



Sin carácter dispositivo, el Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Comarca de Abona incorpora el presente documento como ESTUDIO BASE para la redacción del Plan y como parte de su contenido de Información. Dicho documento se corresponde con el "Estudio del Tramo del Corredor Viario Insular TF-1 entre los P.K. 46+130 y P.K. 73+300".

Febrero de 2008

**INDICE GENERAL****DOCUMENTO Nº 1: MEMORIA**

## 1. MEMORIA

- PARTE I. ANTECEDENTES Y METODOLOGIA
- PARTE II. INFORMACION
- PARTE III. ANALISIS DEL PLANEAMIENTO Y ACTUACIONES
- PARTE IV. DIAGNOSTICO
- PARTE V. ALTERNATIVAS Y PROPUESTA

**DOCUMENTO Nº 2: PLANOS**

- 1.- SITUACION
- 2.- DELIMITACION AREA DE ESTUDIO
- 3.- PLANEAMIENTO TERRITORIAL ESTRUCTURANTE EN AL AMBITO DEL CORREDOR
  - 3.1.- PIOT
  - 3.2.1.- PTEO INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL SUR
  - 3.2.2.- PTEO CAMAPAMENTOS DE TURISMO
  - 3.3.1.- PTPO PLATAFORMA LOGISTICA
  - 3.3.2.- PTPO CABO BLANCO
  - 3.3.3.- PTPO LITORAL SUROESTE
  - 3.3.3.- PTPO RASCA
  - 3.4.- PAT CENTRO INSULAR DE DEPORTES DEL MOTOR
- 4.- PLANEAMIENTO MUNICIPAL EN EL AMBITO DEL CORREDOR
  - 4.1.- PGOU DE GRANADILLA
  - 4.1.- PGOU DE SAN MIGUEL DE ABONA
  - 4.1.- PGOU DE ARONA
  - 4.1.- PGOU DE ADEJE
- 5.- ACTUACIONES PREVISTAS EN EL CORREDOR
  - 5.1.- PROYECTO DE CONSTRUCCION DE LA AMPLIACION DEL TERCER CARRIL DE LA AUTOVIA TF-1. TRAMO SAN ISIDRO – LAS AMERICAS.
  - 5.2.- PROYECTO MODIFICADO DEL DE VIA DE SERVICIO Y MODIFICACION DE ENLACES DE SAN ISIDRO – AEROPUERTO SUR.
  - 5.3.- PROYECTO (Y SEPARATA) DE CONSTRUCCIÓN DEL ENLACE DE LA TF-1 CON LA TF-66 EN GUAZA
  - 5.4.- PROYECTO DE RECTIFICADO DE LA TRAZA DE LA CARRTERA TF-6223 DE GUAZA A LAS CHAFIRAS
  - 5.5.- CENTRO SOCIO-SANITARIO DEL SUR
  - 5.6.- PROYECTO DE LA VARIANTE DE LA TF-1. EMPALME CON EL ANILLO INSULAR
  - 5.7.- ANILLO INSULAR. TRAMO ADEJE – SANTIAGO DEL TEIDE

- 5.8.- PROYECTO DE LINEA DE ALTA TENSION, CENTRAL DE GRANADILLA – S.E. LOS VALLITOS.
- 6.- COMPATIBILIDAD DE PLANEAMIENTO Y ACTUACIONES. (ANALISIS DE ENLACES INCLUIDO)
  - 6.0.- PLANO DE CONJUNTO
  - 6.1.- COMPATIBILIDAD EN ENLACES (12 PLANOS).
  - 6.2.- COMPATIBILIDAD EN LA TRAZA (28 PLANOS)
- 7.- ESQUEMAS FUNCIONALES DE LAS NECESIDADES VIARIAS. SOLUCIONES AL PLANEAMIENTO.
  - 7.1.- PIOT
  - 7.2.- PGOU (4 HOJAS)
- 8.- ALTERNATIVAS VIARIAS ESQUEMATICAS
  - 8.1.- MEDIANIAS
  - 8.2.- COSTERAS
- 9.- PROPUESTAS DE TRAZADO VIARIO COMPATIBLES
  - 9.1.- VOLUMENES ESCENARIO 0
  - 9.2.- VOLUMENES ESCENARIO 1 Y 4
  - 9.3.- VOLUMENES ESCENARIO 2
  - 9.4.- VOLUMENES ESCENARIO 3
  - 9.5.- IMD ESCENARIO 0
  - 9.6.- IMD ESCENARIO 1 Y 4
  - 9.7.- IMD ESCENARIO 2
  - 9.8.- IMD ESCENARIO 3
  - 9.9.- NIVEL DE SERVICIO ESCENARIO 0
  - 9.10.- NIVEL DE SERVICIO ESCENARIO 1
  - 9.11.- NIVEL DE SERVICIO ESCENARIO 2
  - 9.12.- NIVEL DE SERVICIO ESCENARIO 3
  - 9.13.- NIVEL DE SERVICIO ESCENARIO 4
- 10.- ESQUEMA DE DOTACIONES
  - 10.1.- RESERVAS DE SUELO
- 11.- SOLUCION PROPUESTA

