como se encuentra en la actualidad si bien se reduce sensiblemente el tráfico en la misma al haber sido desviado una importante parte del mismo por la glorieta sur del enlace.

El paso de la autopista sigue realizándose a través de dos pasos inferiores ampliados.

8.3. **LA VARIANTE**

Se proyecta una solución de sección típica de autovía con dos carriles por sentido separados por mediana de 3 metros y que comienza y termina en sendas glorietas a nivel en su intersección con la TF-66. El trazado de esta nueva vía es prácticamente recto y discurre paralelo al barranco de las Galletas sin invadir su cauce.

9. **ACTUACIONES. PROYECTO REFUNDIDO NUEVA CARRETERA SANTIAGO DEL TEIDE - ADEJE**

9.1. DESCRIPCION GENERAL

Este proyecto define y valora los trabajos necesarios para realizar la Nueva Carretera Santiago del Teide – Adeje.

Ésta es una vía de nuevo trazado que pretende ser la primera fase de prolongación de la autopista del Sur TF-1 hasta el Municipio de Santiago del Teide.

Durante esa primera fase se prevé realizar la autopista hasta el Municipio de Guía de Isora, y continuar hasta Santiago del Teide con una vía rápida, que será una de las plataformas de la futura autovía que se realizará en una segunda fase.

Este proyecto contempla también una vía de conexión con la zona costera que se desarrolla íntegramente en el Municipio Isorano, que si bien ésta planeado también como autovía, en esta primera fase sólo se contempla el desarrollo de una de las plataformas como vía rápida.

Todos los tramos en vía rápida se han diseñado previendo la futura ampliación de la autopista, así como la franja de suelo a expropiar.

Se exponen a continuación los tramos en los que se ha dividido este Proyecto Refundido (en nuestro caso es de interés el Tramo 1) :

Tramo 1: Abarca desde el final de la Autopista del Sur en Adeje, hasta la Bifurcación del Puerto de Fonsalía. Dicho nudo se encuentra en el municipio de Guía de Isora y desde éste arrancan las vías rápidas hacia Santiago del Teide y hacia la costa. El final del tramo 1 se produce en el punto kilométrico (en adelante PK) 7+060, justo después de los viaductos denominados como 7A y 7B. Este tramo incluye un tramo de transición inicial con la Autopista del Sur TF-1.

Tramo 2: Coincide con el tramo suspendido por el Acuerdo de la Cotmac, y se desarrolla entre el final del tramo 1, esto es, en la Bifurcación de Fonsalía, y el comienzo del Tramo 3, en el PK 13+400 según el Proyecto de Trazado “Variante de la C-820 y C-822. Tramo: Santiago del Teide- Guía de Isora-Adeje”, clave AT-01-TF-399. Se desarrolla íntegramente en el Municipio de Guía de Isora. Todo este tramo se desarrolla en vía rápida.

Tramo 3: Conecta con el final del tramo anterior. Por haberse desarrollado antes que el tramo 2, y por tanto desconociéndose el kilometraje donde el tramo suspendido acabaría, se decidió que el punto kilométrico

donde se iniciara fuera el 20+000. Teniendo en cuenta que el tramo 2, una vez proyectado, ha finalizado en el PK 13+518.23, ese sería el kilometraje de partida del tramo 3. Como obra singular destacar la presencia del Túnel de El Bicho de 1.320 metros de longitud. De acuerdo a uno de los condicionantes de la Declaración de Impacto de los tramos 1, 3 y 4, se ha suprimido el enlace previsto en Santiago del Teide y se ha diseñado un final alternativo que conecta con la TF-28.

Tramo 4: Es el ramal de conexión entre el “Cierre Insular” y la costa. Parte de la Bifurcación y finaliza en la carretera de la costa (TF-6237) en un punto intermedio entre las poblaciones de Alcalá y Playa San Juan. En este punto de llegada es donde tiene previsto su desarrollo el futuro Puerto de Fonsalía.

En la siguiente tabla se hace un pequeño resumen por tramos:

	Sección	Longitud	Enlaces	Viaductos	Túneles	Túnel artificial	Pasos Superiores	Pasos Inferiores
Tramo 1	Autovía	7.060 m	2	9	0	0	7	6
Tramo 2	Vía Rápida	6.458 m	2	5	0	1	8+2	3
Tramo 3	Vía Rápida	8.276 m	2	1	1	0	4	1
Tramo 4	Vía Rápida	5.805 m	3	4	0	0	4	4+1

Total	Cierre Insular	21.794 m	6	15	1	1	19+2	10
	Ramal Puerto	5.805 m	3	4	0	0	4	4+1
	Total actuación	27.599 m	9	19	1	1	25	15

En lo que se refiere a la calzada que se ha decidido desarrollar en la primera fase, en el tramo 2 y la primera mitad del tramo 3, es la del lado de la montaña. Antes de embocar el túnel del Bicho, se realiza una transición de la calzada derecha a la izquierda, y se desarrolla ésta en el resto del tramo (lado mar).

En el caso del Ramal al Puerto se ha adoptado la calzada izquierda (según el sentido de bajada hacia la costa) como la idónea para ser desarrollada en la primera etapa.

En el esquema de la página siguiente se puede ver la distribución por tramos.

10. ACTUACIONES. CENTRO SOCIO-SANITARIO DEL SUR
10.1. DESCRIPCION GENERAL

El complejo supondrá una inversión cercana a los 24 millones de euros, que será financiada por las consejerías de Sanidad y de Asuntos Sociales del Gobierno de Canarias y el Cabildo de Tenerife, a través del IASS (Instituto Insular de Atención Social y Sociosanitaria). Contará con una superficie total de 28.921 metros cuadrados y estará dividido en diferentes áreas específicas.

La primera de ellas será la denominada de internamiento, que incluye un total de 150 plazas de larga estancia o cuidados continuados, divididas en espacios para los usuarios (habitaciones, salas de estar, comedor, lavabos adaptados), los técnicos (sala de curas, zonas limpia e intermedia, baños asistidos), administración e información (despacho médico y de información a familiares) y apoyo (dependencias complementarias). Igualmente, también se añade otras 60 plazas de media estancia, que tienen una distribución muy similar a las anteriores. A ello hay que sumar una residencia geriátrica capaz de acoger a un centenar de personas.

Un segundo área está destinada a la asistencia ambulatoria, que en un primer capítulo conlleva un hospital-centro de día dotado con 30 plazas, igualmente con todos aquellos servicios necesarios. A continuación, se contará con una unidad de rehabilitación, que dispondrá, aparte de las dependencias de uso común, de zonas reservadas para cinesiterapia, electroterapia y tratamientos individualizados, hidroterapia y terrenos desiguales. Dentro del mismo área también se encuentra la unidad de terapia ocupacional, la unidad de seguimiento domiciliario post-alta y el gabinete de atención y seguimiento, que dispondrá de dos salas con espacios de atención personalizada y de exploraciones independientes.

Un tercer área está destinado a soporte técnico-asistencial e incluye farmacia (dotada de todas las dependencias precisas), radiología (igualmente con los medios necesarios para cubrir este servicio) y esterilización. El último área, de soporte general, completa en el conjunto de servicios y ahí figuran la biblioteca, salón de actos, administración, informática, archivo, despachos, cocina, club social, lavandería, almacenes, etc.

Por su parte, el área de atención especializada incluirá un primer sector destinado a albergar consultas de Traumatología, Psiquiatría, Cirugía General, ORL, Oftalmología, Obstetricia y Ginecología, Cardiología, Dermatología y Rehabilitación, a las que se añadirá otra más de Psicología y otra de Enfermería de Salud Mental. Cada dos de ellas existirá una sala de espera con capacidad para 30 personas.

