

## 5. LA MOVILIDAD COMARCAL Y LOCAL



## 5. LA MOVILIDAD COMARCAL Y LOCAL

El desarrollo contemporáneo de la isla de Tenerife, en términos viarios, ha sido de conquista gradual de diferentes anillos insulares. De la relación Santa Cruz – La Laguna, casi como único sistema complejo, se fue pasando al sistema metropolitano que se extendía progresivamente hasta el Valle de La Orotava, para posteriormente ir conquistando cada una de las áreas urbanas menores. Por el norte, Los Silos, Garachico, Buenavista,... por el sur, Güímar, Arico, Granadilla,... La conexión con las áreas turísticas, siempre fue prioritaria, durante la primera década del XX, con el Puerto de La Cruz, a través de la carretera general del norte, y durante la segunda década, con Las Américas, a través de la TF-1, “la autopista”, en el lenguaje coloquial. El resto de los esfuerzos viarios, siempre se han quedado ahí, fortaleciendo cada vez más ese sistema dual, pero sin cerrar definitivamente el anillo.

Del primer anillo, ya cerrado, el que se fue creando “naturalmente” a media ladera para la conexión de las diferentes capitales municipales, se pasó, durante los setenta, al segundo anillo, que se localizó algo más abajo, a medio camino entre el primer anillo y el mar. La agricultura estaba dejando paso al turismo y el litoral se presentaba como la nueva zona a batir. En menos de una centuria, se había consolidado el sistema viario insular que hoy caracteriza a Tenerife. Dos anillos teóricamente concéntricos, uno sobre las “medianías” y otro cercano a la costa, atravesado con conexiones perpendiculares apoyadas en cada uno de los municipios.

El Diagrama de Flujos de Tráfico vigente para Tenerife, muestra, sin embargo, cuánto el primer anillo ha dejado ya paso al segundo. Cuánto aquel sigue perteneciendo al sistema, sólo, y de forma muy minoritaria, en las áreas más dinámicas de la isla, es decir, en el Área Metropolitana, en el Valle de la Orotava y la zona turística de Arona - Granadilla. Cuánto, el segundo anillo, ha pasado a absorber casi la totalidad de los flujos de tráfico de carácter insular, y de un modelo radio-concéntrico, se ha ido pasando, en la práctica, a un modelo “mono-anular”, que fortalece en gran medida las direcciones longitudinales, es decir, las conexiones paralelas a la costa, sobre un solo eje (la TF-1), tendiendo a marginar cualquier otra conexión territorial.

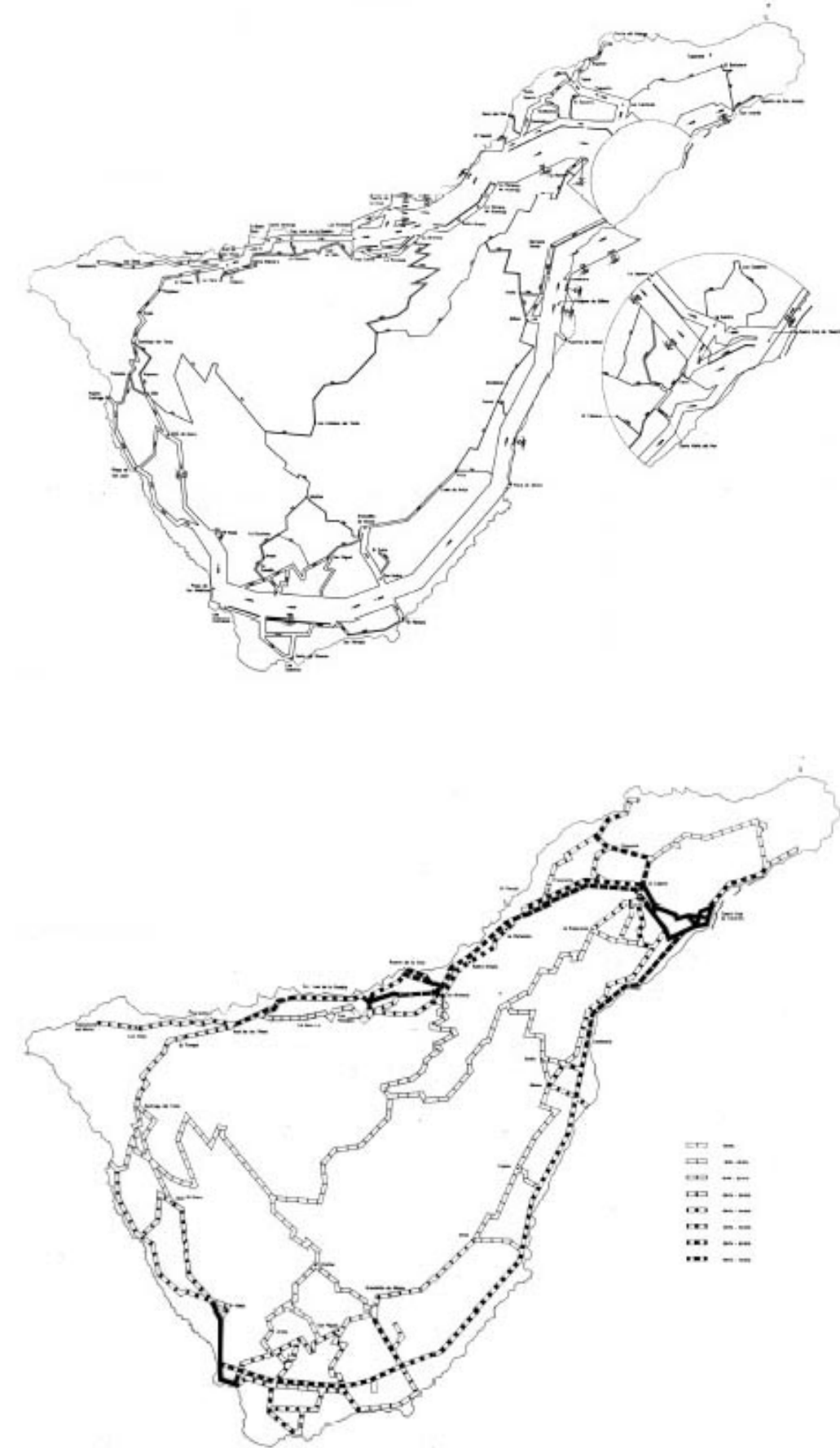


Fig. 46. "Diagramas de Flujos de Tráfico y Utilización de Carreteras de Tenerife", de los Estudios Previos del Plan Territorial Parcial de Cabo Blanco - Buzanada, CCRS arquitectos.

## 5.1. El sistema viario comarcal.

Si en el mismo gráfico, observamos concretamente la comarca de Abona, podremos adivinar cómo el área Granadilla – San Miguel – Arona – Vilaflor, forma una unidad, no sólo en términos geográfico – económicos, sino también en relación a su sistema viario. Existe una cierta centralidad (concentración de actividad) en el medio del tramo de la TF-1 que atraviesa la comarca, centralidad que se va diluyendo cuando la autovía se aproxima, en la dirección longitudinal, a los extremos comarcales y cuando el resto de carreteras secundarias, se acercan a la costa o a la montaña.

Como observábamos en el apartado anterior, la concentración de los flujos de tráfico, sigue correspondiéndole sin paliativos a la TF-1, aunque puede adivinarse también, un cierta movilidad en el tramo Granadilla – San Isidro, y algo menos, en el área de Cabo Blanco – Buzanada y en la plataforma de Guaza.

Si ahora observamos el plano de carreteras de la comarca, podemos hacer algunas observaciones, que tienen que ver con el modelo global entendido más como sistema de conexiones, que como cuadro de intensidades de uso. En esta dirección, podríamos hacer una interpretación de ese sistema en base a la existencia de varios sub-sistemas de diferentes escalas, que de forma articulada, interactúan en la comarca.

El primero de ellos (y en el nivel de mayor importancia), se encuentra la TF-1, cuya función es conectar las diferentes comarcas de la isla y distribuir los flujos en cada una de ellas, pero que en realidad resuelve también parte de la movilidad local. El segundo, es la carretera general (TF-28), que transcurre paralela a la anterior por la zona de medianías y va enhebrando los diversos núcleos urbanos capitalinos, pero que no resuelve sino esos movimientos. Y el tercer sub-sistema, que tiene forma de abanico, parte de Vilaflor y acaba, con múltiples terminales, a lo largo del litoral costero: muy articulado en la zona de montaña, pero muy mal organizado en la plataforma costera. Todavía se podría hablar de un cuarto sub-sistema, situado entre la TF-1 y la TF-28, pero su falta de continuidad en la dirección longitudinal, le impide funcionar como tal.

### 5.1.1. La TF-1.

La TF-1, es, como hemos dicho, la arteria principal del sistema viario de Abona y su función básica es conectar todo el sistema comarcal insular y distribuir los flujos entre el territorio de cada comarca. A lo largo de su trayecto, dentro de la comarca, tiene siete distribuidores de máxima importancia y tres menores. Los mayores, son, en la dirección hacia el sur, El Polígono de Granadilla, San Isidro, El Aeropuerto, Las Chafiras, Guaza, Los Cristianos y Las Américas. Los menores, la conexión con la Carretera de Chimiche, un secundario al Polígono de Granadilla y la conexión con el Parque de la Reina.

A falta de datos más precisos, su capacidad parece estar acorde con las intensidades de tráfico existentes, salvo fechas muy significadas. Sin embargo, el distribuidor de Las Chafiras se encuentra sensiblemente congestionado, ya que, además de resolver los tráficlos del norte y del área industrial propiamente dicha, organiza los flujos de los campos de golf (Sur y Amarilla) y conecta parcialmente con las áreas costeras del Médano y Las Galletas – Costa del Silencio. Dados los ritmos de crecimiento de Palm-Mar y Costa del Silencio, por el sur, y Cabo Blanco – Buzanada, por el norte, el siguiente distribuidor en congestionarse, sería el de Guaza.