## DOCUMENTO Nº 1. MEMORIA



INDICE

1.	ANTECEDENTES.....	2
1.1.	INTRODUCCION.....	2
1.2.	LICITACION Y CONTRATACION DE LA ASISTENCIA TECNICA .....	2
1.3.	COORDINACION ENTRE ORGANISMOS Y ASITENCIA TECNICA .....	2
1.4.	FINALIDAD DEL ENCARGO .....	3
2.	METODOLOGIA.....	3
2.1.	INFORMACION .....	3
2.2.	ANALISIS .....	3
2.3.	DIAGNOSTICO .....	3
2.4.	ALTERNATIVAS Y PROPUESTAS.....	3
3.	REFLEXIONES DEL EQUIPO REDACTOR SOBRE EL ESTUDIO .....	4
3.1.	EN PARTICULAR .....	4
3.2.	EN GENERAL .....	4
4.	AGRADECIMIENTOS.....	5

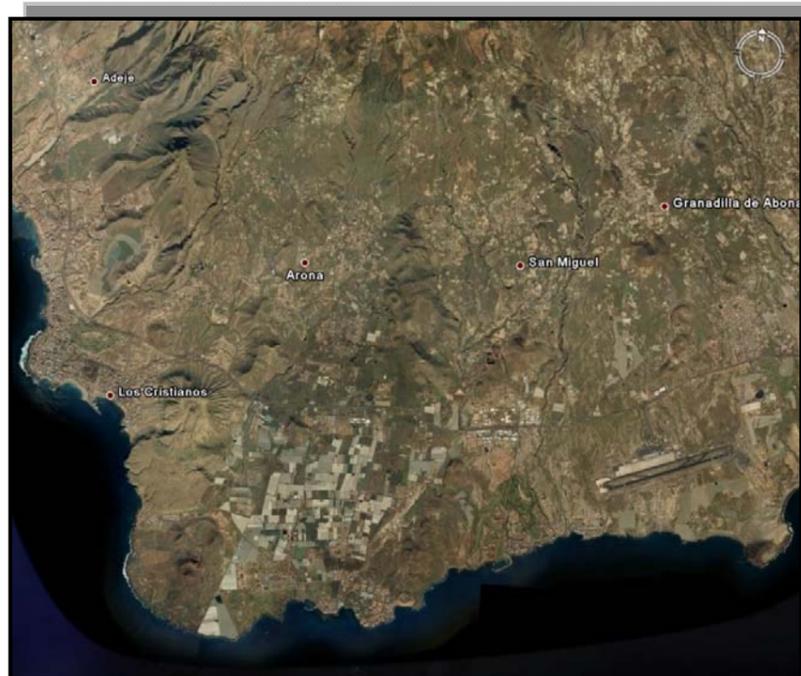
## 1. ANTECEDENTES

### 1.1. INTRODUCCION

El ámbito de estudio para el Tramo del Corredor Viario Insular TF-1 entre los P.K. 46+130 y P.K. 73+300 abarca fundamentalmente la Comarca de Abona.

A lo largo de este corredor insular sur y concretamente en el ámbito que se pretende estudiar, se han desarrollado desde hace varias décadas múltiples actividades residenciales, turísticas e industriales que producen elevadas cargas de tráfico que actualmente son canalizadas principalmente a través de la TF-1.

Las intervenciones previstas en el PIOT, las operaciones singulares estructurantes (OSE), los proyectos promovidos por el Gobierno de Canarias, los sistemas generales viarios de los Planes Generales municipales, así como un conjunto de planes territoriales, urbanísticos y otros proyectos en fase de redacción, licitación o incluso adjudicados promovidos por otras administraciones afectan al mencionado corredor insular sur.