Por otro lado, también se contempla un conjunto de salas de exploraciones y tratamiento denominadas de yesos, de Oftalmología, de Toco-Ginecología y polivalente, a las que se añade una zona de rehabilitación dotada con gimnasio, sala de tratamientos especiales y vestuarios. Las instalaciones dispondrán asimismo

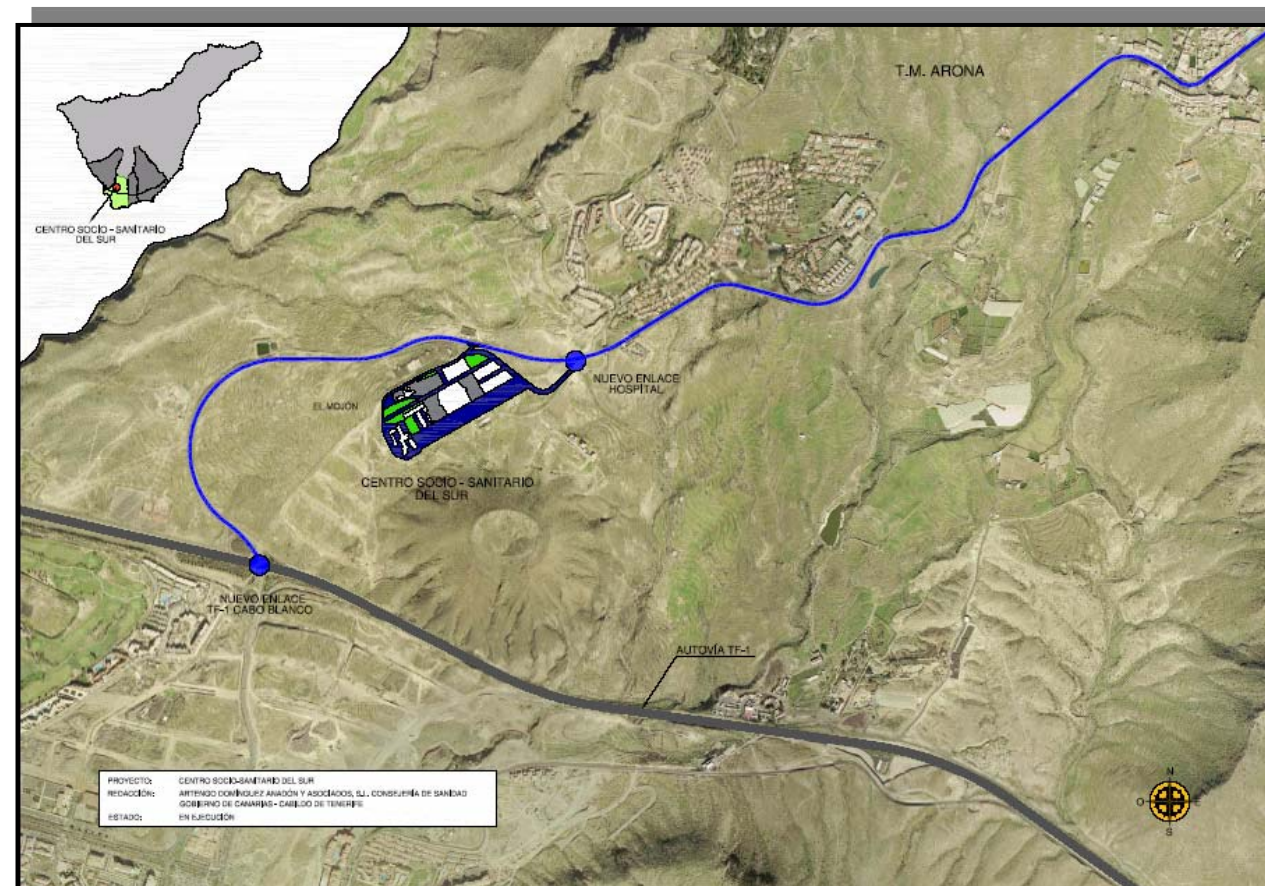


Denominación de tramos

de un laboratorio y un departamento de Radiología, en las que figurarán salas de exploración convencional, ecografía, mamografía, procesadora de luz de día e informes, además de almacén, unidad administrativa y sala de espera. Ello se completa con un área de administración y archivos y otros espacios y dependencias.

En lo que se refiere al capítulo de urgencias, se dispondrá de una superficie de 800 metros cuadrados específicos para atender este servicio.

Este proyecto contempla también una vía de conexión que conectará con la carretera TF-28 (C-269), que une La Camella con el enlace de Los Cristianos, a través del futuro enlace del Hospital proyectado en las inmediaciones de La Chayofa. Por dicho enlace se tiene previsto que conecte la futura variante de la TF-1.



10.2. ACCESOS

Los accesos se prevén por la TF-28 a través del enlace de Los Cristianos por un lado y por otro vía el nuevo enlace que se propone en el encuentro de esta carretera con la Variante de la TF-1.

11. ACTUACIONES. VARIANTE DE LA TF-1. EMPALME CON EL ANILLO INSULAR

Esta actuación se encuentra actualmente en fase de estudio de alternativas, y viene recogida en las Disposiciones Territoriales del PIOT, en el Capítulo 2 "Los Modelos de Ordenación Comarcal", SECCION 4ª MODELO DE ORDENACION DE ABONA, punto 3D donde dice "El nuevo tramo se desviará del actual trazado de la TF-1 aproximadamente a 1,5 kms del enlace de Guaza, asegurando la continuidad de los tráficos insulares y definiendo, a partir de ese punto, la entrada en la ciudad turística mediante la reconversión de la actual autopista en arteria urbana. El nuevo viario continuará atravesando las estribaciones finales del Macizo de Adeje por el borde superior de la Caldera del Rey (en túnel) para recuperar el actual trazado pasada la urbanización de Miraverde, ya en la comarca adyacente del suroeste".

Por otra parte el PGOU de Arona también recoge esta solución, partiendo en este caso desde el enlace del Parque de la Reina

12. ACTUACIONES. PROYECTO CONSTRUCCIÓN DEL TERCER CARRIL DE LA AUTOVÍA TF-1. TRAMO SAN ISIDRO – LAS AMÉRICAS.

12.1. DESCRIPCION GENERAL

Obras a proyectar:

Consisten en la ejecución de un tercer carril por sentido de circulación en la actual autopista del Sur (TF-1). El proyecto comenzará en el nuevo enlace de San Isidro que deberá coincidir con la variante este de dicha localidad, según se recoge en el nuevo planeamiento municipal actualmente pendiente de aprobación definitiva. El proyecto deberá incluir, en consecuencia, tanto el diseño de este nuevo enlace como la remodelación del existente, para su adecuación a la normativa de carreteras, así como las vías de servicio que sean necesarias para el correcto funcionamiento del conjunto y su integración con el viario municipal.

El resto de los enlaces afectados, "Aeropuerto", "San Miguel", "Parque de la Reina", "Los Cristianos" y "Playa de las Américas" deberán ser remodelados para su adaptación a la nueva sección de la autopista y las previsiones del planeamiento municipal.

Está previsto que el enlace de Guaza haya sido remodelado como parte de las actuaciones incluidas en el convenio de colaboración entre el Gobierno de Canarias y el Cabildo de Tenerife. En este tramo el proyecto de remodelación ya incluye la ampliación a seis carriles de la calzada de la autopista por lo que el proyecto objeto deberá adaptarse a este trazado.

Además se tendrán en cuenta las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife que se recogen a continuación en el **TÍTULO II DISPOSICIONES TERRITORIALES, Capítulo 2: Los Modelos de Ordenación Comarcal, SECCIÓN 4ª: MODELO DE ORDENACIÓN DE ABONA, 2.2.4.5. El modelo viario y de transportes.**

Configuración general de la propuesta de intervención: se propone un reforzamiento de la estructura de comunicación paralela a la autopista, creando vías que absorban tráficos entre núcleos costeros próximos, reforzando el papel de la carretera general del sur y previendo vías de servicio de la TF-1, todo ello con la finalidad de liberar a esta última vía de tráficos parásitos de comunicación entre núcleos próximos. Es preciso, asimismo, una labor de mejora e incremento de la capacidad de enlaces que permita evitar los estrangulamientos que se producen en algunos de ellos.

Corredor insular: coincide con el trazado actual de la TF-1 desde el límite con la comarca sureste hasta la altura de la montaña de Guaza, desde donde se habrá de desviar hacia el norte a fin de circunvalar el núcleo turístico consolidado de Las Américas. Sobre cada uno de estos dos tramos se establecen los siguientes criterios:

- Respecto al tramo existente, es necesario actuar en tres líneas complementarias: en primer lugar, la dotación de vías de servicio en aquellos tramos en que sea necesaria su implantación, sin hipotecar ni funcional ni paisajísticamente el recorrido; en segundo lugar, es necesaria una reordenación de los enlaces en función de su relación con los ejes transversales (desplazamiento al este del de San Isidro debido a la nueva variante, resolución unitaria de los enlaces con los ejes de Los Abrigos y Costa del Silencio y con las áreas comerciales de Las Chafiras-Llano del Camello, y solución del de Guaza, vinculado al nuevo eje de acceso hacia la Operación Singular Estructurante de Cabo Blanco y hacia Valle San Lorenzo).
- El nuevo tramo se desviará del actual trazado de la TF-1 aproximadamente a 1,5 kms del enlace de Guaza, asegurando la continuidad de los tráficos insulares y definiendo, a partir de ese punto, la entrada en la ciudad turística mediante la reconversión de la actual autopista en arteria urbana. El nuevo viario continuará atravesando las estribaciones finales del Macizo de Adeje por el borde superior de la Caldera del Rey (en túnel) para recuperar el actual trazado pasada la urbanización de Miraverde, ya en la comarca adyacente del suroeste



13. FICHAS DEL PLANEAMIENTO

A continuación se presentan unas fichas tipo creadas al efecto donde sucintamente se explican las características principales de cada figura que interviene.

PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300**FIGURA:** PIOT

OBJETIVOS: Instrumento básico de planificación del territorio y de los recursos naturales de la isla de Tenerife de acuerdo a lo dispuesto por la Ley de la Comunidad Autónoma de Canarias 1/1987, de Regulación de los Planes Insulares de Ordenación y por la Ley 12/1994, de Espacios Naturales. El ámbito o materia competencial del PIOT es la ordenación territorial, urbanística y de los recursos naturales. Su materia de ordenación va mucho más allá del ámbito de lo urbano para abarcar la ordenación de los recursos y la ordenación sectorial. El objeto último del PIOT son los actos a través de los cuales se hacen efectivos el uso y las transformaciones del territorio, sea cual sea el campo competencial del que dependa su ordenación.

INSTRUCCIONES:

Introducción
Conclusiones de la información
Diagnóstico; objetivos y criterios de la ordenación
Descripción y justificación de la Ordenación

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO litoral de Abona	Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1. Tramo San Isidro-Las Americas
PTPO Cabo Blanco-Buzanada	Proyecto Modificado de la vía de servicio y modificación de enlaces de San Isidro- Aeropuerto Sur
PTPO Complejo Turístico Recreativo de Rasca	Proyecto (y Separata) de Construcción del Enlace de la TF-1 con la TF-66 en Guaza
PTEO Infraestructura Tren del Sur	Proyecto de Rectificado de la traza de la Carretera TF-6223 de Guaza a las Chafiras
PTEO Turística de Tenerife	Proyecto de la Variante de la TF-1. Empalme con el Anillo Insular
PTPO Plataforma Logística del Sur de Tenerife	Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos
PTPO de Abona	
PGOU de Adeje, Arona, Villaflor, de San Miguel de Abona y Granadilla de Abona	
PAT Centro Insular de Deportes del Motor	
Centro Socio-Sanitario del Sur	

ADMINISTRACION COMPETENTE: Cabildo Insular de Tenerife**PROMOTOR:** Planificación, Turismo, Cooperación Municipal y Vivienda**REDACCION:****ESTADO:** Aprobado definitivamente. BOC nº140, 19/10/2002**ORGANISMOS VINCULADOS:** Cabildo Insular de Tenerife, Comunidad Autónoma de Canarias, Ayuntamientos de Adeje, Arona, Granadilla de Abona, Vilaflor y San Miguel de Abona**INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO:** Alto.

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: El modelo de red viaria del PIOT contempla la mejora de la actual red, que absorbería el tráfico dentro de la propia comarca, complementándola con la construcción de dos corredores de alta capacidad, cuya finalidad es canalizar el tráfico intercomarcal de largo recorrido. Los ejes viarios proyectados en este proyecto desarrollan parte de la red prevista por este elemento de planificación en la comarca oeste de la isla.

PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300**FIGURA:** PTPO PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR

OBJETIVOS: “La constitución de un gran área logística que abarque las dos principales infraestructuras de transporte de la isla (aeropuerto y puerto) y sus entornos inmediatos”, como principal objetivo de esta operación. Concentración de las principales actividades e infraestructuras insulares de conexión de la isla con el exterior, así como, el establecimiento de áreas de reserva para los mismos. Se pretende evitar así la dispersión por el territorio de instalaciones menores de la misma naturaleza y la aparición de usos e instalaciones en la Plataforma Logística que pueden ser ubicadas en otros ámbitos y que pueden representar una hipoteca en la disponibilidad de suelo de reserva para los servicios necesarios. Viabilizar con la realización de esta operación la reconversión del puerto de Santa Cruz de Tenerife, permitiendo el traslado de usos incompatibles con la trama urbana al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla.

INSTRUCCIONES:

La Plataforma Logística del Sur (PLS), pieza estratégica de ordenación insular

Descripción del ámbito

El Plan Insular

Estado actual de planeamiento

Infraestructuras

Situación actual y condicionantes territoriales de la PLS

Información ambiental

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO Abona

PTEO Infraestructura Tren del Sur

PGOU de Granadilla

Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1. Tramo San Isidro-Las Americas

Proyecto Modificado de la vía de servicio y modificación de enlaces de San Isidro- Aeropuerto Sur

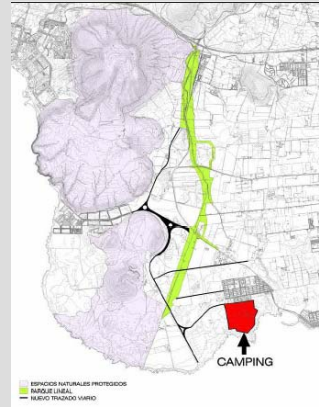
Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos

ADMINISTRACION COMPETENTE: Cabildo Insular de Tenerife**PROMOTOR:** Planificación, Turismo, Cooperación Municipal y Vivienda**REDACCION:** SPIM. Colaboradores: VIATRIO - IRCITERRA - SOLITEC**ESTADO:** Aprobación Inicial. BOC nº 076 20/04/06

ORGANISMOS VINCULADOS: Cabildo Insular de Tenerife, Comunidad Autónoma de Canarias, Ayuntamientos de Granadilla de Abona y San Miguel de Abona

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Alto.

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: Es una estructura general organizada en torno a tres Áreas Funcionales principales, el Puerto, el Aeropuerto y el Área Ambiental de Montaña Pelada. La ordenación de Usos y Actividades se acomete según la mayor o menor proximidad respecto al Puerto y Aeropuerto, y la distinta funcionalidad de estos espacios (zonificación por líneas de actividad), conforme a un sistema cuyas unidades elementales de desarrollo son los Parques de Actividad. La estructura General de la Red de comunicaciones está articulada en torno a grandes corredores, el eje de la TF-1 y el Eje corredor Central interior de la plataforma, con diferentes ejes de conexión entre ambos y con el Puerto. Los nuevos accesos que se plantean son el Nuevo Acceso Este al Nuevo Puerto Comercial de Granadilla, el Nuevo Acceso Este al Puerto y el Nuevo Acceso Oeste al Aeropuerto.

PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300**FIGURA:** PTPO COMPLEJO TURÍSTICO RECREATIVO DE RASCA

OBJETIVOS: La finalidad genérica de la operación es la rehabilitación del casco urbano de Los Cristianos, uno de los primeros centros turísticos de la isla, cuyas infraestructuras y equipamientos dan muestras de obsolescencia frente a los nuevos papeles que ha de cumplir en la oferta turística de la isla. Este instrumento ordena el Complejo de Equipamientos de Rasca.

INSTRUCCIONES:

Las determinaciones se incluyen dentro de la memoria informativa del Plan Territorial Especial de Ordenación de los Campamento de Turismo de la Isla de Tenerife

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO Abona
PGOU de Arona

ADMINISTRACION COMPETENTE: Cabildo Insular de Tenerife

PROMOTOR: Planificación, Turismo, Cooperación Municipal y Vivienda

REDACCION: SOLITEC S.L.

ESTADO: Avance

ORGANISMOS VINCULADOS: Cabildo Insular de Tenerife, Comunidad Autónoma de Canarias, Ayuntamientos de Arona

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Moderado

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: El propio Plan propone una ordenación de usos dentro de la parcela que se sitúan de forma muy esponjada para respetar el malpaís e incorporarlo al paisaje interior de la zona, mientras que otros espacios adoptan geometrías más ordenadas con todas las instalaciones necesarias para casetas, cabinas desmontables y caravanas. Se prevé incluso la posibilidad el aparcamiento de caravanas cuando no se utilizan. Se prevee asimismo una vía conexión entre la parcela y el Enlace de la TF1 con la TF-66 en Guaza.





PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300

FIGURA: PTPO CABO BLANCO BUZANADA

OBJETIVOS: Desarrollo de las determinaciones establecidas en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife para lograr la ordenación integrada del ámbito territorial que comprende la Operación Singular Estructurante denominada Estructuración Urbana del entorno de Cabo Blanco. El establecimiento de la ordenación integrada conlleva la definición de la estructura territorial del espacio objeto de ordenación con el fin de posibilitar la armonización de la ordenación urbanística, desde una perspectiva supramunicipal. Propone asimismo la ejecución de determinadas actuaciones de interés insular, en los términos previstos en la legislación vigente. La ordenación integrada debe asegurar además la armonización de las determinaciones de los planes urbanísticos territorialmente afectados por el Plan Territorial Parcial, para hacer posible el logro de los fines y objetivos de éste.

INSTRUCCIONES:

Introducción, objetivos y antecedentes
Descripción del área de estudio
Caracterización del territorio
Estudio de corredores
Estudio de movilidad y tráfico
Aspectos a considerar para potenciar el transporte público
Alternativas de trazado
Propuesta de alternativas para su estudio en la fase-b
Puntos estratégicos en la ordenación
Fase de cooperación interadministrativa

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO Abona
PTPO Infraestructura Tren del Sur
PGOU de Arona
Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1. Tramo San Isidro-Las Americas
Centro Socio-Sanitario del Sur
Proyecto de la Variante de la TF-1. Empalme con el Anillo Insular
Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos

ADMINISTRACION COMPETENTE: Cabildo Insular de Tenerife

PROMOTOR: Planificación, Turismo, Cooperación Municipal y Vivienda

REDACCION: CCRS ARQUITECTOS, S.L.

ESTADO: Aprobación Inicial. BOC nº 108 06/06/06

ORGANISMOS VINCULADOS: Cabildo Insular de Tenerife, Comunidad Autónoma de Canarias, Ayuntamientos de Arona

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Alta

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: Plan Territorial Parcial se plantea la conveniencia de dar estricta continuidad a sus vías de servicio, y de replantear el diseño de los enlaces en Llano de los Camellos, Guaza y en el de entrada a Los Cristianos. Como accesos desde los principales asentamientos en el litoral con las medianías y la TF-1, se propone establecer una reserva suficiente de espacio que permita proceder al desdoblamiento y pequeñas modificaciones en su trazado de dichas vías, la TF-66 y la TF-28, hasta encontrar la ronda Sur de Cabo Blanco-Buzanada. Se considera asimismo el proyecto de otros dos ramales de conexión entre la autopista TF-1 y la ronda Sur. Un primer trazado es el que uniría el extremo meridional de Buzanada con el actual enlace de la TF-1 a la altura del Llano de los Camellos (o Parque de La Reina), pudiendo a partir de aquí buscar su continuidad hacia la costa.



PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300

FIGURA: PTPO DE ABONA

OBJETIVOS: Desarrollo del Modelo Insular de Ordenación de la Comarca de Abona, estableciendo directrices de Coordinación territorial para el ámbito que aseguren la coherencia de la ordenación, haciendo especial énfasis en establecer un modelo equilibrado de distribución de infraestructuras y equipamientos de carácter comarcal y profundizando en la creación de una estructura de distribución de los usos adecuada a las características territoriales y a las expectativas de desarrollo socioeconómico de la comarca.

INSTRUCCIONES:

Planes Territoriales Parciales de Ordenación Comarcal
Consideraciones previas
Distribución básica de los usos
El sistema de núcleos urbanos
Las infraestructuras
El modelo viario y de transportes
Los equipamientos
Criterios de actuación

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO litoral de Abona	Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1. Tramo San Isidro-Las Americas
PTPO Cabo Blanco-Buzanada	Proyecto Modificado de la vía de servicio y modificación de enlaces de San Isidro- Aeropuerto Sur
PTPO Complejo Turístico Recreativo de Rasca	Proyecto (y Separata) de Construcción del Enlace de la TF-1 con la TF-66 en Guaza
PTEO Infraestructura Tren del Sur	Proyecto de Rectificado de la traza de la Carretera TF-6223 de Guaza a las Chafiras
PTEO Turística de Tenerife	Proyecto de la Variante de la TF-1. Empalme con el Anillo Insular
PTPO Plataforma Logística del Sur de Tenerife	Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos
PGOU de Arona, Vilaflor, de San Miguel de Abona y Granadilla	
PAT Centro Insular de Deportes del Motor	
Centro Socio-Sanitario del Sur	

ADMINISTRACION COMPETENTE: Ayuntamiento de Arona

PROMOTOR: Planificación, Turismo, Cooperación Municipal y Vivienda

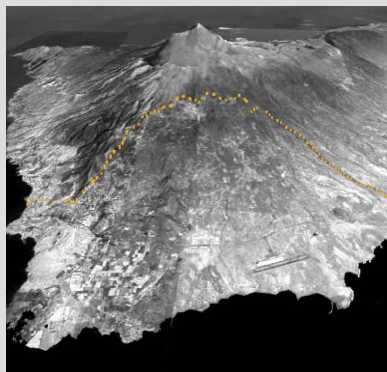
REDACCION: CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.
Colaboración: SOLITEC S.L.

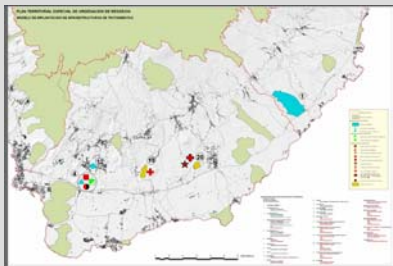
ESTADO: Avance. Junio 2006.

ORGANISMOS VINCULADOS: Cabildo Insular de Tenerife, Comunidad Autónoma de Canarias, Ayuntamientos de Granadilla de Abona, Vilaflor, Arona y San Miguel de Abona

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Alto.

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: La propuesta que desde aquí se va a defender es que las soluciones de mejora de los subsistemas viarios existentes en Abona (fortalecimiento de la vía de medianías y algunos tramos secundarios) y otras operaciones puntuales (vías de servicios para la TF-1, intervenciones en los enlaces,...), pueden contribuir a homogeneizar en alguna medida la movilidad total del sistema.



**PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300****FIGURA:** PTEO RESIDUOS DE TENERIFE

OBJETIVOS: El Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de Tenerife (PTEOR) tiene por objetivo la ordenación de la gestión de los residuos generados en la Isla de Tenerife, cumpliendo la siguiente jerarquía de gestión:

- o Reducción en la generación de residuos.
- o Reutilización.
- o Reciclado.
- o Valorización energética.
- o Vertido.

INSTRUCCIONES:

Introducción.
Antecedentes estratégicos del PTEOR
Marco legislativo.
Descripción de la situación actual en la gestión de residuos.
Estudio poblacional y socio-económico.
Parámetros medioambientales sensibles.
El modelo del PIOT. Las variables territoriales con incidencia en el PTEOR.
Análisis y diagnóstico de la situación actual.

ACCIONES VINCULADAS:

PGOU de Arico
Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1

ADMINISTRACION COMPETENTE: Cabildo Insular de Tenerife

PROMOTOR: Servicio Técnico de Sostenibilidad de Recursos y Energía

REDACCION:

ESTADO: En Avance

ORGANISMOS VINCULADOS: Cabildo Insular de Tenerife, Ayuntamiento de Arico

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Leve.

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: la propuesta principal de acceso al futuro Centro Insular de Residuos de Tenerife, se apoya exclusivamente en el actual nudo de enlace entre la TF-1 y Porís de Abona



PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300**FIGURA:** PTEO INFRAESTRUCTURA TREN DEL SUR

OBJETIVOS: El objetivo principal que guía la construcción del Tren del Sur puede sintetizarse en la consecución de un enlace eficaz con velocidades comerciales competitivas para el impulso de las relaciones en el corredor sur de la isla, entre el área metropolitana de Santa Cruz y las zonas turísticas de Arona y Adeje, sin olvidar la integración eficaz de las consideraciones medioambientales y el aprovechamiento de las oportunidades de desarrollo que puedan derivarse de esta acción.

INSTRUCCIONES:

Introducción
Definición de objetivos
Bases para la definición del modelo territorial del transporte en el corredor sur de la isla síntesis del diagnóstico territorial.
Evaluación de alternativas. justificación de la alternativa seleccionada.
Descripción de la alternativa seleccionada
Coherencia con el modelo de ordenación del territorio propuesto en el pit
Condicionantes ambientales
Propuestas de ordenación para el desarrollo del tren del sur
Normativa .