### 5.1.2. La TF-28.

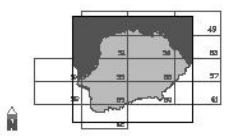
La carretera general (TF-28) es el eje principal del segundo sub-sistema en importancia de la comarca. Como hemos dicho, la carretera ha perdido mucho peso, dentro del sistema comarcal, en los últimos años. Pero, en términos absolutos, la cantidad de población residencial que soporta todavía es considerable, y el papel de conexión entre los núcleos de medianías no es nada desdeñable. En la TF-28, se plantean dos problemas, que pueden ir a más en los próximos años. Uno se produce por el trazado de la carretera y su relación con los núcleos, ya que ésta se produce siempre a través de sus centros. La carretera es al mismo tiempo la calle principal y el espacio público más cotizado de cada uno de ellos. El otro afecta sobre todo a la zona del Valle de San Lorenzo y su entorno, y es el cierto grado de congestión de aquel complejo entramado de carreteras y caminos menores, tema que en la actualidad se está intentando subsanar a través de la Operación Singular Estructurante de Cabo Blanco – Buzanada.



PLAN TERRITORIAL PARCIAL  
DE LA COMARCA DE ABONA

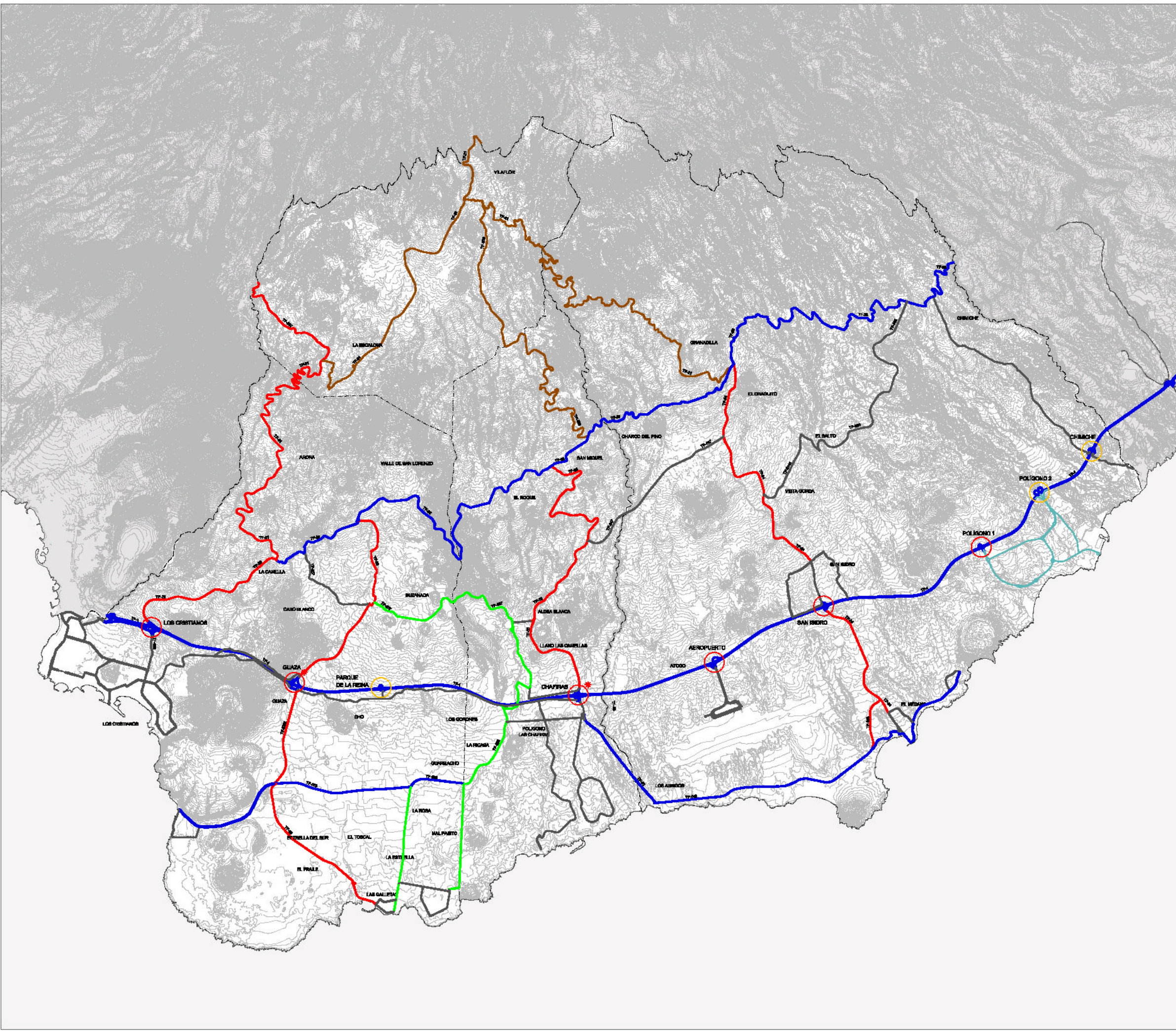
AVANCE

CABILDO INSULAR DE TENERIFE



LEYENDA:

- Ejes Longitudinales
- Ejes Transversales de 1er. Orden
- Ejes Transversales de 2º. Orden
- Vialto Local
- Vialto Rural
- 1º Nivel
- 2º Nivel
- \* Alto Nivel de Congestión



CASARICO / SUÑERA, arquitectos S.L.  
Colaborador: SOLTEC S.L. Junio 2006

CLASIFICACIÓN  
LA MOVILIDAD COMARCAL Y LOCAL

4.1

EL SISTEMA VIARIO: SITUACIÓN ACTUAL





### 5.1.3. El sistema radial montaña – costa.

El tercer sub-sistema, como habíamos indicado, es el que se desarrolla desde Vilaflor hacia la costa y está compuesto por tres vías en descenso, cada una de ellas por terrenos de cada uno de los municipios costeros que contiene la comarca. Arona (TF-51), San Miguel (TF-563) y Granadilla (TF-21). Cada una de las tres vías señaladas, se bifurca a partir de su intersección con la carretera general, y se vuelve a bifurcar en su cruce con la autovía (TF-1), con lo cual, el número de carreteras que se encuentra con el litoral es bastante superior a las tres iniciales que partieron de Vilaflor.

El modelo, de tendencia radio-concéntrica, podría funcionar, si realmente lo fuera, es decir, si el foco de mayor intensidad, se produjera en el centro (Vilaflor), pero es que en realidad, el foco se encuentra en la periferia, es decir, en la costa (que es donde se concentra la actividad), con el agravante además, de que en la costa los anillos no se cierran, ya que su colonización se ha producido siempre por urbanizaciones autónomas (como fondos de saco) dependientes de cada capital municipal, no interdependientes entre ellas.

En resumen, el modelo viario de la comarca es radio-concéntrico sólo en su forma, pero en realidad responde a un modelo lineal, simétrico y perfectamente jerarquizado, con un eje viario central que concentra la casi totalidad de la movilidad en la dirección longitudinal y una serie de ramales secundarios que la distribuyen a la población, situada de forma paralela a un lado y a otro de ese eje viario central. Es, decir, tal y como en realidad se organiza la movilidad en Abona, la TF-1, juega allí un triple papel, el que le corresponde como arteria principal de rango insular (conexión entre comarcas), el que también le corresponde como distribuidor de la movilidad comarcal, y el que el modelo particular de Abona, le asigna, por su participación en la movilidad local, en aquellas zonas de la comarca con anillos de tráfico incompletos. Por otro lado, habría que señalar que la tendencia, cada vez más acusada, de situar las áreas de servicios vinculadas a la TF-1, refuerza el modelo señalado.



Fig. 47. Vistas de detalle de carreteras de los tres sistemas señalados: TF-1, imagen superior; TF-28, en medio; y TF-51, inferior.

## 5.2. Las previsiones respecto al sistema comarcal y local.

Además de los Planes Generales Municipales (que aportan poco respecto a los de mayor rango), los únicos documentos que plantean alguna solución que el presente documento pueda contrastar en relación con el sistema viario comarcal son el Plan Insular y el Plan Territorial Parcial Cabo Blanco - Buzanada.

### 5.2.1. Previsiones de PIOT.

El PIOT recoge en su contenido, todo tipo de objetivos, criterios y determinaciones sobre el sistema viario y su tratamiento. Sin embargo, en el caso específico del viario, donde con mayor amplitud y detalle se desarrolla, es precisamente, comarca a comarca.

Sobre los criterios generales, dice:

- *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.*

Criterios que resultan de interés como planteamiento general, pero que precisan de elementos complementarios para solventar la problemática detectada.

En base a estos criterios, el PIOT plantea el siguiente modelo general viario para la comarca:

*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.*

Donde se define una orientación general, pero que deberá completarse con decisiones complementarias, dado que las relaciones por la costa están muy condicionadas por la protección del litoral costero, y tanto el fortalecimiento de la carretera general (de gran dificultad y escasa efectividad), como la construcción de nuevas vías de servicio en la TF-1, no tendrían capacidad suficiente para responder a totalidad de la demanda viaria de las actividades propuestas.

El PIOT posteriormente señala una serie de actuaciones locales para cada uno de los principales ramales, a saber.

#### - Respecto al Corredor Insular:

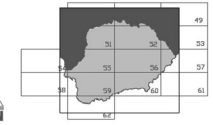
*Coincide con el trazado actual de la TF-1 desde el límite con la comarca sureste hasta la altura de la montaña de Guaza, desde donde se habrá de desviar hacia el norte a fin de circunvalar el núcleo turístico consolidado de Las Américas*

Solución que resuelve con eficacia la congestión de la TF-1 en el entorno de Las Américas, pero no en el resto del tramo, que es el más congestionado.