El objetivo principal de este estudio es el análisis y formulación de las propuestas de ordenación viaria, que permitan coordinar y compatibilizar las determinaciones contenidas en el planeamiento territorial y urbanístico de forma que sirva como un documento MARCO cara al futuro. Dicho objeto corresponde al código 742051 "Servicios de planificación urbana" de la nomenclatura de la Clasificación de Productos por Actividades (CPA-2002).

### 1.2. LICITACION Y CONTRATACION DE LA ASISTENCIA TECNICA

Mediante Resolución del Sr. Consejero Insular del Área de Planificación, Turismo, Cooperación Municipal y Vivienda de fecha 24 de Noviembre de 2006 se resuelve adjudicar mediante procedimiento negociado sin publicidad, el contrato de consultoría y asistencia para la elaboración del Estudio del Corredor Viario Insular TF-1 entre los P.K. 46+130 y P.K. 73+300, a la empresa ING Y URB OHS S.L., formalizándose la firma del contrato el 9 de enero de 2007 y siendo el plazo de ejecución del mismo de tres meses contados a partir de la fecha de la misma.

El 29 de marzo de 2007 la empresa adjudicataria de la asistencia solicita mediante escrito registrado con esa fecha prórroga de 30 días naturales contados a partir de la fecha primitiva de entrega (9 de Abril de 2007), siendo aprobada dicha solicitud mediante resolución del Sr. Consejero Insular del Área de Planificación, Turismo, Cooperación Municipal y Vivienda con fecha 4 de Abril de 2007. sucintamente los motivos de la solicitud de la prórroga fueron los siguientes:

1. Que los procesos previos de búsqueda y aportación de la gran cantidad de planeamiento y actuaciones intervinientes a lo largo de la traza objeto de estudio se dilatató más de lo previsto, al depender esa circunstancia de las Administraciones involucradas, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Tenerife y Ayuntamientos de la Comarca de Abona.
2. Que hubo que adaptar diversa documentación a las últimas modificaciones realizadas (Planes Generales de Ordenación en redacción, Modificados de Contratas adjudicatarias etc).
3. Que el Estudio que se llevó a cabo es un proyecto pionero en el Área de Planificación, no existiendo por tanto modelos en los que la Asistencia se pueda apoyar, dificultando aún más la agilidad de redacción del mismo.

### 1.3. COORDINACION ENTRE ORGANISMOS Y ASITENCIA TECNICA

Se han mantenido múltiples reuniones entre la consultora y los técnicos competentes del Servicio Técnico de Planes Insulares, en las que se han ido evaluando los progresos del proyecto así como la forma de optimizar el planteamiento del Estudio del Corredor Viario que nos ocupa. Por otra parte y paralelamente la consultora ha tenido contactos con las diversas administraciones y organismos que de alguna u otra forma intervienen en el ámbito de estudio:

- Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias. Técnico de contacto: D.Gabriel Martín de Lorenzo Cáceres. Enrique Martín de Lorenzo Cáceres.
- Cabildo Insular de Tenerife. Servicio de Planes Insulares. Técnico de Contacto: D<sup>a</sup> Pía Oramas González Moro; D<sup>a</sup> Carolina Rivero; D. Javier Fernández.
- Cabildo Insular de Tenerife. Servicio Técnico de Carreteras. Técnico de Contacto: D<sup>a</sup> Teresa Sánchez Clavero.

- Ayuntamiento de Granadilla. GESPLAN. Jorge Coderch.
- Ayuntamiento de San Miguel de Abona. J.D.A. & Asociados S.L.
- Ayuntamiento de Arona. GESPLAN. Jorge Coderch.
- Ayuntamiento de Adeje.. Estudio Jalvo S.L.
- UNELCO-ENDESA. Ernesto Cebrián Domínguez.
- Acciona Infraestructuras. Oscar Cayón Fernández.
- AENA. Oficina Técnica.
- Metropolitano de Tenerife. D<sup>o</sup> Ofelia Manjón Cabeza.

#### 1.4. FINALIDAD DEL ENCARGO

La redacción del presente trabajo tiene como objeto principal el llevar a cabo el desarrollo de los estudios, el análisis y la formulación de las propuestas de ordenación viaria que permitan coordinar y compatibilizar las determinaciones contenidas en el planeamiento territorial y urbanístico, así como en los proyectos redactados y en ejecución, que afectan a la ordenación viaria del corredor insular sur, entre los PK 46+130 y PK 73+300. El ámbito de estudio abarca un tramo de unos 27 Km. del actual trazado de la autopista TF-1 entre el enlace de acceso al Complejo medioambiental de Arico en el PK 46+130 y el enlace de acceso a Playa de Las Américas, PK 73+300.

