

INDICE

1.	INTRODUCCION	2
2.	DIAGNOSTICO COMARCAL DEL ESTADO ACTUAL.....	2
2.1.	EL P.T.P.O. DE ABONA.....	2
2.1.1.	DIAGNOSTICO	2
2.1.2.	ANALISIS VIARIO	2
2.2.	EL P.I.O.T.	3
2.2.1.	DIAGNOSTICO	3
2.3.	EL ESTUDIO	3
2.3.1.	DIAGNOSTICO	3
2.3.1.1.	TRAZA DE LA TF-1	4
2.3.1.2.	LA MEDIANIA	8
2.3.1.3.	LA COSTA.....	9
2.3.1.4.	LA PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	10

1. INTRODUCCION

En este punto del Estudio se plantea asimilar tanto la información como el análisis visto en los apartados anteriores de forma que puntalicemos los problemas de mayor dimensión que encontramos a lo largo de la traza de la TF-1. Es evidente la confusión que existe en numerosos enlaces y algunos tramos de la traza y mirando un poco más hacia delante se echan falta alternativas ante los incrementos poblacionales. En el plano 8.0 se formulan las alternativas viarias esquemáticas que se desarrollan en esta fase..

2. DIAGNOSTICO COMARCAL DEL ESTADO ACTUAL

2.1. EL P.T.P.O. DE ABONA

2.1.1. DIAGNOSTICO

El PTPO de Abona hace una evaluación del estado actual del sistema viario de la Comarca donde asevera que el área Granadilla – San Miguel – Arona – Vilaflor, forman 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.

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

Observa el sistema carreteras de la comarca, haciendo 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, hace 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 subsistema, 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.

2.1.2. ANALISIS VIARIO

La TF-1.

La TF-1, es 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 tráficos 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 Pal-Mar y Costa del Silencio, por el sur, y Cabo Blanco – Buzanada, por el norte, el siguiente distribuidor en congestionarse, sería el de Guaza.

La TF-28.

La carretera general (TF-28) es el eje principal del segundo sub-sistema en importancia de la comarca. 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, el tema que en la actualidad se está intentando subsanar a través de la Operación Singular Estructurante de Cabo Blanco – Buzanada.

El sistema radial montaña – costa.

El tercer sub-sistema que plantea el PTPO 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.

2.2. EL P.I.O.T.

2.2.1. DIAGNOSTICO

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.

2.3. EL ESTUDIO

2.3.1. DIAGNOSTICO

En principio el Estudio llevado a cabo por nuestra parte ha de tener como referencia prioritaria el corredor objeto de análisis, es decir los P.K. 46+130 hasta P.K. 73+300, pero es evidente que el estudiar el corredor sin tener en cuenta el complejo entorno del mismo sería inútil, ya que es precisamente el entorno del mismo el que produce los problemas que actualmente tiene la TF-1 a su paso por la Comarca de Abona. Tratamos pues de zonificar el entorno y diagnosticar las carencias o virtudes puntuales de cada zona.

La caracterización de la traza de la TF-1 a lo largo de los P.K estudiados es generalmente la misma, adoleciendo de los mismos defectos en la mayoría de la traza, con carácter general podemos enumerar los siguientes síntomas:

- Excesivo número de enlaces.
- Carencia de vías de servicio / vías colectoras distribuidoras.
- Accesos directos sin carriles de aceleración / deceleración con longitudes adecuadas.
- Geometría de los enlaces inadecuada.
- Insuficientes reservas de suelo rústico de protección de infraestructuras.
- Inexistencia de alternativas.

A continuación hacemos por tanto un estudio de la traza en segmentos de vía, entre enlaces, que de alguna u otra forma están relacionados entre si, estudiando su problemática actual y previendo la aptitud respecto al horizonte de proyecto. Como es de imaginar prácticamente todos los segmentos no se encuentran preparados para asimilar la carga de tráfico que el incremento poblacional y la implantación de las actuaciones previstas verterán sobre el corredor de la TF-1.

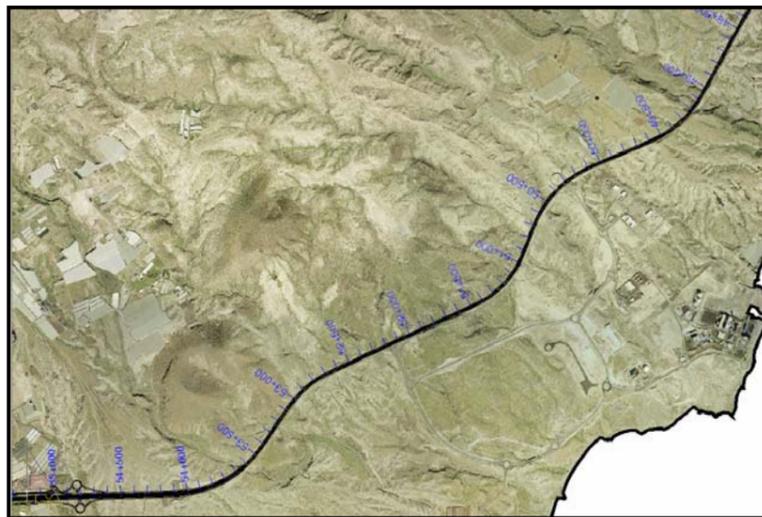
2.3.1.1. TRAZA DE LA TF-1

DESDE ARICO (P.K. 48+100) HASTA EL NUEVO ENLACE DE COCARMEN (P.K. 54+800)