#### - Respecto al Eje de Medianías (carretera general):

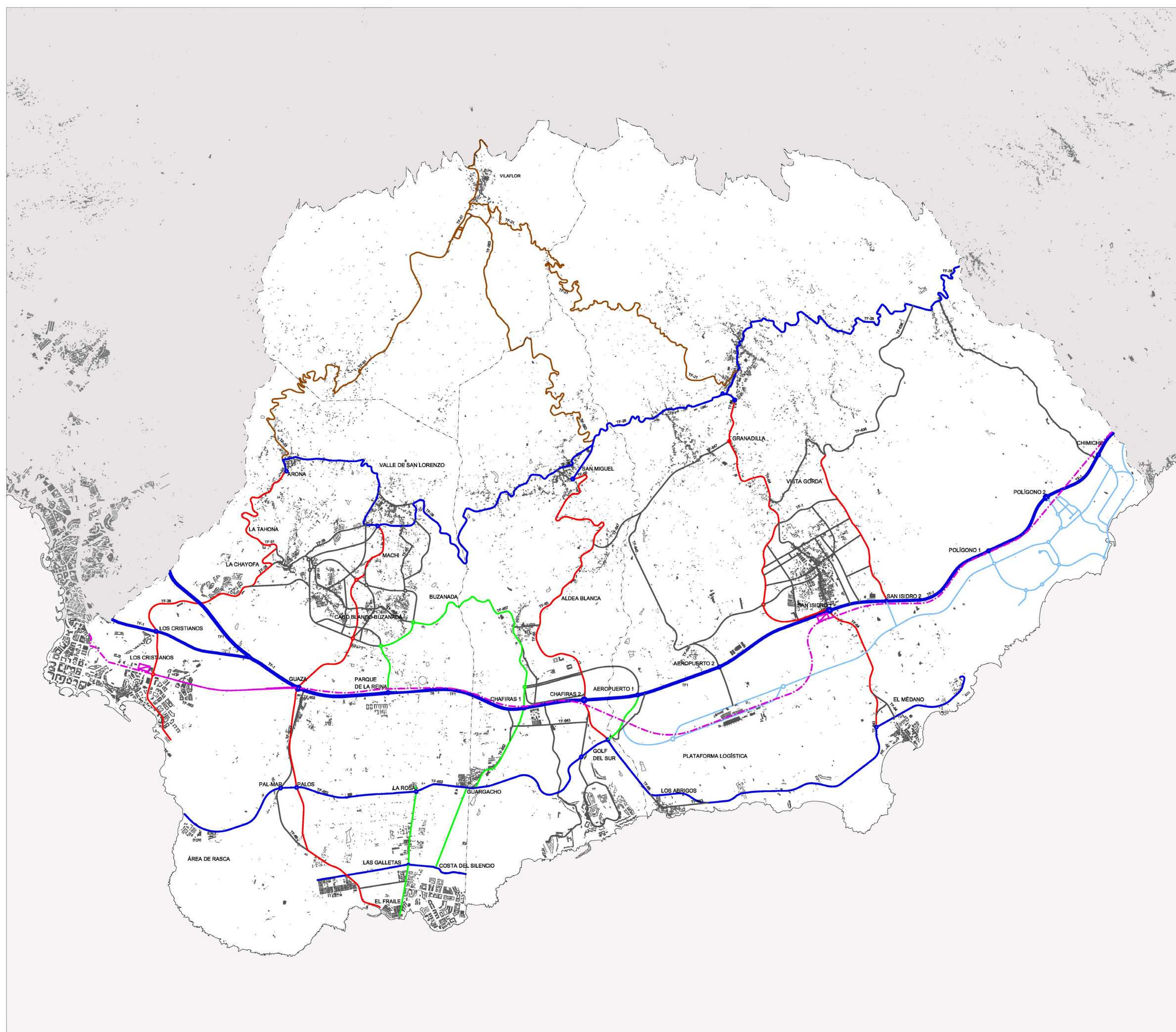
*Debe actuarse diferenciadamente por tramos, resolviendo las necesidades de tráfico y continuidad de todo el trazado (ampliación de capacidad, sobre todo en el tramo Valle San*





LEYENDA:

- Ejes Longitudinales
- Ejes Transversales de 1er. Orden
- Ejes Transversales de 2º. Orden
- Vialio Plataforma Logística
- Tren del Sur
- Vialio Local
- Vialio Rural
- Estación de tren

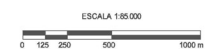


CASARIEGO / GUERRA, arquitectos S.L.  
Colaboración: SOLITEC S.L. Junio 2006

PLANOS DE INFORMACIÓN:  
LA MOVILIDAD COMARCAL Y LOCAL

4.2

EL SISTEMA VIARIO: PREVISIONES



*Lorenzo-Los Cristianos, variantes de núcleos) en modo compatible con su carácter estructurador del sistema urbano.*

Propuesta de interés, a la que habrá que añadir decisiones destinadas a descargar la TF-1, relacionadas con la concentración de actividades y el cúmulo de funciones viarias en el entorno de la TF-1, que es lo que genera la congestión.

- Respecto al viario de San Isidro:

*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.*

Actuación, que aunque parcial resuelve los problemas de congestión viaria de ese punto, y que sin duda mejora la conexión del eje Granadilla – El Médano.

- Respecto a los ejes 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.*

Actuaciones con resultados muy localizados, que no siempre actúan sobre la descongestión de la TF-1, principal problema viario de la comarca. El nuevo eje vertebral de la Plataforma Logística resuelve las conexiones internas de la Plataforma. Las vías entre El Médano y Los Abrigos y

entre Guaza y Los Cristianos, ya existen. La propuesta que podrá tener efectos más reconocibles es entre Los Abrigos y Las Galletas, pero exige una operación de difícil gestión.

#### 5.2.2. Previsiones del Plan Territorial Parcial Cabo Blanco – Buzanada.

El PTP Cabo Blanco – Buzanada, es un documento que afronta básicamente los conflictos urbanos generados por la vivacidad del crecimiento en esa zona y la complejidad de la trama de esos dos núcleos urbano – rurales.

Desde la redacción del PIOT, la solución esquemática del viario está totalmente determinada y el planteamiento general de la estrategia a llevar a cabo como Operación Singular Estructurante, también está allí muy desarrollada.

La propuesta que se hace es la de envolver ambos núcleos con una vía de circunvalación de cierta capacidad, que es atravesada por un vial doble cuyos enlaces con la circunvalación generan algunos ensanchamientos (rotondas, ramblas, jardines, etc.), que son usados como nuevos espacios públicos. Una solución, sin duda, radical, que generará ciertas perturbaciones morfológicas y paisajísticas en aquel espacio tan fragmentado y complejo, pero que probablemente contribuya a mejorar el “orden” urbano de la zona.

#### 5.2.3. Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur.

El objetivo básico del Plan es el trazado de una línea ferroviaria interurbana que comunique la capital insular, Santa Cruz, con el Aeropuerto Reina Sofía y las zonas turísticas de Los Cristianos y Las Américas, en el sur, incluyendo además, un estudio de accesibilidad al Polígono y futuro Puerto de Granadilla.

Por medio de esta actuación se persigue conseguir una sustancial mejora de la cohesión y vertebración territorial en el ámbito insular de Tenerife, facilitando la comunicación de la población residente, mayoritaria en la zona norte de la isla, con la demanda de puestos de trabajo existente en las zonas turísticas del sur.