Por otra parte se pretende que el estudio tenga también como objetivo el completar la Propuesta del Modelo de Ordenación Comarcal en lo referido a la Movilidad recogido en el Punto 2 (Propuesta) del PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ORDENACIÓN DE LA COMARCA DE ABONA, redactado en Junio de 2006 por la Asistencia Técnica conformada por Casariego/Guerra Arquitectos.

El 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 Comarca de Abona.

## 2. METODOLOGIA

Se considera básico el desarrollo de un análisis de las diversas propuestas existentes en los documentos promovidos por las distintas administraciones, cuyas determinaciones incidan sobre la estructura viaria asociada al corredor insular sur, con el fin de establecer un marco de coordinación y compatibilización entre ellas y formular una serie de propuestas que determinen la ordenación precisa de dicha red. Se ha afrontado la realización del trabajo en cuatro partes que se han ido sucesivamente entregando de forma que al ser evaluada cada fase se han ido proponiendo o suprimiendo nuevos objetivos en función de su utilidad. A continuación se presentan las partes en las que se ha dividido el presente Estudio:

### 2.1. INFORMACION

- a) Estudio de la información y de las determinaciones en materia de transporte e infraestructuras viarias disponible en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que afectan al ámbito de estudio, así como en proyectos en redacción y licitación y resto de documentos técnicos. En particular se citan los PTPO, PTEO promovidos por el Cabildo Insular en desarrollo del PIOT, relacionados en el apartado de relación de documentación, Estudios informativos y proyectos promovidos por la Consejería competente en materia de carreteras y sistemas generales previstos en los planes generales municipales.
- b) Caracterización territorial del ámbito de estudio.
- c) En el estudio previo se presta especial atención a las infraestructuras portuarias y aeroportuarias.

### 2.2. ANALISIS

- a) Superposición del Planeamiento y Actuaciones.
- b) Compatibilidad y coordinación del Planeamiento y Actuaciones.
- c) Análisis de Enlaces.
- d) Análisis de la traza del Corredor.

### 2.3. DIAGNOSTICO

Una vez analizada la documentación se procede a realizar un diagnóstico global de la coordinación estudiada, haciendo especial énfasis en los enlaces ubicados en la traza.

### 2.4. ALTERNATIVAS Y PROPUESTAS

El trabajo concluye con un estudio de alternativas a la actual disposición del corredor, pasando de aumentar el número de carriles a estudiar viales de nueva planta, finalmente se hace una propuesta de trazado de la TF-1 en el ámbito de estudio, de la situación de los enlaces y los viarios complementarios y de acceso a los principales núcleos y centros de actividad.

Finalmente la propuesta viaria vienen acompañadas de la representación de las reservas mínimas de suelo necesarias para su ejecución.

Como apoyo a esta parte del trabajo se han realizado los siguientes estudios:

- Estudio del tráfico a corto plazo (2010), dada la imposibilidad de traspasar este horizonte con los métodos utilizados.
- Prognosis de población con horizonte el año 2035. Se utiliza el método de la Curva Logística con densidades como dato de partida.

### **3. REFLEXIONES DEL EQUIPO REDACTOR SOBRE EL ESTUDIO**

#### **3.1. EN PARTICULAR**

Una vez visto lo anteriormente expuesto donde aparentemente el objetivo del trabajo queda definido, al haber finalizado el trabajo queda en el ánimo del equipo redactor la opinión de que son TRES las grandes conclusiones que se extraen de un modo inicial (independientemente de otras observaciones que naturalmente dimanarían del estudio de un escenario tan complejo como el que nos ocupa).