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO Abona
PTPO Plataforma Logística del Sur
PTPO Cabo Blanco Buzanada
PGOU de Adeje, Arona, San Miguel de Abona y Granadilla
Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1.Tramo San Isidro-Las Americas
Proyecto Modificado de la vía de servicio y modificación de enlaces de San Isidro- Aeropuerto Sur
Proyecto (y Separata) de Construcción del Enlace de la TF-1con la TF-66 en Guaza
Proyecto de Rectificado de la traza de la Carretera TF-6223 de Guaza a las Chafiras
Proyecto de la Variante de la TF-1.Empalme con el Anillo Insular
Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos

ADMINISTRACION COMPETENTE: Cabildo Insular de Tenerife

PROMOTOR: Planificación, Turismo, Cooperación Municipal y Vivienda

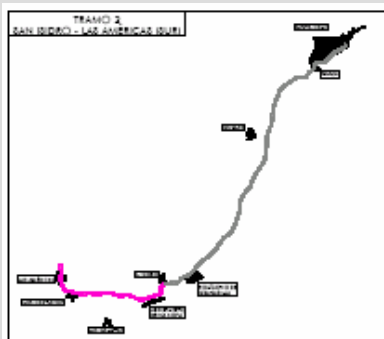
REDACCION: INECO S.L.

ESTADO: Aprobación Inicial. BOC nº 047 08/03/06

ORGANISMOS VINCULADOS: Cabildo Insular de Tenerife, Comunidad Autónoma de Canarias, Ayuntamientos de Adeje, Arona, Granadilla de Abona y San Miguel de Abona

INIDENCIACIA CON EL CORREDOR VIARIO: Alto.

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: El denominado Tramo III de esta infraestructura ferroviaria se inicia en San Isidro, discuriendo paralela a la autopista TF-1, despegándose de ésta para acceder a la terminal del Aeropuerto Reina Sofía y permitir el acceso al núcleo de Los Cristianos atravesando la Montaña de Guaza. Su desarrollo en zonas densamente pobladas y con importantes valores ambientales obligan a la ejecución de una infraestructura de elevado coste, recurriendo a túneles y falsos túneles, sin que en este caso sea determinante la topografía. El final se sitúa en el núcleo turístico de Las Américas (T.M. de Adeje). La longitud del tramo San Isidro – Las Américas Sur es de 23.395,813 m.





PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300

FIGURA: PTEO CAMPAMENTOS DE TURISMO

OBJETIVOS: La ordenación del desarrollo de los campamentos de turismo según dispone el art. 3.7.5.7, apartado 5, norma directiva, del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (en adelante PIOT) aprobado mediante Decreto 150/2002, de 16 de octubre. En definitiva, el Plan establecerá las medidas operativas necesarias para conformar una oferta insular de campamentos de turismo que permita reconducir el ejercicio incontrolado de la actividad de acampada. Entre tales medidas se incluirán propuestas de mecanismos de gestión y de colaboración entre los promotores y la Administración Pública..

INSTRUCCIONES:

Introducción
Memoria Informativa
Información Ambiental y Cultural
Diagnóstico y pronóstico

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO Abona
PGOU de Adeje, de Arona, de San Miguel de Abona y de Granadilla

ADMINISTRACION COMPETENTE: Cabildo Insular de Tenerife

PROMOTOR: Planificación, Turismo, Cooperación Municipal y Vivienda

REDACCION: SOLITEC S.L.

ESTADO: Avance. Enero 2006

ORGANISMOS VINCULADOS: Cabildo Insular de Tenerife, Comunidad Autónoma de Canarias, Ayuntamientos de Adeje, Arona, de San Miguel de Abona y de Granadilla de Aboba

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Moderada

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: los elementos constitutivos de la red básica de campamentos en el corredor viario son los siguientes:

- Atogo (Granadilla).
- Los Abrigos-El Médano (Granadilla).
- Los Colmenares (San Miguel)
- El Palmar-EL Fraile-Las Galletas (Arona).
- Costa de Adeje (Adeje)

PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300**FIGURA:** PGO ADEJE

OBJETIVOS: Definirá, dentro del marco de la utilización racional de los recursos naturales establecido en las Directrices de Ordenación, los Planes Insulares y el resto del planeamiento de ordenación territorial, para la totalidad del correspondiente término municipal, la ordenación urbanística, organizando la gestión de su ejecución. Establecerá la ordenación estructural y la ordenación pormenorizada del Municipio.

INSTRUCCIONES (Adaptación de las Normas Subsidiarias de Adeje):

Objeto
Contenido
Documentación
La clasificación del suelo
La categorización del suelo
La calificación del suelo
La determinación y cálculo de aprovechamientos
La delimitación de los sectores y las unidades de actuación
Los sistemas de ejecución

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO Abona
PTEO Infraestructura Tren del Sur
PTEO Turística de Tenerife
PGOU de Arona
Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1.Tramo San Isidro-Las Americas
Proyecto de la Variante de la TF-1.Empalme con el Anillo Insular
Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos

ADMINISTRACION COMPETENTE: Ayuntamiento de Adeje

PROMOTOR: Ayuntamiento de Adeje

REDACCION: Estudio JALVO S.L.

ESTADO: Sin Aprobar

ORGANISMOS VINCULADOS: Comunidad Autónoma de Canarias, Ayuntamientos de Arona

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Alto

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: las propuestas de ordenación respecto a los principales elementos estructurales del Sistema General Viario son:

- Remodelación del acceso general viario en el entorno del Barrio de Fañabe
- Modificación de la Carretera Comarcal C-822
- Modificación de la Carretera Insular TF-6232 (Adeje-La Caleta)
- Modificación de la Carretera Insular TF-6237 (Adeje-Puerto Santiago)
- Planteamiento Eje Articulante conexión Comarcal C-822 con el Insular TF-6237.
- Planteamiento Eje Articulante a medio nivel entre la Carretera Insular y la Comarcal

PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300**FIGURA:** PGO ARONA

OBJETIVOS: Definirá, dentro del marco de la utilización racional de los recursos naturales establecido en las Directrices de Ordenación, los Planes Insulares y el resto del planeamiento de ordenación territorial, para la totalidad del correspondiente término municipal, la ordenación urbanística, organizando la gestión de su ejecución. Establecerá la ordenación estructural y la ordenación pormenorizada del Municipio.

INSTRUCCIONES:

Antecedentes
Justificación de la revisión y adaptación del plan general
Marco legal
Principios y objetivos generales.
La clasificación del suelo y categorización del suelo
El modelo de ordenación estructural
La protección del patrimonio histórico
Descripción general de la ordenación
Diagnóstico ambiental

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO Abona	Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1. Tramo San Isidro-Las Americas
PTPO Cabo Blanco-Buzanada	Proyecto (y Separata) de Construcción del Enlace de la TF-1 con la TF-66 en Guaza
PTPO Complejo Turístico Recreativo de Rasca	Proyecto de Rectificado de la traza de la Carretera TF-6223 de Guaza a las Chafiras
PTEO Infraestructura Tren del Sur	Proyecto de la Variante de la TF-1. Empalme con el Anillo Insular
PTEO Turística de Tenerife	Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos
PGOU de Adeje	
Centro Socio-Sanitario del Sur	

ADMINISTRACION COMPETENTE: Ayuntamiento de Arona**PROMOTOR:** Ayuntamiento de Arona**REDACCION:** GESPLAN. Jorge Coderch.**ESTADO:** Sin Aprobar**ORGANISMOS VINCULADOS:** Comunidad Autónoma de Canarias, Ayuntamientos de Adeje**INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO:** Alto

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: las propuestas respecto a los principales elementos estructurales del Sistema General Viario son:

- | | |
|--|---|
| - Variante de San Eugenio (TF-1) | - Viario Chayofa - Valle San Lorenzo |
| - Acceso a Los cristianos y al Puerto | - Enlace Guaza - Valle San Lorenzo. |
| - Nueva Variante acceso a la Costa de Las Galletas | - Circunvalación Sur Cabo Blanco-Buzanada y Enlace con la C-822 |
| - Eje Guargacho – Llanos de Guaza | - Circunvalación Norte Cabo Blanco – Buzanada. |
| - Viario Local Costa del Silencio – El Fraile | - Actual carretera C-822, San Miguel - Los Cristianos. |
| - Eje Guargacho – Cho. | - Carretera La Camella – Vilaflor. |
| - Eje las Chafiras – Guaza. | - Carretera Valle San Lorenzo – Montaña Fría |
| - Eje Guaza - Los Cristianos. | |

PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300**FIGURA:** PGO GRANADILLA

OBJETIVOS: Definirá, dentro del marco de la utilización racional de los recursos naturales establecido en las Directrices de Ordenación, los Planes Insulares y el resto del planeamiento de ordenación territorial, para la totalidad del correspondiente término municipal, la ordenación urbanística, organizando la gestión de su ejecución. Establecerá la ordenación estructural y la ordenación pormenorizada del Municipio.