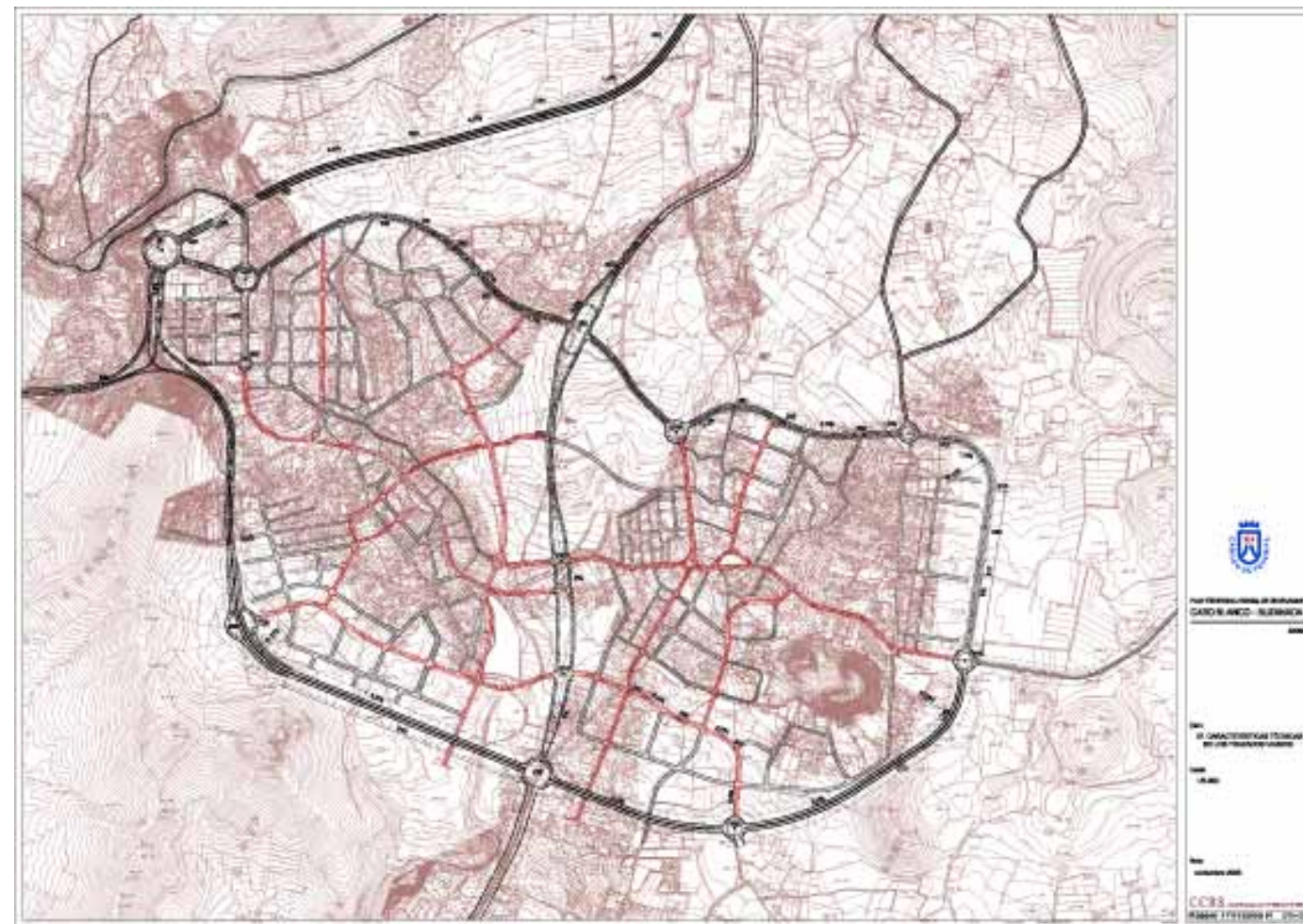
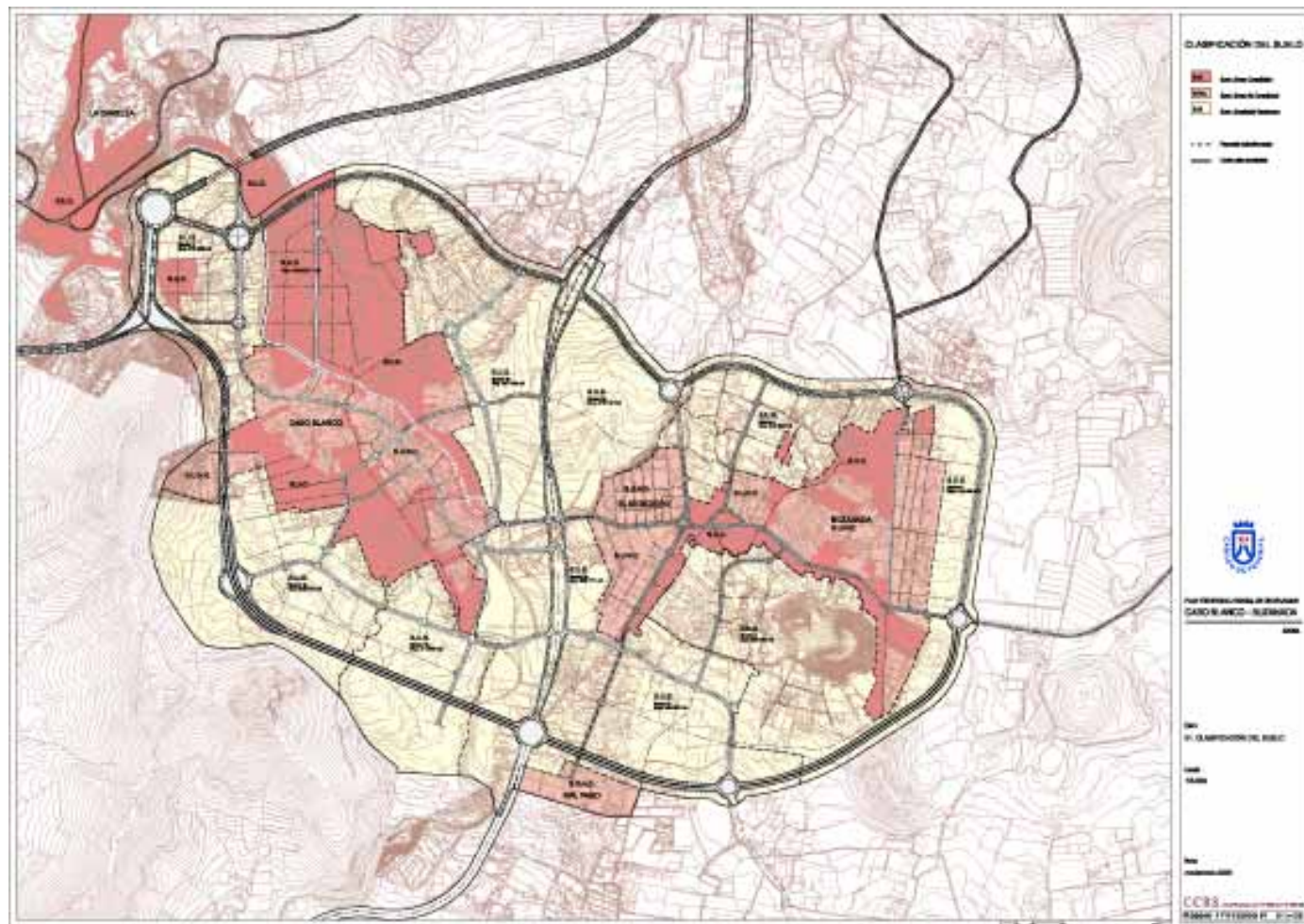


Fig. 48. PTP Cabo Blanco – Buzanada, Doc. Aprobación Inicial. Planos de Clasificación de Suelo y Jerarquía viaria.



La nueva línea ferroviaria supondrá una radical transformación de las comunicaciones en la isla que permitirá ofrecer servicios competitivos con otros medios de transporte en el litoral oriental. Con todo ello, y dentro de este marco, el ferrocarril estará en condiciones de convertirse en uno de los elementos de referencia para el transporte de viajeros.

De los dos posibles escenarios de velocidades de explotación considerados, se optó finalmente por el establecimiento de la línea ferroviaria a 220 km/h, ya que aunque los costes de infraestructura y explotación son ligeramente superiores a los del escenario de 160 km/h, ofrece como principales ventajas unos menores tiempos de recorrido, una mayor demanda de viajeros y, por lo tanto, una mayor rentabilidad tanto económica como social.

Ha sido necesario sin embargo, la modificación del tercero de los tramos para satisfacer las alegaciones presentadas y que afectaban a los municipios de San Miguel de Abona, Arona y Adeje.

La tabla siguiente recoge los datos más relevantes del trazado en lo que a este tipo de estructuras se refiere:

**Número - 7 13 33 -**

**Longitud (m)** 53.087 12.137 9.202 5.114 79.540

**Longitud (%)** 66,74% 15,26% 11,57% 6,43% 100%

Se ha implantado un total de siete estaciones comerciales a lo largo del recorrido: En superficie: Acorán, Candelaria y San Isidro; Soterradas: Guaguas, Terminal Aeropuerto, Los Cristianos y Las Américas. Dada la importancia de estos elementos no sólo desde la perspectiva de la movilidad, sino también en relación al sistema de equipamientos de escala territorial, participarán de la propuesta de ordenación comarcal del presente plan.

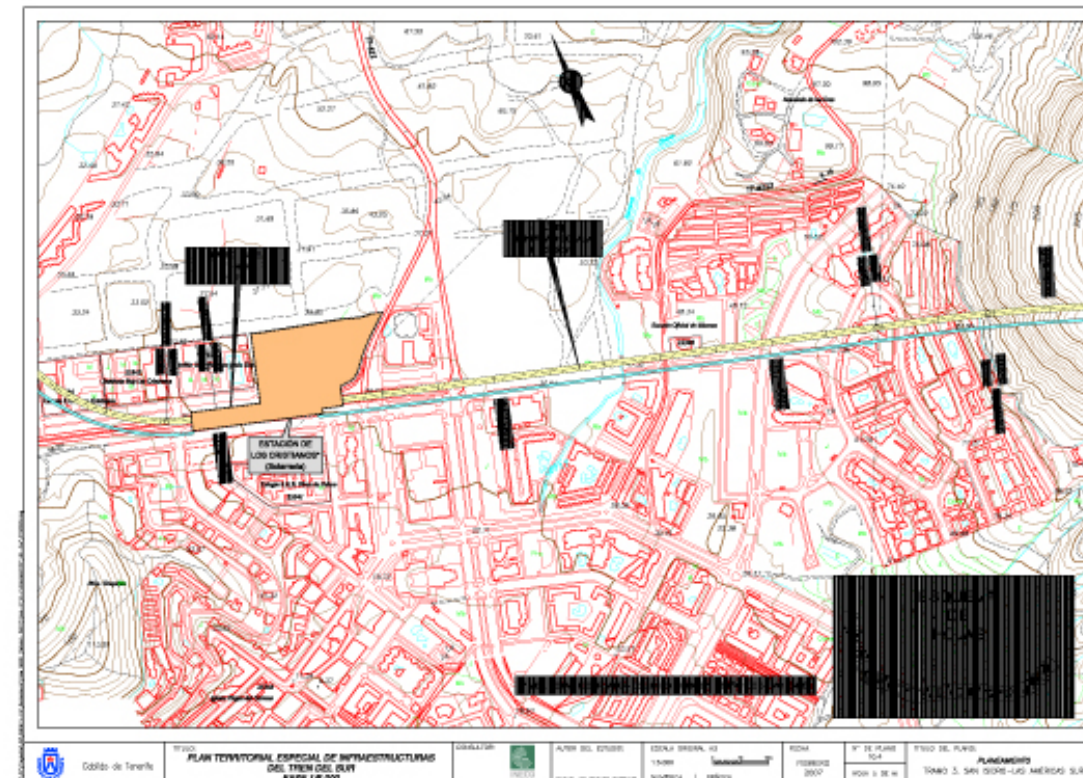
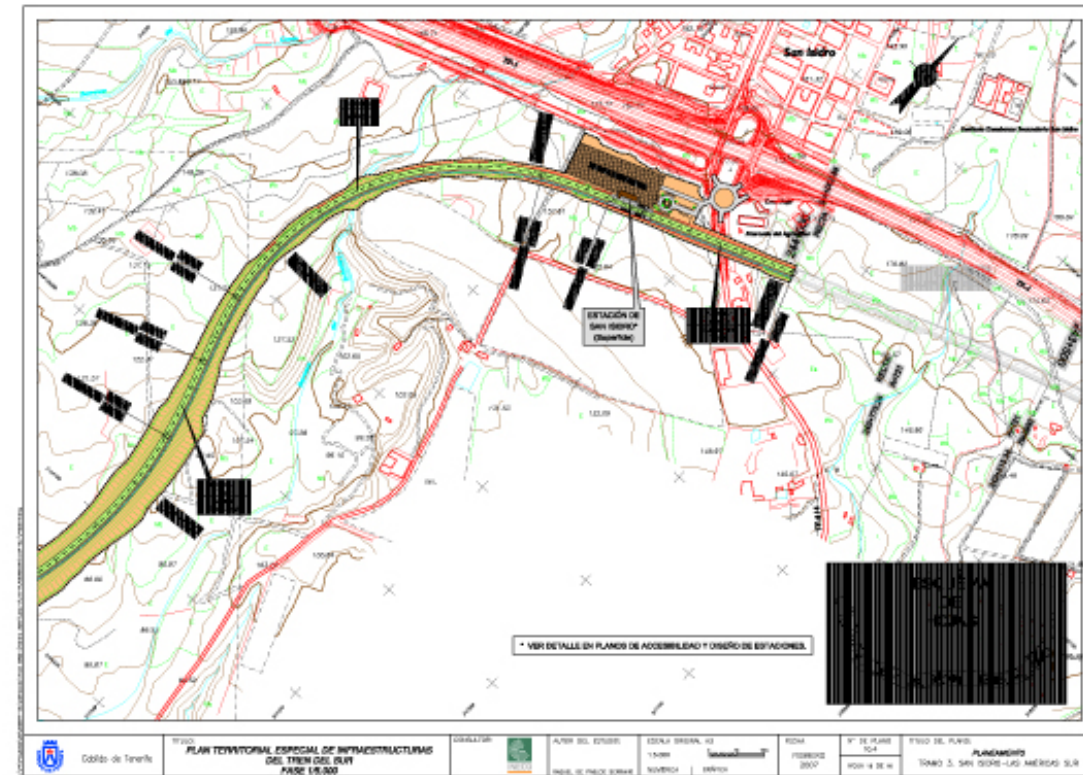


Fig. 49. PTE de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur (Aprobación Definitiva, junio 2.007. Planos de Propuesta, donde apreciamos el detalle del trazado en San Isidro y Los Cristianos, con la localización de Estaciones.