La primera de ellas es el estudio solapado de planeamiento y actuaciones, que analiza puntualmente (enlaces) y posteriormente la traza, del presente estudio del corredor de la TF-1. Efectivamente consideramos fundamental el estudio de compatibilización y coordinación entre todas las propuestas intervinientes, de forma que se depuren las principales incongruencias entre estas, circunstancia tenida en cuenta en la Parte IV Diagnóstico. Parece lógico que se plantee de ahora en adelante un Documento Marco a nivel Comarcal donde se vayan recogiendo todas y cada una de las propuestas, de forma que

todas las Administraciones insulares (Gobierno de Canarias, Cabildos y Ayuntamientos) manejen en todo momento un mismo Documento Marco permanentemente actualizado, de forma que cualquier intervención nueva se asimile dentro de lo planeado o proyectado en el Documento., informando a las demás administraciones de las nuevas intervenciones que se planten de forma que el consenso esté siempre presente en el Documento Marco. Prueba de la necesidad de esta nueva figura es las grandes incompatibilidades existentes entre los PGOU de los municipios de la Comarca de Abona y las actuaciones puntuales en enlaces propuestas por el cabildo de Tenerife o la Consejería de Obras Públicas.

La segunda reflexión que hacemos respecto al trabajo es la imperiosa necesidad de la elaboración de un estudio de tráfico a mínimo 25 años vista de las zonas donde los Documentos Marco actúen. Estos estudios deben ser realizados por empresas competentes en este campo, de forma que se tengan datos fiables de Intensidades y Densidades de Tráfico a través de aforos convenientemente realizados, con los estudios de origen/destino pertinentes para determinar la capacidad de las vías y sus niveles de servicio.

Esta herramienta es siempre interesante y abarataría los múltiples proyectos que hacen estudios parciales de las zonas puntuales donde actúan para con posteridad desarrollar los proyectos en cuestión. En nuestro caso particular nos hemos visto obligados a hacer un estudio poblacional previo, mediante el método de la Curva logística adaptada a la Densidad como parámetro de diseño. En la Parte V del estudio se ha procedido a evaluar las distintas alternativas (debiendo forzosamente manejar estudios de tráfico) usando para ello los medios al alcance acordes con la dimensión del proyecto que nos ocupa, no siendo ni mucho menos los deseables, pero que hemos adoptado con criterio ingenieril y razonable estando seguros de su fiabilidad según las premisas e hipótesis adoptadas.

Como última conclusión pensamos que especialmente la Comarca de Abona requiere con urgencia un estudio en profundidad de alternativas ante el desolador panorama que se le aproxima en los próximos años de cumplirse las previsiones de aumento de población y de instalación de grandes zonas industriales y turísticas. Pensamos que sería conveniente la redacción de un "Plan Territorial del Vial de la Comarca de Abona", ya que este punto por si solo merece un tratamiento especial.

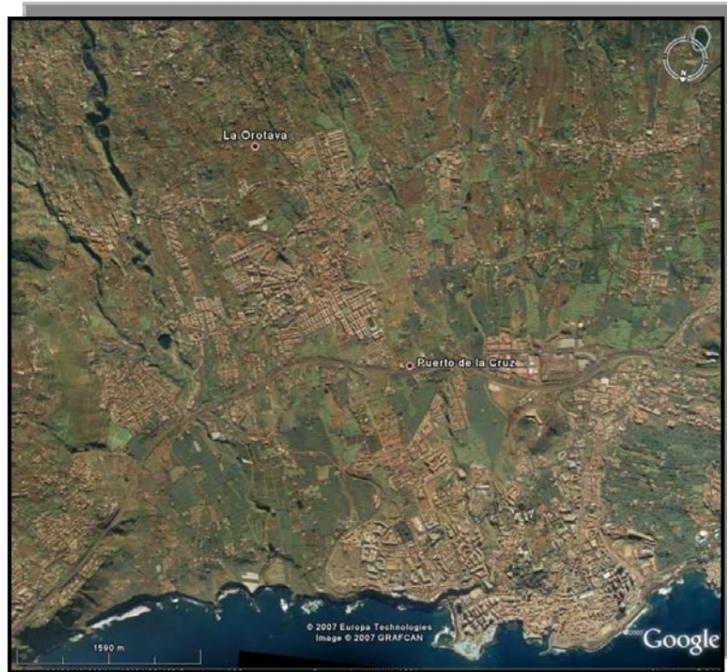
#### **3.2. EN GENERAL**

Desde el punto de vista de la generalidad de la Comarca es cuando menos inquietante el modelo de desarrollo que entre todos los implicados, administraciones, técnicos y políticas territoriales, estamos dando al territorio de Abona.

Tal y como se observa en la Fase V. Alternativas y Propuestas existen dos factores realmente influyentes en el futuro a medio plazo de la Comarca, la Población y el Nº de Vehículos previstos para el año horizonte, 2032.