INSTRUCCIONES:

Antecedentes
Justificación de la revisión y adaptación del plan general
Marco legal
Principios y objetivos generales.
La clasificación del suelo y categorización del suelo
El modelo de ordenación estructural
La protección del patrimonio histórico
Descripción general de la ordenación
Diagnóstico ambiental

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO Abona	Proyecto Modificado de la vía de servicio y modificación de enlaces de San Isidro- Aeropuerto Sur
PTPO Complejo Turístico Recreativo de Rasca	Proyecto Modificado de la vía de servicio y modificación de enlaces de San Isidro- Aeropuerto Sur
PTEO Infraestructura Tren del Sur	Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos
PTEO Turística de Tenerife	
PGOU de San Miguel de Abona	
PAT Centro Insular de Deportes del Motor	

ADMINISTRACION COMPETENTE: Ayuntamiento de Granadilla de Abona**PROMOTOR:** Ayuntamiento de Granadilla de Abona**REDACCION:** GESPLAN. Jorge Coderch.**ESTADO:** Sin Aprobar**ORGANISMOS VINCULADOS:** Comunidad Autónoma de Canarias, Ayuntamientos de San Miguel de Abona**INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO:** Alto**PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR:** las propuestas respecto a los principales elementos estructurales del Sistema General Viario son:

- Eje Viario Aeropuerto – Polígono/Puerto
- Nuevos Accesos al Aeropuerto
- Vía de Acceso directo al Puerto desde la Autopista
- Vías de Circunvalación de San Isidro.
- Vía de Servicio de la TF-1 (desde el nuevo enlace al este de San Isidro hasta la Carretera TF-645).
- Mejora de los tramos urbanos en San Isidro de las Carreteras TF-64, TF-636 y TF-645.
- Mejora de las Carreteras TF-645 (San Isidro - Atogo) y TF-636 (San isidro - Chimiche).
- Mejora y ensanche de la Carretera TF-64 (tramo San Isidro – Granadilla).
- Eje Viario Atogo – Centro Insular de Deportes del Motor - Charco del Pino
- Vía de Circunvalación de los Abrigos



PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300

FIGURA: PGO SAN MIGUEL DE ABONA

OBJETIVOS: Definirá, dentro del marco de la utilización racional de los recursos naturales establecido en las Directrices de Ordenación, los Planes Insulares y el resto del planeamiento de ordenación territorial, para la totalidad del correspondiente término municipal, la ordenación urbanística, organizando la gestión de su ejecución. Establecerá la ordenación estructural y la ordenación pormenorizada del Municipio.

INSTRUCCIONES (DEFINICIÓN DE LA RED ARTERIAL DE LA PLATAFORMA COSTERA DEL MUNICIPIO DE SAN MIGUEL DE ABONA):

Planeamiento Territorial de referencia.
Red Arterial del PGOU
Sistemas Locales Viarios

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO Abona	Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1. Tramo San Isidro-Las Americas
PTEO Infraestructura Tren del Sur	Proyecto de Rectificado de la traza de la Carretera TF-6223 de Guaza a las Chafiras
PTEO Turística de Tenerife	Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos
PGOU de Arona y Granadilla	

ADMINISTRACION COMPETENTE: Ayuntamiento de San Miguel de Abona

PROMOTOR: Ayuntamiento de San Miguel de Abona

REDACCION: JDA & ASOCIADOS S.L.

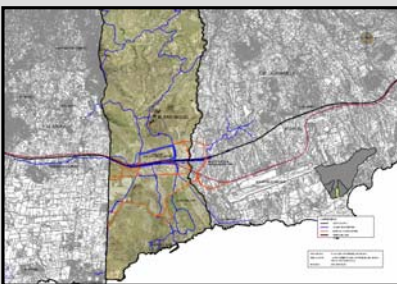
ESTADO: Sin Aprobar

ORGANISMOS VINCULADOS: Comunidad Autónoma de Canarias, Ayuntamientos de Arona y Granadilla de Abona

INICIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Alto

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: criterios de intervención:

- A) Ampliación del tercer Carril
- B) Creación de vías de servicio.
- C) Reordenación de los enlaces en función de su relación con los ejes transversales: Desplazamiento hacia el Este del de San Isidro en función de la nueva variante. Resolución unitaria de los enlaces con los ejes de Los Abrigos y Costa del Silencio y con las áreas comerciales de Las Chafiras-Llano del



14. FICHAS DE ACTUACIONES

A continuación se presentan unas fichas tipo creadas al efecto donde sucintamente se explican las características principales de cada figura que interviene.



PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300

PROYECTO: PROYECTO REFUNDIDO NUEVA CARRETERA SANTIAGO DEL TEIDE - ADEJE

OBJETIVOS: La definición y valoración de los distintos trabajos necesarios para materializar la nueva carretera entre Santiago del Teide y Adeje. Con esta infraestructura se dota a esta parte de la isla de una vía de alta capacidad que permita corregir la obsoleta estructura viaria, haciendo de elemento estructurante del transporte terrestre de la comarca oeste de Tenerife. La nueva carretera forma parte del denominado "Anillo Insular", vía que articula y vertebra el tráfico rodado a nivel insular. Consigue completar el denominado Cierre Sur, uniendo la Autopista del Sur (TF-1) con el Valle de Santiago del Teide, donde se conectará con el Cierre Norte, que completará el anillo hasta la autopista del Norte (TF-5).

INSTRUCCIONES:

Esta infraestructura se encuentra dividida en cuatro tramos, que son:

- Tramo 1: Entre Adeje (Final de la TF-1) y la Bifurcación de Fonsalía.
- Tramo 2: Tramo suspendido en su momento por la Cotmac, que se desarrolla íntegramente en el municipio de Guía de Isora
- Tramo3: Entre el final del tramo 2 y Santiago del Teide
- Tramo 4: Conexión con la costa y Puerto de Fonsalía

Incluye un ramal de conexión con la zona costera, entre las poblaciones de Alcalá y Playa San Juan,

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO de Abona
PGOU de Adeje
Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos

ADMINISTRACION COMPETENTE: Gobierno de Canarias

PROMOTOR: Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda

REDACCION: TECAMAC S.A.

ESTADO: Redactado. Julio 2005

ORGANISMOS VINCULADOS: Gobierno de Canarias, Ayuntamientos de Adeje

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Alta.

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: el tramo de incidencia con el corredor en la zona de estudio es el Tramo 1: Abarca desde el final de la Autopista del Sur en Adeje, hasta la Bifurcación del Puerto de Fonsalía. Dicho nudo se encuentra en el municipio de Guía de Isora y desde éste arrancan las vías rápidas hacia Santiago del Teide y hacia la costa. El final del tramo 1 se produce en el punto kilométrico (en adelante PK) 7+060, justo después de los viaductos denominados como 7A y 7B. Este tramo incluye un tramo de transición inicial con la Autopista del Sur TF-1.



PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300

PROYECTO: CENTRO SOCIO SANITARIO-SANITARIO DEL SUR

OBJETIVOS: El Cabildo y el Gobierno de Canarias pusieron en marcha en su momento un programa destinado a paliar determinados déficits en material sociosanitaria mediante la construcción de dos complejos de similares características en el Norte y el Sur. Se trata de unos centros que, lejos de limitarse a acoger pacientes de edad avanzada aquejados de dolencias crónicas, tienen auténtica vocación hospitalaria y están destinados a atender las demandas del conjunto de la población.

INSTRUCCIONES:

Estará dividido en diferentes áreas específicas.

- Área de internamiento
- Área destinada a la asistencia ambulatoria,
- Área destinado a soporte técnico-asistencial
- Área de atención especializada

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO de Abona
PTPO Cabo Blanco-Buzanada
PGOU de Arona
Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos

ADMINISTRACION COMPETENTE: Gobierno de Canarias, Cabildo de Tenerife

PROMOTOR: Consejería de Sanidad

REDACCION: ARTENGO DOMÍNGUEZ ANADÓN Y ASOCIADOS, S.L

ESTADO: En ejecución.