### 5.3. Conclusiones al sistema viario comarcal y local y propuestas.

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 tráfico 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 equipamientos comerciales, 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. 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 sub-sistemas 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.

### 5.4. Estudio específico sobre el Sistema Viario en Abona.

A partir de estas consideraciones, y a la vista de la especificidad y relativa complejidad del problema viario, se decidió encargar un trabajo paralelo al desarrollo del presente Plan que se integra como Estudio Base al presente documento, con la finalidad de aportar datos más concluyentes a la hora de tomar decisiones sobre este tema.

Sobre el mismo se transcriben a continuación las conclusiones más definitivas:

#### 1. **ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1**

##### 1.1. **CONSIDERACIONES PREVIAS**

El actual corredor de la autopista TF-1, entre los municipios de Granadilla y Adeje presenta como principales enlaces los siguientes:

- Enlace de San Isidro – El Médano
- Enlace del Aeropuerto Tenerife Sur

- Enlace de Las Chafiras
- Enlace de Guaza
- Enlace de Los Cristianos – Las Américas
- Enlace de San Eugenio
- Enlace de Fañabé

Las características de la vía son:

- Autovía
- Buenos radios de curvatura
- Pendientes correctas

Las intensidades medias diarias de tráfico en el corredor (en adelante IMD), obtenidas de las estaciones de aforo del Servicio de Carreteras del Cabildo, correspondientes al año 2006, son:

<b>Tramo</b>	<b>IMD (vehículos/día)</b>
Enlace de San Isidro – salida hacia Arico	41783
Enlace de San Isidro – Enlace Aeropuerto	50581
Enlace de Guaza – Enlace Las Américas	73574
Enlace Las Américas – Enlace S. Eugenio	40468
Enlace San Eugenio – salida hacia Guía de Isora	44468

El crecimiento de la población y movilidad de los últimos años plantea la necesidad de estudiar la evolución del tráfico en los tramos del actual corredor, así como el estudio de propuestas alternativas al trazado del mismo, que recojan el tráfico de paso exterior (medianías y costero), reduzcan la demanda en la autopista TF-1 y favorezcan la accesibilidad entre las poblaciones de Medianías y de la Costa.

Un análisis riguroso de la movilidad y tráfico requiere la elaboración de un modelo de tráfico complejo, apoyado en campañas de encuestas pantalla y domiciliarias, así como la consideración de diversos escenarios futuros que incluyan nuevos puntos de generación/atracción de viajes, lo cual queda fuera del alcance del presente estudio.

## 1.2. PROPUESTA DE ALTERNATIVAS

Se proponen tres alternativas como posibles soluciones al incremento de tráfico en la autopista TF-1:

- Propuesta nº 1: carretera tipo “vía rápida” de medianías, con una velocidad de proyecto de 80 Km/h, pero con un trazado que permita duplicarla, en caso de ser necesario, para convertirla en una autopista con velocidad de proyecto de 100 Km/h
- Propuesta nº 2: autopista de medianías con velocidad de proyecto de 100 Km/h
- Propuesta nº 3: duplicación de carriles en la autopista TF-1, manteniendo su trazado actual, ampliando a 4 carriles por sentido

Por otra parte, se supone, en los escenarios que se estudian, que se han realizado las siguientes actuaciones:

- Variante entre el nuevo enlace de Parque La Reina y el enlace de Fañabé
- Tercer carril por sentido en la autopista TF – 1

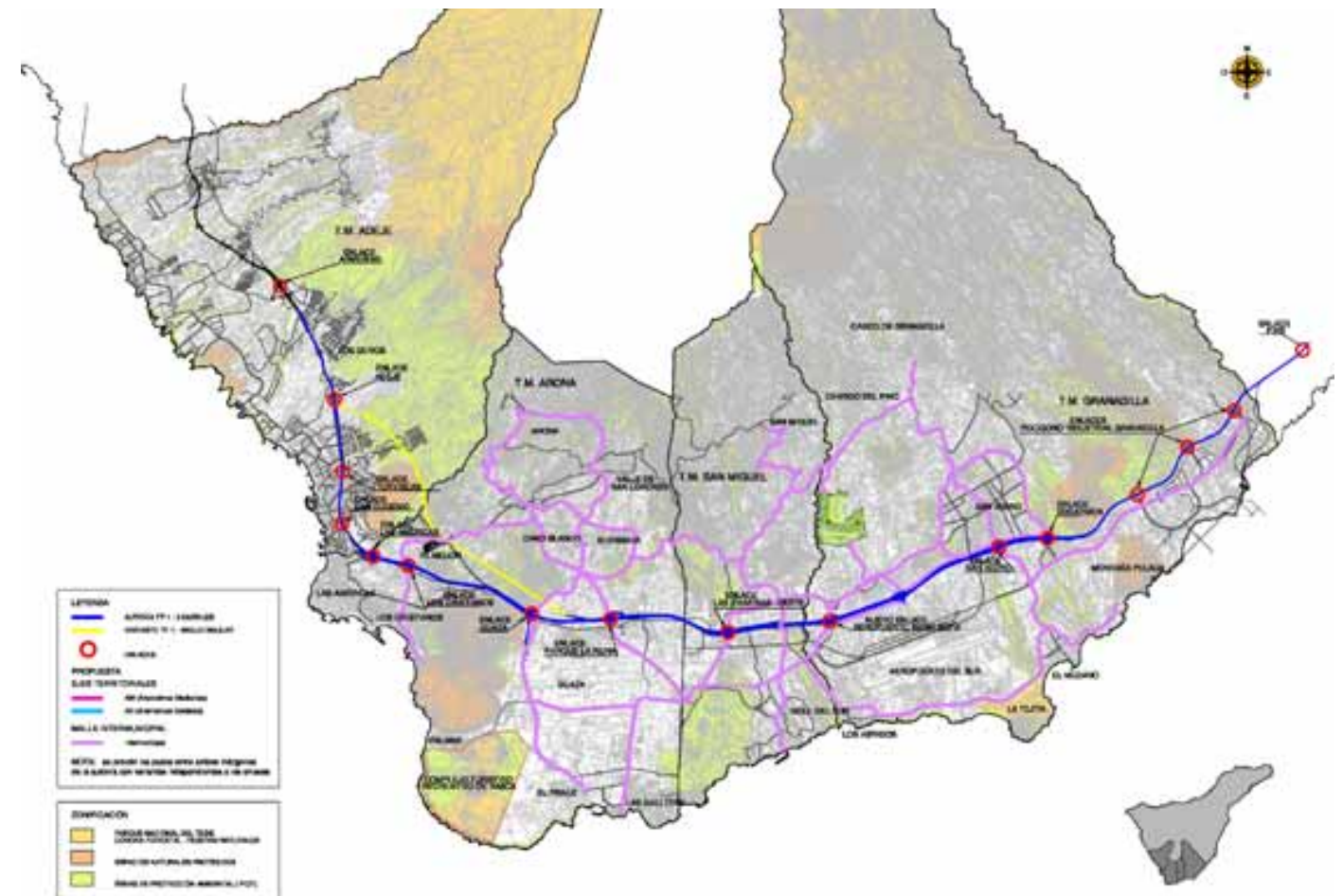
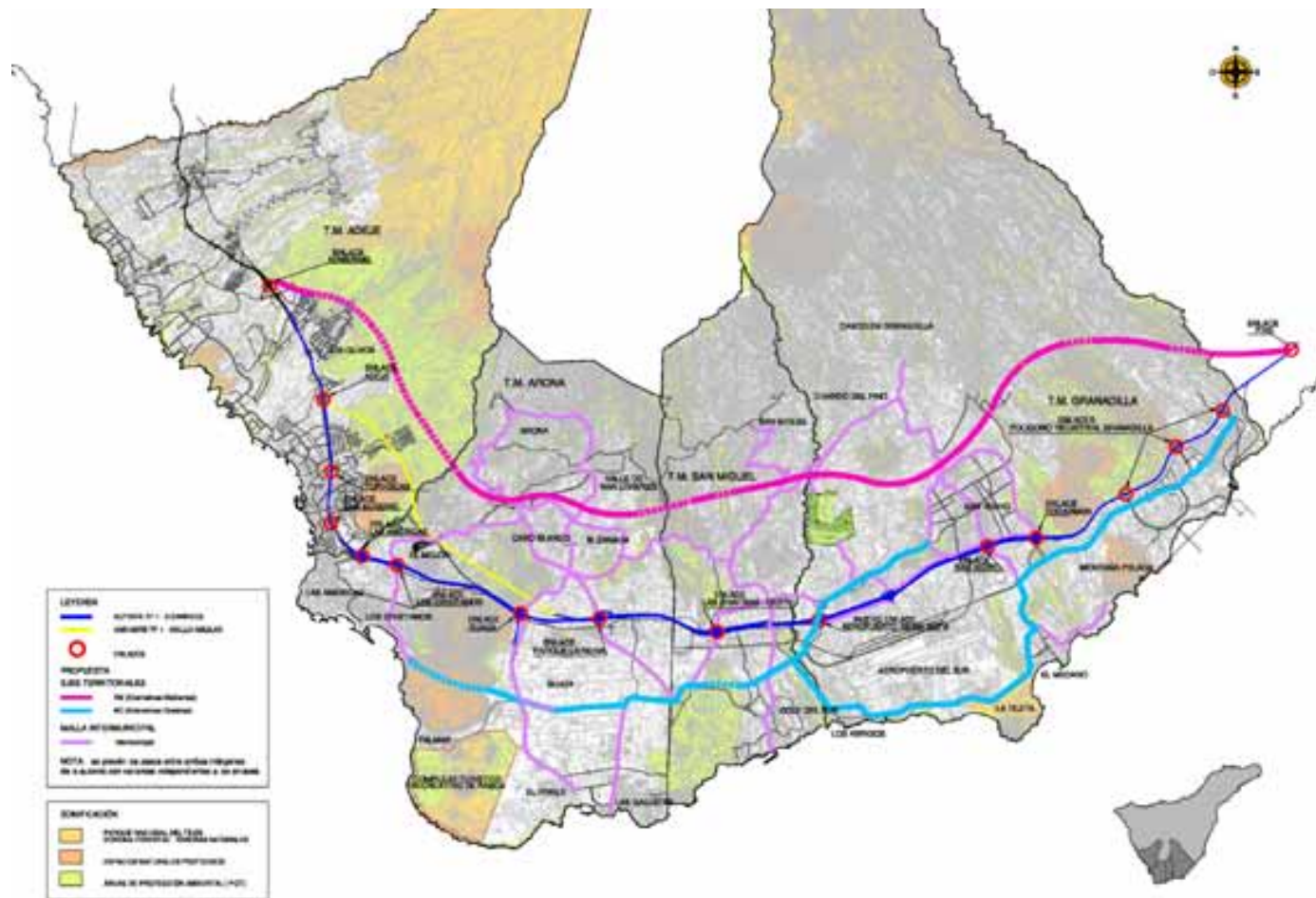
## 1.3. ANÁLISIS