Este tramo del corredor es quizás el que menos problemas plantea, como se puede observar en el plano 9.09, tiene en la actualidad un nivel de servicio C, es decir de diseño de puesta en servicio. No plantea en el escenario 1 gran variación ya que pierde un escalafón pasando a nivel de servicio D.

Lógicamente la implantación de la Plataforma Logística afectará en gran medida a la situación actual pero el planteamiento de vías interiores de la plataforma conjuntamente con la disposición de los tres enlaces actuales más el nuevo de cocarmen resuelve el problema en todos los sentidos, es decir, distancias razonables entre enlaces y disposición de los mismos.

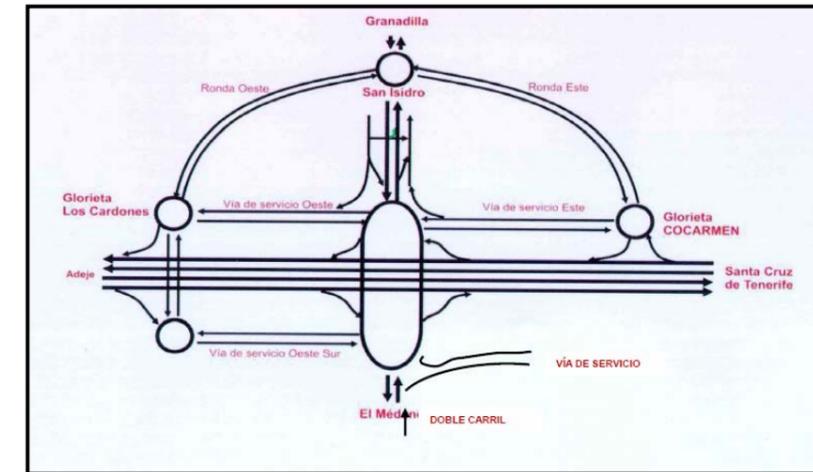
Inicialmente por tanto consideramos este tramo como el menos conflictivo y que a priori no debe comprometer el correcto uso de la TF-1.



DESDE ARICO (P.K. 48+100) HASTA EL NUEVO ENLACE DE COCARMEN (P.K. 54+800)

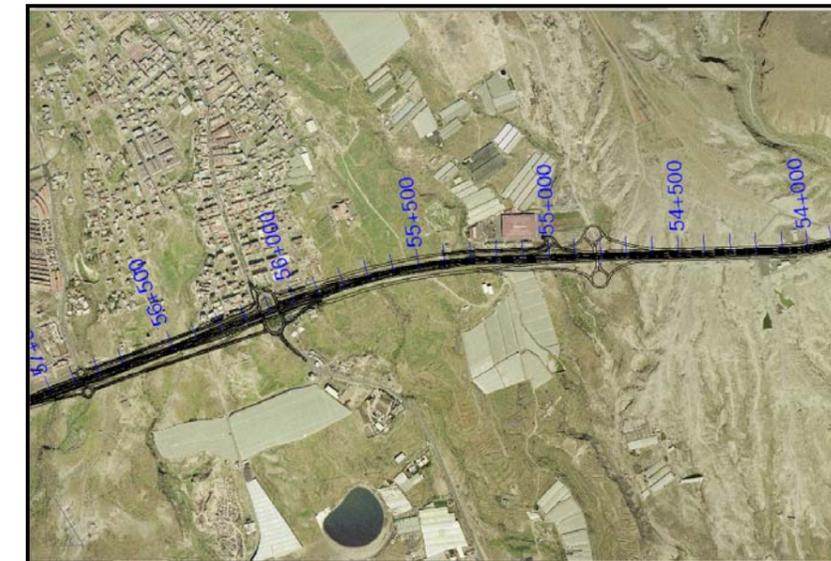
DESDE EL NUEVO ENLACE DE COCARMEN (P.K. 54+800) HASTA EL ACTUAL ENLACE DEL AEROPUERTO (P.K. 59+00)

Encontramos en este punto uno de los puntos negros más importantes dentro del corredor, actualmente en fase de remodelación por lo que a los efectos de este proyecto lo consideraremos ejecutado en lo que al Diagnóstico se refiere. Tal y como se comentó en la Fase II Información se tiene una nueva Glorieta elíptica elevada de distribución, pero lo realmente importante es la integración de las vías de servicio proyectadas que descargarán de manera significativa los pésimos niveles de servicio de la actualidad. Por otra parte se prevén dos vías de ronda que descargarán tremendamente la TF-64.