ORGANISMOS VINCULADOS: Gobierno de Canarias, Cabildo de Tenerife, Ayuntamientos de Arona

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Moderada.

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: Este proyecto contempla también una vía de conexión que conectará con la carretera TF-28 (C-269), que une La Camella con el enlace de Los Cristianos, a través del futuro enlace del Hospital proyectado en las inmediaciones de La Chayofa. Por dicho enlace se tiene previsto que conecte la futura variante de la TF-1.



PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300

PROYECTO: PROYECTO (Y SEPARATA) DE COSTRUCCIÓN DEL ENLACE DE LA TF-1 CON LA TF-66 EN GUAZA

OBJETIVOS: Define las obras necesarias para la remodelación del enlace de la autovía TF-1 con las carreteras TF-66 y TF-655, así como la construcción de una variante de la TF-66 que permita evitar el paso a través del núcleo de Guaza.

INSTRUCCIONES:

- Remodelación del enlace existente desarrollando una solución del tipo “diamante con pesas” por debajo de la rasante de la autovía TF- 1.
- Creación de una glorieta en el norte del enlace y ampliación de su simétrica en el lado sur

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO de Abona
PTPO Cabo Blanco-Buzanada
PTEO Infraestructura Tren del Sur
PGOU de Arona
Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1.Tramo San Isidro-Las Americas
Proyecto de Rectificado de la traza de la Carretera TF-6223 de Guaza a Las Chafiras
Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos

ADMINISTRACION COMPETENTE: Cabildo Insular de Tenerife

PROMOTOR: Servicio Técnico de Carreteras

REDACCION: Apia XXI.

ESTADO: Redactado. Junio 2004

ORGANISMOS VINCULADOS: Cabildo Insular de Tenerife, Ayuntamientos de Arona

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Alta.

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: En lo que al tronco de la autovía TF-1 se refiere, la remodelación del enlace supone actuar en una longitud de 3.240 metros para poder realizar adecuadamente el encaje geométrico impuesto por la creación de los nuevos ramales del enlace.

En lo que al enlace se refiere, se ha optado por la remodelación del enlace existente desarrollando una solución del tipo “diamante con pesas” por debajo de la rasante de la autovía TF-1. Se crea una glorieta en el norte del enlace y se amplía su simétrica en el lado sur desde la que se canalizará también el tráfico de la carretera TF-655 y desde la que saldrá la variante de Guaza.

La conexión con el núcleo de Guaza se sigue realizando a través de una glorieta situada en la cabecera de dicha población, tal y como se encuentra en la actualidad si bien se reduce sensiblemente el tráfico en la misma al haber sido desviado una importante parte del mismo por la glorieta sur del enlace.

El paso de la autopista sigue realizándose a través de dos pasos inferiores ampliados.

Por lo que a la variante se refiere, se proyecta una solución de sección típica de autovía con dos carriles por sentido separados por mediana de 3 metros y que comienza y termina en sendas glorietas a nivel en su intersección con la TF-66. El trazado de esta nueva vía es prácticamente recto y discurre paralelo al barranco de las Galletas sin invadir su cauce.



PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300



PROYECTO: PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL TERCER CARRIL DE LA AUTOVÍA TF-1. TAMO SAN ISIDRO – LAS AMÉRICAS.

OBJETIVOS: El objeto es reducir el tráfico en el tramo de la TF-64 a su paso por San Isidro, tramo que hoy tiene la denominación de Avenida de Santa Cruz y que tiene carácter de vía prioritaria y constituye la principal calle comercial de la población. La solución se integra en el nuevo viario de San Isidro que está basado en dos vías de circunvalación que captarán el tráfico entre la autopista TF-1 y la carretera TF-64 de El Médano a Granadilla.

INSTRUCCIONES:

- El Enlace de San Isidro
- Las Vías de Servicio
- Glorieta en Cocarmen
- Vía de Servicio Cocarmen
- Carretera TF-64
- Glorietas y Estructura de los Cardones

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO de Abona
PTPO Plataforma Logística del Sur de Tenerife
PTEO Infraestructura Tren del Sur
PGOU Granadilla de Abona
Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1. Tramo San Isidro-Las Americas
Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos

ADMINISTRACION COMPETENTE: Cabildo Insular de Tenerife

PROMOTOR: Cabildo Insular de Tenerife. Ayuntamiento de Granadilla de Abona

REDACCION: GESTUR TENERIFE S.A. .

ESTADO: Redactado. Noviembre 2004

ORGANISMOS VINCULADOS: Cabildo Insular de Tenerife, Ayuntamientos de Granadilla de Abona

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Alta.

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: La solución propuesta consiste en la imposición de las glorietas de inicio de las vías de circunvalación "Glorietas de Cocarmen y de Los Cardones". La remodelación del enlace de San Isidro consiste en una gran glorieta elíptica sobre la TF-1 aprovechando el tablero existente y construyendo una nueva estructura. Finalmente, ambas márgenes y entre glorietas se enlazan con las vías de servicio.. La carretera TF-64 se amplía a dos carriles haciendo que los vehículos puedan incorporarse simultáneamente con lo que el problema de falta de fluidez desaparece.





PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300

PROYECTO: PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA TENSIÓN, CENTRAL DE GRANADILLA – S.E. LOS VALLITOS

OBJETIVOS: Definir las obras necesarias para la construcción de una nueva Línea de Alta Tensión de longitud de 24.830 m, con su origen en la Central Térmica de Granadilla (término municipal de Granadilla de Abona) y final en la Futura Subestación Los Vallitos (término municipal de Adeje),

INSTRUCCIONES:

Características principales:

1. Línea de alta tensión 220 kv; doble circuito; Central Granadilla-Subestación (SE) Vallitos.
2. Subestación Los Vallitos, 220/66 kv.

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO litoral de Abona	Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1. Tramo San Isidro-Las Americas
PTPO Cabo Blanco-Buzanada	Proyecto Modificado de la vía de servicio y modificación de enlaces de San Isidro- Aeropuerto Sur
PTPO Plataforma Logística del Sur de Tenerife	Proyecto (y Separata) de Construcción del Enlace de la TF-1 con la TF-66 en Guaza
PTEO Infraestructura Tren del Sur	Proyecto de Rectificado de la traza de la Carretera TF-6223 de Guaza a las Chafiras
PGOU de Adeje, Arona, Villaflor, de San Miguel de Abona y Granadilla de Abona	Proyecto de la Variante de la TF-1. Empalme con el Anillo Insular
PTPO de Abona	
Centro Socio-Sanitario del Sur	

ADMINISTRACION COMPETENTE: Gobierno de Canarias

PROMOTOR: Consejería de Industria, Comercio y Nuevas Tecnologías

REDACCION: UNELCO – ENDESA.

ESTADO: Redactado.

ORGANISMOS VINCULADOS: Gobierno de Canarias, Cabildo de Tenerife, Ayuntamientos de Adeje, Arona, San Miguel de Abona y Granadilla de Abona

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Alta.

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: las incidencias sobre el corredor se resumen en:

- En un primer tramo (apoyos 1 al 7) la línea se aproxima a la autopista TF-1, para situarse a una distancia del borde de la autovía de 50 m aproximadamente, discuriendo paralela a la misma hasta el apoyo nº 24.
- Continúa el trazado paralelo a la autovía TF-1 cruzando, entre los apoyos 40 y 42 el nudo de enlace con la terminal actual del aeropuerto Reina Sofía-Tenerife Sur, y entre los apoyos 48 y 49 la carretera TF-645.
- Entre los apoyos 54 y 55 se cruza la autovía TF-1 a la altura del nudo de enlace de las Chafiras (Enlace San Miguel-Los Abrigos), continuando por el margen derecho de la autovía.
- Entre el vano 64-65 se vuelve a cruzar la autovía TF-1 para evitar la cercanía al núcleo habitado próximo a la balsa del Valle de San Lorenzo.
- Volverá a cruzar la TF-1 en el nudo de enlace a la urbanización Parque de La Reina (apoyos 69-70-71), continuando paralela a la TF-1 por su lado norte hasta el apoyo nº 80, donde comienza a separarse de ella, tomando dirección noroeste.



PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300

PROYECTO: PAT CENTRO INSULAR DE DEPORTES DL MOTOR

OBJETIVOS: Definir las obras necesarias para la construcción del "Complejo Deportivo del Centro Insular del Motor", situado en Atogo, término municipal de Granadilla, que contempla la actuación sobre una superficie total de 109 hectáreas, unos 1.300.000 metros cuadrados así como de las vías de acceso Norte (Las Zocas) y Sur (Autopista TF-1) con carácter previo a la implantación de dicho Centro.

INSTRUCCIONES:

Características principales:

1. Propuesta de ordenación global del Centro Insular de Deportes del Motor de Tenerife
2. Circuito de velocidad permanente

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO Abona
PGOU Granadilla de Abona
Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1.Tramo San Isidro-Las Americas

ADMINISTRACION COMPETENTE: Cabildo Insular de Tenerife

PROMOTOR: Cabildo Insular de Tenerife

REDACCION: GPO TN.

ESTADO: En redacción.

ORGANISMOS VINCULADOS: Cabildo Insular de Tenerife, Ayuntamientos de Granadilla de Abona

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Moderada.

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: la propuesta principal de acceso al futuro Centro Insular de Deportes del Motor de Tenerife, se apoya exclusivamente en el actual nudo de enlace entre la TF-1 y el Aeropuerto de Tenerife Sur.



PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300

PROYECTO: PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL TERCER CARRIL DE LA AUTOVÍA TF-1. TAMO SAN ISIDRO – LAS AMÉRICAS.

OBJETIVOS: Ejecución de un tercer carril por sentido de circulación en la actual autopista del Sur (TF-1). El proyecto comenzará en el nuevo enlace de San Isidro que deberá coincidir con la variante este de dicha localidad, según se recoge en el nuevo planeamiento municipal actualmente pendiente de aprobación definitiva. El proyecto deberá incluir, en consecuencia, tanto el diseño de este nuevo enlace como la remodelación del existente, para su adecuación a la normativa de carreteras, así como las vías de servicio que sean necesarias para el correcto funcionamiento del conjunto y su integración con el viario municipal.

INSTRUCCIONES:

- Ampliación a seis carriles de la calzada de la autopista
- Remodelación de los enlaces afectados "Aeropuerto", "San Miguel", "Parque de la Reina", "Los Cristianos", "Playa de las Américas", y "Guaza".
- Reforzamiento de la estructura de comunicación paralela a la autopista, creando vías que absorban tráficos entre núcleos costeros - próximos, reforzando el papel de la carretera general del sur y previendo vías de servicio de la TF-1.
- Mejora e incremento de la capacidad de enlaces que permita evitar los estrangulamientos que se producen en algunos de ellos.

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO de Abona	Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1. Tramo San Isidro-Las Américas
PTPO Cabo Blanco-Buzanada	Proyecto Modificado de la vía de servicio y modificación de enlaces de San Isidro- Aeropuerto Sur
PTPO Plataforma Logística del Sur de Tenerife	Proyecto (y Separata) de Construcción del Enlace de la TF-1 con la TF-66 en Guaza
PTEO Infraestructura Tren del Sur	Proyecto de Rectificado de la traza de la Carretera TF-6223 de Guaza a las Chafiras
PGOU de Arona, de San Miguel de Abona y Granadilla de Abona	Proyecto de la Variante de la TF-1. Empalme con el Anillo Insular
PAT Centro Insular de Deportes del Motor	
Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos	

ADMINISTRACION COMPETENTE: Gobierno de Canarias

PROMOTOR: Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda

REDACCION: CCIMA INGENIEROS.

ESTADO: En redacción.

ORGANISMOS VINCULADOS: Gobierno de Canarias, Ayuntamientos de Arona, Granadilla de Abona y San Miguel de Abona

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Alto.

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: coincide con el trazado actual de la TF-1 desde el límite con la comarca sureste hasta la altura de la montaña de Guaza, desde donde se habrá de desviar hacia el norte a fin de circunvalar el núcleo turístico consolidado de Las Américas.

Respecto al tramo existente, es necesario actuar en tres líneas complementarias:

- Dotación de vías de servicio
- Reordenación de los enlaces en función de su relación con los ejes transversales
- El nuevo tramo se desviará del actual trazado de la TF-1 aproximadamente a 1,5 kms del enlace de Guaza.



PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300

PROYECTO: PROYECTO DE RECTIFICADO DE LA TRAZA DE LA CARRETERA TF-6223 DE GUAZA A LAS CHAFIRAS

OBJETIVOS: Definir las obras necesarias para la Rectificación y Mejora del Trazado de la Carretera TF-6223, convirtiendo su sección tipo en dos carriles de 3,25 metros de ancho, con arcenes laterales de 1,25 metros de ancho. Asimismo, se definen las obras necesarias para la conexión de dicha carretera con la que sirve de acceso a Aldea Blanca, mediante un paso elevado sobre la autopista.

INSTRUCCIONES:

- La rectificación del trazado que atraviesa las zonas urbanas del polígono de Las Chafiras y la urbanización Parque de la Reina.
- Ramal de paso sobre la autopista TF-1 de acceso a Aldea Blanca.

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO de Abona
PTEO Infraestructura Tren del Sur
PGOU de Arona y San Miguel de Abona
Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1. Tramo San Isidro-Las Americas
Proyecto (y Separata) de Construcción del Enlace de la TF-1 con la TF-66 en Guaza
Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos

ADMINISTRACION COMPETENTE: Cabildo Insular de Tenerife

PROMOTOR: Servicio Técnico de Carreteras

REDACCION: PROINTEC S.A.

ESTADO: Redactado. Junio 1998.

ORGANISMOS VINCULADOS: Cabildo Insular de Tenerife, Ayuntamientos de Arona y San Miguel de Abona

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Alto.

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: El proyecto se divide en dos partes bien diferenciadas, el tronco principal y el ramal de paso sobre la autopista.

- Tronco principal

Constituido por una longitud de 6.230 metros, a partir de la curva de conexión al enlace con la carretera TF-621, transcurre mediante una alineación de rectas y curvas con radios comprendidos entre 250 metros y 1.500 metros.

La mejora en las curvas se concreta en seis puntos, mientras el trazado en alzado, mejora el perfil longitudinal con pendientes que varían del 0,15% al 6%.

A lo largo del tronco existen cuatro intersecciones, dos con giro a la izquierda y carril de espera y dos con glorieta.

- Ramal de paso sobre la autopista TF-1

Presenta tres alineaciones curvas con pendientes entre 0,5% y 6,5%.

El comienzo y final se hace mediante glorietas de conexión con los viales existentes.



PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300

PROYECTO: PROYECTO DE LA VARIANTE DE LA TF-1. EMPALME CON EL ANILLO INSULAR

OBJETIVOS: Definir las obras necesarias para la construcción de una variante de la TF-1 que permita asegurar la continuidad de los tráficos insulares y definiendo, a partir de ese punto, la entrada en la ciudad turística mediante la reconversión de la actual autopista en arteria urbana.

INSTRUCCIONES:

- Creación de una variante que comienza y termina en sendos Enlaces de Parque La Reina y Fañabe
- Reconversión de la actual autopista TF-1 en arteria urbana.

ACCIONES VINCULADAS:

PTPO de Abona
PTEO Infraestructura Tren del Sur
PTPO Cabo Blanco-Buzanada
PGOU de Adeje y Arona
Proyecto de Construcción de la Ampliación del tercer carril de la Autovía TF-1. Tramo San Isidro-Las America
Proyecto de Línea de Alta Tensión, Central de Granadilla-S:E: Los Vallitos

ADMINISTRACION COMPETENTE: Gobierno de Canarias

PROMOTOR: Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda

REDACCION:

ESTADO: En fase de estudio de alternativas.

ORGANISMOS VINCULADOS: Gobierno de Canarias, Ayuntamientos de Adeje y Arona

INCIDENCIA CON EL CORREDOR VIARIO: Alto.

PRINCIPALES ACTUACIONES REFERIDAS AL CORREDOR: "El nuevo tramo se desviará del actual trazado de la TF-1 aproximadamente a 1,5 kms del enlace de Guaza, asegurando la continuidad de los tráficos insulares y definiendo, a partir de ese punto, la entrada en la ciudad turística mediante la reconversión de la actual autopista en arteria urbana. El nuevo viario continuará atravesando las estribaciones finales del Macizo de Adeje por el borde superior de la Caldera del Rey (en túnel) para recuperar el actual trazado pasada la urbanización de Miraverde, ya en la comarca adyacente del suroeste".