En los siguientes apartados se describe la metodología seguida en el análisis del corredor y de las alternativas propuestas.

### 1.3.1. Estudio de la movilidad

Se realiza un modelo simplificado del área de estudio, cuyo objetivo principal es estimar la demanda actual de movilidad, separando los movimientos de paso exteriores y los movimientos internos entre sí. No se estudiarán los desplazamientos en el resto de carreteras, dado que se escapa del ámbito del presente análisis, por lo que se focaliza la generación y atracción de viajes en los centroides del modelo:





INSTITUCIÓN: CABILDO INSULAR DE TENERIFE  
 DEPARTAMENTO: DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO  
 SERVICIO: SERVICIO DE URBANISMO Y ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO  
 TÍTULO: ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300 ISLA DE LA TENERIFE  
 SOLUCIÓN PROPUESTA PLANO CONJUNTO  
 ESCALA: 1:10000  
 FECHA: 11

INSTITUCIÓN: CABILDO INSULAR DE TENERIFE  
 DEPARTAMENTO: DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO  
 SERVICIO: SERVICIO DE URBANISMO Y ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO  
 TÍTULO: ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300 ISLA DE LA TENERIFE  
 SOLUCIÓN PROPUESTA PLANO CONJUNTO MALLA MUNICIPAL  
 ESCALA: 1:10000  
 FECHA: 11

Fig. 50. Estudio del Tramo del Corredor Viario Insular TF-1 entre los P.K. 46 +130 y P.K. 73 +300. Planos de Propuestas 1 y 3 (la 2 tiene un trazado similar a la 1, se diferencian en características del viario nuevo propuesto).

<b>Nudo n°</b>	<b>Descripción</b>
1	Salida Guía de Isora
2	Enlace Armeñime
3	Enlace San Eugenio
4	Enlace Las Américas/Los Cristianos
5	Enlace Guaza
6	Enlace Aeropuerto
7	Enlace San Isidro/El Médano
8	Salida Arico
9	Enlace Parque La Reina
10	Enlace Fañabé

A partir de los datos de la IMD recogidos en el año 2006, se realiza la transformación a volúmenes horarios de desplazamientos, como se muestra en las siguientes tablas. Se ha supuesto un reparto por sentidos 50% - 50%:

**IMD año 2006 (veh/día por sentido)**

	1	2	3	4	5	6	7	8
1	0	8280.5	0	0	0	0	0	0
2	8280.5	0	22234	0	0	0	0	0
3	0	22234	0	20234	0	0	0	0
4	0	0	20234	0	36787	0	0	0
5	0	0	0	36787	0	30000	0	0
6	0	0	0	0	30000	0	25290.5	0
7	0	0	0	0	0	25290.5	0	20891.5
8	0	0	0	0	0	0	20891.5	0

**Volúmenes horarios 2006 (veh/h por sentido)**

$f_{h30}$  0.13

Calzada tipo rural básica. Factor hora 30

	1	2	3	4	5	6	7	8
1	0	1076	0	0	0	0	0	0
2	1076	0	2890	0	0	0	0	0
3	0	2890	0	2630	0	0	0	0
4	0	0	2630	0	4782	0	0	0
5	0	0	0	4782	0	3900	0	0
6	0	0	0	0	3900	0	3288	0
7	0	0	0	0	0	3288	0	2716
8	0	0	0	0	0	0	2716	0

Con estos volúmenes se estima la matriz de origen – destino del modelo propuesto por el método de los mínimos cuadrados. A partir de ésta, se obtiene el ajuste de volúmenes horarios que se comparan con los teóricos. Debe destacarse que no existen datos de aforos entre los enlaces de Aeropuerto Tenerife Sur – Las Chafiras, ni entre los enlaces Las Chafiras – Guaza, lo que limita la obtención de resultados en dichos arcos del modelo.

La matriz Origen – Destino obtenida se da en la siguiente tabla, donde la fila indica el origen y la columna el destino, en vehículos/hora:

OID	1	2	3	4	5	6	7	8	Suma
1	0	0	184	0	204	142	132	416	1076
2	0	0	331	0	351	289	279	563	1814
3	184	331	0	0	21	0	0	233	769
4	0	0	0	0	519	456	446	731	2152
5	204	351	21	519	0	0	0	213	1308
6	142	289	0	456	0	0	0	275	1162
7	132	279	0	446	0	0	0	285	1142
8	416	563	233	731	213	275	285	0	2716
Suma	1076	1814	769	2152	1308	1162	1142	2716	12140





De estos resultados, deben destacarse los siguientes:

- No se disponen de datos de aforo en los arcos Guaza – Las Chafiras – Aeropuerto Tenerife Sur, por lo que los resultados obtenidos en cuanto a generación y atracción de viajes en estos centroides no son representativos.
- La estimación de la matriz de Origen – Destino a partir de los aforos de tráfico incluye en su metodología el tráfico de agitación entre dos centroides próximos, por lo que puede dar resultados poco realistas en estos casos, como son por ejemplo las demandas de tráfico entre la salida de Guía de Isora – Enlace de Armeñime, o Enlace de San Eugenio – Enlace de Las Américas. En estos casos, la generación/atracción de viajes funciona como si se tratase de un centroide común a ambos.
- De la totalidad de viajes generados (12140 veh/hora), 2890 son atraídos por los centroides 1 y 2 (salida hacia Guía de Isora y enlace de Armeñime. Esto significa que el 23,8% del tráfico por la TF – 1 en sentido horario es tráfico de paso, susceptible de ser reconducido por alguna de las soluciones de vía de medianías propuesta.
- De la totalidad de viajes generados, 2716 son atraídos por el centroide 8 (salida hacia Arico). Esto significa que el 22,4% del tráfico por la TF – 1 en sentido antihorario es tráfico de paso, susceptible de ser reconducido por alguna de las soluciones de vía de medianías propuesta.

### 1.3.2. Evolución de la movilidad

En el apartado anterior se han obtenido las intensidades horarias de diseño en los segmentos del corredor de la autopista TF-1 en el área de estudio, así como la matriz de origen – destino (en vehículos/hora).

Debe realizarse una extrapolación de los resultados para poder estimar la demanda de viajes en un horizonte a veinticinco años (año 2032). Para ello, se realizan las hipótesis simplificativas siguientes:

- Hipótesis 1: que el crecimiento de la generación/atracción de viajes es proporcional al crecimiento de cada municipio, obtenido del estudio poblacional. De este modo, la matriz

de origen – destino calculada anteriormente es *escalada* y transformada en función de la posición de cada centroide del modelo.

La evolución de la población esperada por municipios es la siguiente:

<b>MUNICIPIO</b>	<b>2006</b>	<b>2010</b>	<b>2014</b>	<b>2018</b>	<b>2022</b>	<b>2026</b>	<b>2030</b>	<b>2032</b>	<b>P2032/ P2006</b>
ADEJE	36726	51931	71122	93686	118106	142277	164174	173822	4.73
ARONA	71427	97045	120923	139871	153077	161470	166497	168151	2.35
GRANADILLA DE ABONA	34814	43527	53100	63097	72998	82301	90621	94337	2.71
SAN MIGUEL	12608	16241	19618	22402	24478	25913	26853	27186	2.16
VILAFLORES	1941	2099	2249	2387	2512	2624	2723	2768	1.43

Aplicando estos crecimientos de población, se obtiene la matriz de origen – destino (en vehículos/hora) en el año 2032:

<b>O/D</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>Suma</b>
<b>1</b>	0	0	868	0	721	527	490	1546	4152
<b>2</b>	0	0	1566	0	1244	1076	1039	2095	7020
<b>3</b>	868	1566	0	0	75	0	0	868	3377
<b>4</b>	0	0	0	0	1219	1155	1129	1848	5351
<b>5</b>	721	1244	75	1219	0	0	0	539	3798
<b>6</b>	527	1076	0	1155	0	0	0	746	3503
<b>7</b>	490	1039	0	1129	0	0	0	773	3430
<b>8</b>	1546	2095	868	1848	539	746	773	0	8415
<b>Suma</b>	4152	7020	3377	5351	3798	3503	3430	8415	39045

La asignación al viario de esta demanda de transporte supone el colapso de la autopista TF -1 y variante, incluso con las alternativas propuestas, ya que se obtiene un total de 39045 vehículos/hora generados / atraídos.