Municipios como Adeje se prevé que aumenten su población del orden de 4 veces (según datos del estudio realizado), Arona 2.5 veces, Granadilla prácticamente 3 veces y del entorno el resto de Municipios.

Existen por otro lado zonas puntuales como Cabo Blanco Buzanada donde la población estará en torno a 70.000 personas. Pensemos por un momento que la Orotava tiene a 1 de enero de 2006 40.644 y el Puerto de La Cruz 30.585, es decir se plantea que una zona como la citada se produzca un incremento poblacional equivalente al Puerto de La Cruz y La Orotava juntos. Esta circunstancia nos lleva a pensar en las posibilidades de acceso que existen hoy en día y en las planteadas en el Plan Territorial del Viario de Cabo Blanco Buzanada. Somos concientes de los enlaces que en la actualidad existen entre la Orotava y Puerto de La Cruz? Cinco en la Actualidad, dejamos ahí esta cuestión....



Por otra parte y dada la imposibilidad de abarcar todos los elementos problemáticos y sus posibles soluciones, planteamos lo imperioso de la permeabilidad a lo largo del corredor, es decir, que existan continuos pasos bien superiores o inferiores exclusivamente de tráfico transversal, ubicados en distintos puntos que los enlaces o bien como pequeñas variantes a éstas. Tenemos constancia por los datos que manejamos en la Fase V de que el tráfico interior de la comarca ronda entre el 50 y el 60 % del total.

Es evidente que entre las alternativas presentadas que hacen diversas combinaciones entre Tercer (o cuarto) Carril, Variante Parque de la Reina-Fañabé, Vía Rápida de Medianías y Autovía de Medianías se obtienen soluciones válidas para el problema y horizonte que comentamos, el dilema de fondo es más bien sopesar si debe la Planificación adaptarse continuamente a un crecimiento desmesurado con índices de aumento como los que aquí manejamos, ya que si nos planteamos un escenario a 50 años o 75 años, no podemos siquiera imaginar en que se puede llegar a convertir nuestro territorio, especialmente la franja sur de la isla, motor económico de la primera y prácticamente única fuente de ingresos, que es el turismo.

Inevitablemente este Estudio, dentro de su limitación, debe hacer recapacitar sobre Políticas Territoriales y sobre Políticas Poblacionales y por tanto Urbanísticas que de no ser lo suficientemente estudiadas

desembocarán en un territorio completamente saturado y con el riesgo de pérdida de interés para los visitantes que cada vez más aprecian los valores naturales y paisajísticos de los destinos vacacionales.

No pretendemos en ningún caso hacer reflexiones políticas sobre el presente trabajo pero si alertar desde el punto de vista técnico de los riesgos que se avecinan de no tomar las medidas pertinentes con antelación suficiente.

#### **4. AGRADECIMIENTOS**

Queremos agradecer en primer lugar a todo el equipo del Servicio Técnico de Planes Insulares del Cabildo Insular de Tenerife su apoyo, comprensión y ayuda en el desarrollo de éste proyecto de alguna forma pionero y que entre todos hemos ido dando forma y estructurando a medida que se redactaba el mismo,

También queremos agradecer su tiempo e ilusión a los Técnicos de la Consejería de Infraestructuras, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias, por su entrega y disponibilidad para ayudarnos a comprender la problemática y plantear las soluciones que un entorno tan complicado como la Comarca de Abona requiere.

También queríamos agradecer a Joaquín Casariego y Elsa Guerra de Casariego/Guerra Arquitectos que nos tuvieron en consideración respecto a el capítulo de Infraestructuras cuando redactaban el P.T.P.O. de Abona, que finalmente desembocó en la redacción del presente Estudio. También a Daniel García Mederos, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de Idea Ingeniería por su inestimable ayuda en la Fase de Alternativas y Propuestas.

Por último a todo el equipo que ha intervenido en la redacción del Proyecto y que a continuación se relaciona:

Equipo Responsable: OHS Ingeniería y Urbanismo.

Edición y encuadernación: María José Díaz González.

Delineación: Nayra González Pérez.

Jonay Dorta Abreu.

Redacción: Jesús Sánchez-Gallego Pérez. Ingeniero Técnico de Obras Públicas.

Luis Gómez Villanueva. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Pablo Oramas García-Machiñena. Ingeniero de Caminos, canales y Puertos.

Santa Cruz de Tenerife, 8 de Febrero de 2008

Pablo Oramas García-Machiñena

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

DIRECTOR DEL PROYECTO