Se plantea, por tanto, la siguiente hipótesis, basada en índices de crecimiento de tráfico:

- Hipótesis 2: crecimiento del tráfico a partir de los valores recogidos en el Proyecto “Nueva Carretera Santiago del Teide – Adeje. Clave AT-01-TF-441. Proyecto de Construcción Refundido”:

Período	Índice de Crecimiento
1996 – 2000	5%
2000 – 2005	3%
2005 – 2015	2,5%
2015 – 2025	1,5%

En la tabla siguiente se da la estimación de la matriz O/D, obtenida a partir de la anterior (año 2006), suponiendo una tasa de crecimiento del 2,5% (período 2006 – 2015)

**Matriz O-D. Año 2015. Extrapolación por crecimientos de tráfico. R=2.5% (desde 2006)**

O\D	1	2	3	4	5	6	7	8	Suma
1	0	0	229	0	254	177	164	519	1344
2	0	0	413	0	439	361	349	703	2266
3	229	413	0	0	27	0	0	291	961
4	0	0	0	0	648	570	557	912	2688
5	254	439	27	648	0	0	0	266	1633
6	177	361	0	570	0	0	0	344	1452
7	164	349	0	557	0	0	0	356	1427
8	519	703	291	912	266	344	356	0	3392
Suma	1345	2268	964	2692	1638	1458	1434	3400	15161

En la siguiente tabla se da la estimación de la matriz O/D para el año 2032, tomando un valor de la tasa de crecimiento del 1,5% en el período 2015 – 2032.

**Matriz O-D. Año 2032. Extrapolación por crecimientos de tráfico. R=1.5% (desde 2015)**

O\D	1	2	3	4	5	6	7	8	Suma
1	0	0	274	0	304	211	197	621	1607
2	0	0	494	0	525	432	417	841	2709
3	274	494	0	0	32	0	0	348	1148
4	0	0	0	0	774	681	667	1091	3213
5	304	525	32	774	0	0	0	318	1953
6	211	432	0	681	0	0	0	411	1736
7	197	417	0	667	0	0	0	426	1706
8	621	841	348	1091	318	411	426	0	4055
Suma	1608	2711	1151	3217	1958	1742	1713	4063	18127

Se obtiene, bajo esta hipótesis, un total de 18127 desplazamientos generados / atraídos, valor más razonable que el obtenido bajo la hipótesis 1, por lo que se tomará esta matriz O/D para la asignación de tráfico en escenarios futuros.



## Asignación de tráfico

Se ha obtenido la demanda de transporte para el año origen (2006) y se ha extrapolado al año horizonte (2032) simplificada, a partir de los crecimientos de tráfico esperados.

Se plantea, como siguiente paso, el estudio de los siguientes escenarios:

- **Escenario 0:** situación actual del corredor de la autopista TF-1 (año 2006), con dos carriles por sentido
- **Escenario 1:** situación futura de la autopista TF-1 (año 2032), con tres carriles por sentido más la variante entre Parque La Reina y Fañabé
- **Escenario 2:** escenario 1 más la propuesta nº 1: vía rápida de medianías
- **Escenario 3:** escenario 1 más la propuesta nº 2: autopista de medianías

La asignación se obtiene a partir de la matriz de origen – destino correspondiente, bajo el criterio de escoger la ruta de mínimo tiempo de recorrido, y con asignación incremental de los volúmenes. Para ello se emplean las curvas Velocidad – Intensidad de Spiess, (empleadas en el programa informático Emme/2), con coeficientes de ajuste tales que se aproximen a las curvas definidas en el “*Highway Capacity Manual 2000*”. Para el presente nivel de estudio, se adoptan los siguientes parámetros de cálculo:

### Características de las vías (por sentido)

Tipo	Capacidad	Vel. Libre	$\alpha$	Descripción
1	4800	120	25	TF - 1
2	800	80	1.5	Vía rápida de medianías
3	4600	100	65	Autopista de medianías y variante

En cada uno de los escenarios se obtienen los siguientes resultados:

- Volúmenes horarias entre los nudos del modelo
- IMD estimada entre los nudos del modelo
- Nivel de servicio alcanzado

Los resultados se representan gráficamente en los planos adjuntos al presente estudio. En las siguientes tablas se muestran los resultados obtenidos en la asignación, en forma de matrices.

Codificación de nudos del modelo:

Nudo nº	Descripción
1	Salida Guía de Isora
2	Enlace Armeñime
3	Enlace San Eugenio
4	Enlace Las Américas/Los Cristianos
5	Enlace Guaza
6	Enlace Aeropuerto
7	Enlace San Isidro/El Médano
8	Salida Arico
9	Enlace Parque La Reina
10	Enlace Fañabé

**ESCENARIO**

**1**

**Volúmenes horarios (veh/hora) año 2032**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
<b>1</b>	0	1607	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>2</b>	1607	0	0	0	0	0	0	0	0	4316
<b>3</b>	0	0	0	874	0	0	0	0	0	1947
<b>4</b>	0	0	874	0	3437	0	0	0	0	0
<b>5</b>	0	0	0	3437	0	0	0	0	2755	0
<b>6</b>	0	0	0	0	0	0	4911	0	5824	0
<b>7</b>	0	0	0	0	0	4911	0	4056	0	0
<b>8</b>	0	0	0	0	0	0	4056	0	0	0
<b>9</b>	0	0	0	0	2755	5824	0	0	0	3704
<b>10</b>	0	4316	1947	0	0	0	0	0	3704	0

**ESCENARIO 1**

**IMD año 2032 (por sentido)**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
<b>1</b>	0	12362	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>2</b>	12362	0	0	0	0	0	0	0	0	33200
<b>3</b>	0	0	0	6725	0	0	0	0	0	14974
<b>4</b>	0	0	6725	0	26437	0	0	0	0	0
<b>5</b>	0	0	0	26437	0	0	0	0	21195	0
<b>6</b>	0	0	0	0	0	0	37777	0	44800	0
<b>7</b>	0	0	0	0	0	37777	0	31200	0	0
<b>8</b>	0	0	0	0	0	0	31200	0	0	0
<b>9</b>	0	0	0	0	21195	44800	0	0	0	28494
<b>10</b>	0	33200	14974	0	0	0	0	0	28494	0





**ESCENARIO 2. Carretera de medianías.**

**Volúmenes horarios (veh/hora) año 2032**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
<b>1</b>	0	1607	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>2</b>	1607	0	0	0	0	0	0	0	0	4316
<b>3</b>	0	0	0	1183	0	0	0	1141	0	1341
<b>4</b>	0	0	1183	0	2851	0	0	0	0	0
<b>5</b>	0	0	0	2851	0	0	0	0	2435	0
<b>6</b>	0	0	0	0	0	0	3770	0	4683	0
<b>7</b>	0	0	0	0	0	3770	0	2958	0	0
<b>8</b>	0	0	1141	0	0	0	2958	0	0	0
<b>9</b>	0	0	0	0	2435	4683	0	0	0	3160
<b>10</b>	0	4316	1341	0	0	0	0	0	3160	0

**ESCENARIO 2. Carretera de medianías.**

**IMD año 2032 (por sentido)**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
<b>1</b>	0	12362	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>2</b>	12362	0	0	0	0	0	0	0	0	33200
<b>3</b>	0	0	0	9097	0	0	0	8775	0	10318
<b>4</b>	0	0	9097	0	21932	0	0	0	0	0
<b>5</b>	0	0	0	21932	0	0	0	0	18734	0
<b>6</b>	0	0	0	0	0	0	29002	0	36025	0
<b>7</b>	0	0	0	0	0	29002	0	22754	0	0
<b>8</b>	0	0	8775	0	0	0	22754	0	0	0
<b>9</b>	0	0	0	0	18734	36025	0	0	0	24306
<b>10</b>	0	33200	10318	0	0	0	0	0	24306	0



**ESCENARIO 3. Autopista de medianías.**

**Volúmenes horarios (veh/hora) año 2032**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
<b>1</b>	0	2582	0	0	0	0	0	2611	0	0
<b>2</b>	2582	0	0	0	0	0	0	0	0	3609
<b>3</b>	0	0	0	992.6	0	0	0	0	0	2077
<b>4</b>	0	0	992.6	0	2284	0	0	0	0	0
<b>5</b>	0	0	0	2284	0	0	0	0	2625	0
<b>6</b>	0	0	0	0	0	0	2307	0	3213	0
<b>7</b>	0	0	0	0	0	2307	0	1839	0	0
<b>8</b>	2611	0	0	0	0	0	1839	0	0	0
<b>9</b>	0	0	0	0	2625	3213	0	0	0	2245
<b>10</b>	0	3609	2077	0	0	0	0	0	2245	0

**ESCENARIO 3. Autopista de medianías.**

**IMD año 2032 (por sentido)**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
<b>1</b>	0	19859	0	0	0	0	0	20086	0	0
<b>2</b>	19859	0	0	0	0	0	0	0	0	27759
<b>3</b>	0	0	0	7635	0	0	0	0	0	15974
<b>4</b>	0	0	7635	0	17572	0	0	0	0	0
<b>5</b>	0	0	0	17572	0	0	0	0	20195	0
<b>6</b>	0	0	0	0	0	0	17745	0	24714	0
<b>7</b>	0	0	0	0	0	17745	0	14148	0	0
<b>8</b>	20086	0	0	0	0	0	14148	0	0	0
<b>9</b>	0	0	0	0	20195	24714	0	0	0	17272
<b>10</b>	0	27759	15974	0	0	0	0	0	17272	0





Los niveles de servicio, obtenidos con la metodología expuesta en “Highway Capacity Manual 2000”, en la autopista TF – 1 y en los escenarios de estudio se dan a continuación:

		Niveles de servicio TF - 1			
Origen	Fin	Escenario 0	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
1	2	A	A	A	B
2	10	C	C	C	C
10	3	C	A	A	A
3	4	C	A	A	A
4	5	F	B	B	A
5	9	D	B	B	B
9	6	D	D	C	B
6	7	C	C	C	B
7	8	C	C	B	A

La variante entre el enlace de Parque La Reina y el enlace de Fañabé funciona con un nivel de servicio D en los escenarios 1 y 2. El nivel de servicio mejora a tipo C en el caso del escenario 3 (autopista de medianías).

El nivel de servicio de la propuesta nº 1, carretera de medianías tipo “vía rápida”, es de tipo E – F, es decir, la carretera funcionará con intensidades de tráfico iguales a su capacidad o incluso con colapso de tráfico en función de la hora punta de demanda.

El nivel de servicio de la propuesta nº 2, autopista de medianías, es de tipo C, con un funcionamiento satisfactorio

#### 1.4. CONCLUSIONES

A la vista de los resultados obtenidos en el modelo simplificado del corredor en el entorno de la Comarca de Abona, caben destacar las siguientes conclusiones:

- La autopista TF – 1 presenta, en el área de estudio, niveles de servicio aceptables, salvo en los tramos comprendidos entre el enlace del Aeropuerto Tenerife Sur y el Enlace de Guaza
- Se espera un crecimiento importante de tráfico en el año horizonte 2032 en la autopista TF – 1 a lo largo de la zona de estudio, que afectará especialmente a los tramos citados en el punto anterior, incluso hasta el enlace de San Isidro/El Médano
- Se suponen como actuaciones reales en año horizonte 2032 la variante entre los enlaces de Parque La Reina y Fañabé, así como la ampliación a tres carriles por sentido en los tramos de la autopista TF – 1 en el área de estudio
- Las mejoras más inmediatas (variante más tercer carril) consiguen aliviar de un modo importante el tráfico de la TF – 1 entre los enlaces que une la variante; de esta forma, el tramo entre Parque La Reina y el enlace del Aeropuerto Tenerife Sur es el que presenta mayor intensidad de tráfico. Así mismo, la ampliación a un tercer carril mejora los niveles de servicio del arco
- La propuesta nº 1 (Escenario 2), consistente en una carretera tipo “vía rápida” de medianías, consigue captar el tráfico de paso que en el escenario anterior circula por la TF – 1 y la variante, aliviando incluso los tramos situados entre Parque La Reina y la salida hacia Arico. Sin embargo, este tipo de vía, debido a su limitada capacidad, da un nivel de servicio bajo a los usuarios, próximo o en capacidad.
- La propuesta nº 2 (Escenario 3), consistente en una autopista de medianías, reduce aún más que el caso anterior el tráfico de paso en la autopista TF – 1 y la variante. Los niveles de servicio alcanzados son satisfactorios en todos los tramos, mejorándose especialmente en los tramos de variante y entre los enlaces de Guaza y la salida hacia Arico por TF – 1.

## 2. PROPUESTA

### 2.1. ALTERNATIVA SELECCIONADA

Finalmente y tras todo el trabajo previo analizado estamos en disposición de formular la propuesta que este equipo considera más oportuna, siendo conscientes de que otras opiniones puedan no estar de acuerdo. Bajo nuestro punto de vista el **Escenario 2** es el que resulta más conveniente cara al futuro, por lo que creemos que se deberían adoptar las medidas y estudios necesarios para analizar la viabilidad de ésta propuesta.

Los motivos que nos llevan a adoptar esta solución son los siguientes:

1. Es la vía más económica de las tres propuestas (suponiendo prácticamente inviable un cuarto carril).
2. Al diseñarla con criterio de Autovía, radios mínimos, pendientes mínimas etc. es a priori más factible ejecutarla, teniendo siempre la posibilidad de ampliarla a dos plataformas, habiendo realizado desde la primera fase las oportunas reservas de suelo.
3. Es ambientalmente más sostenible que la construcción directa de la Autovía, aunque reconocemos que los cambios no son significativos.
4. Resuelve el problema de la TF-1 prácticamente igual que el Escenario 3.
5. Funcionalmente queda probada su efectividad.

## 2.2. DESCRIPCION GENERICA

La propuesta se puede describir sucintamente como sumatorio de:

### 2.2.1. TRAZA

1. Ampliación del tercer carril por sentido desde el PIRS hasta Armeñime
2. Carretera de Medianías tipo “vía rápida”, con una velocidad de proyecto de 80 Km/h, pero con un trazado que permita duplicarla, en caso de ser necesario, para convertirla en una autopista con velocidad de proyecto de 100 Km/h
3. Variante entre el nuevo enlace de Parque La Reina y el enlace de Fañabé
4. Disposición de vías de servicio en los siguientes tramos:
  - Guaza – Las Chafiras.
  - Nuevo Enlace Aeropuerto – Antiguo Enlace del Aeropuerto.
  - Antiguo Enlace del Aeropuerto – San Isidro.
5. Vías colectoras-distribuidoras en las entradas/salidas de los Enlaces prioritarios.
6. Ejes Comarcales:

- San Isidro-Guargacho con cruce a la altura del actual enlace del aeropuerto Sur.
- En todos los Municipios los Ejes Transversales (ver Permeabilidad)

### 2.2.2. ENLACES PRIORITARIOS

Se opta por definir como enlaces prioritarios (con accesos a la TF-1) los siguientes:

1. Enlace del PIRS.
2. Enlace del Polígono de Granadilla.
3. Enlace Este de La Plataforma.
4. Enlace Oeste de La Plataforma.
5. Enlace de Cocarmen.
6. Enlace de San Isidro.
7. Nuevo Enlace del Aeropuerto.
8. Enlace de Las Chafiras Oeste.
9. Enlace del Parque de La Reina.
10. Enlace de Guaza.
11. Enlace de Los Cristianos.
12. Enlace de Las Américas.
13. Enlace de San Eugenio.
14. Enlace de Torviscas.
15. Enlace de Adeje.
16. Enlace de Armeñime.

### 2.2.3. CONEXIONES CLAVE

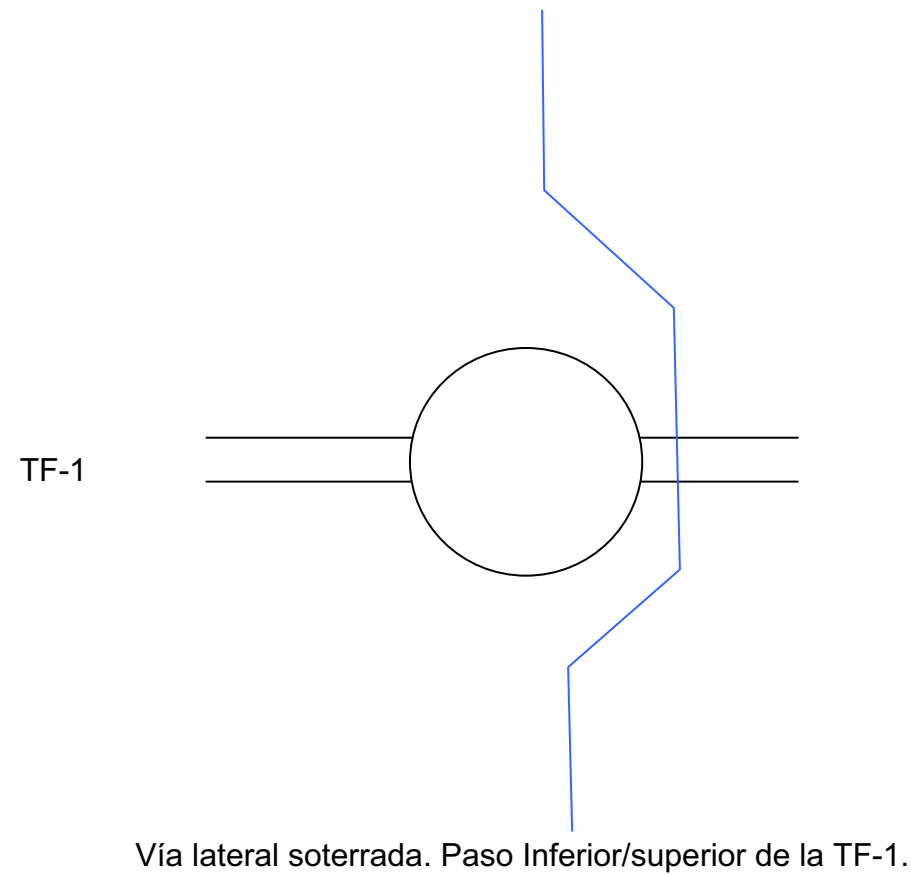
1. ENLACE DEL MOJON. VARIANTE CON TF-28.
2. ENLACE DEL PARQUE LA REINA. DESVIO DE LA VARIANTE.
3. ENLACE DE ADEJE. DESVIO DE VARIANTE.
4. ENLACE DEL PIRS. DESVIO VARIANTE MEDIANIAS.
5. ENLACE DE TORVISCAS. DESVIO VARIANTE MEDIANIAS.
6. ENLACE EN SAN MIGUEL.
7. ENLACE EN GRANADILLA.
8. ENLACE EN ARICO.



- 9. ENLACE EN LOS OLIVOS.
- 10. ENLACE EN ARONA.

### 2.3. PERMEABILIDAD

Consideramos que aparte del Enlace de las Chafiras (el actual) que solo permitirá el paso transversal se adopten en el resto de los Enlaces de la traza variantes de corte tipo el esquema que se muestra, es decir, tantos pasos transversales, como mínimo el mismo número que de enlaces, con el formato de una bifurcación, bien soterrada o elevada, de forma que no acceda al enlace el tráfico que simplemente quiere cruzar perpendicularmente.



### 2.4. VIA COSTERA

Dada la imposibilidad (y esperamos que así sea) de cruzar los espacios protegidos indicados en el PIOT proponemos en este sentido hacer una mejora viaria de las vías existentes, potenciando la TF-66 Guaza – Las Galletas con dos carriles por sentido y sus uniones con Guargacho y posterior unión a la TF-655.

El mismo criterio para la TF-65 desde el Enlace de Las Chafiras hasta Los Abrigos.

Y por último formar los ejes que se muestran en la propuesta entorno a los Golf de San Miguel.