En el esquema adjunto se observan las vías de servicio y de ronda planteadas. Esta actuación es de prioritaria ejecución ya que en el Escenario 1 (Plano 9.09) los niveles de servicio decaen hasta F debido al gran aumento poblacional de este núcleo unido por otra parte a El Médano que también prevé un crecimiento importantísimo.

El proyecto del tercer carril por su parte conecta ambos enlaces a través de vías de servicio, solución que es adecuada a la problemática existente.



DESDE EL NUEVO ENLACE DE COCARMEN (P.K. 54+800) HASTA EL ACTUAL ENLACE DEL AEROPUERTO (P.K. 59+00)

DESDE EL ACTUAL ENLACE DEL AEROPUERTO (P.K. 59+00) HASTA EL NUEVO ENLACE DEL AEROPUERTO (P.K. 61+00)

El diagnóstico en este tramo viene determinado por la ubicación del P.A.T. del Centro Insular del Motor, ya que en principio el actual enlace del aeropuerto debe desaparecer, pero no las pesas a ambos lados del mismo. Este enlace de permanecer en su actual ubicación rompería el criterio de separación entre enlaces, por lo que planteamos impedir el acceso directo desde la TF-1 siendo necesario dotar de dos vía de servicio (o vías colectoras) que conecten por una parte el nudo de San Isidro con el actual enlace del Aeropuerto (sentido Arico a Adeje) y en sentido contrario otra vía de servicio que conecta el Nuevo enlace del aeropuerto con el antiguo.

Es claro que es imprescindible el acceso al centro del motor de esta manera, ya que de otra forma quedaría colapsada la Tf-1 los días de carrera. En resumen se plantea desactivar el actual enlace del aeropuerto en sus accesos directos desde la TF-1, conectándolo con vías de servicio de forma que se acceda por los dos enlaces comentados.



DESDE EL ACTUAL ENLACE DEL AEROPUERTO (P.K. 59+00) HASTA EL NUEVO ENLACE DEL AEROPUERTO (P.K. 61+00)

DESDE EL NUEVO ENLACE DEL AEROPUERTO (P.K. 61+00) HASTA EL NUEVO ENLACE CHAFIRAS OESTE (P.K. 63+600)

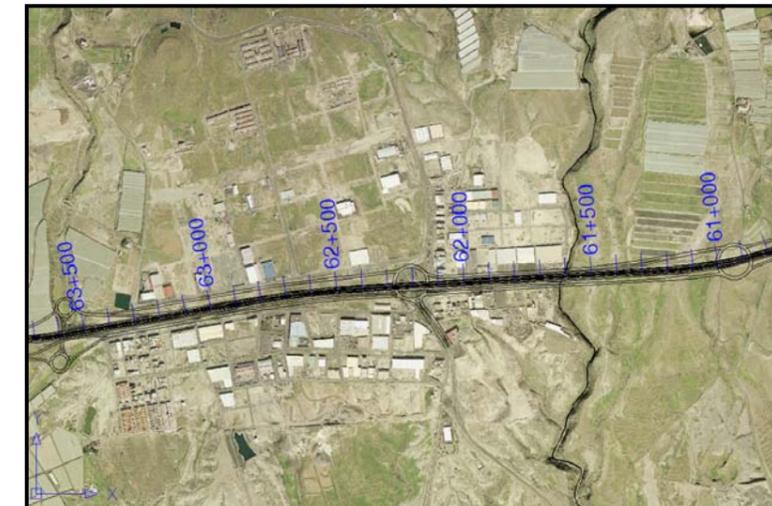
Este tramo es con total seguridad, junto con el de Guaza, uno de los más conflictivos de todo el corredor ya que el actual enlace de las Chafiras (redenominado Chafiras Este) presenta un colapso constante no solo los días laborables sino los fines de semana también, debido principalmente a:

- Existencia del Polígono Industrial (a ambas márgenes de la TF-1).
- Acceso a san Miguel y entorno.
- Acceso a Amarilla Golf y Golf del Sur.
- Acceso a Los Abrigos.

Estos cuatro puntos hacen inviable que por un solo enlace se canalice todo el tráfico generado, existiendo además un gran tráfico transversal N-S del propio Municipio. Por tanto se plantea que el actual enlace se deshabilite funcionando exclusivamente para el tráfico transversal y unirlo con el nuevo del aeropuerto y Chafiras Oeste a través de Vías de Servicio/Vías Colectoras tal y como plantea el proyecto del Tercer Carril. Estos dos últimos tendrán accesos directos a la TF-1 en ambos sentidos pero con vías de servicio a su vez y carriles de aceleración/deceleración suficientemente largos.

Con este sistema de entradas y salidas creemos que se distribuirá el tráfico de forma muchísimo más fluida que en la actualidad, solucionándose los gravísimos atascos que diariamente se producen en esta zona.

También es conveniente tener en cuenta que en la actualidad una parte del tráfico que usa este enlace lo hace para acceder a Guargacho y en menor medida Las Galletas.

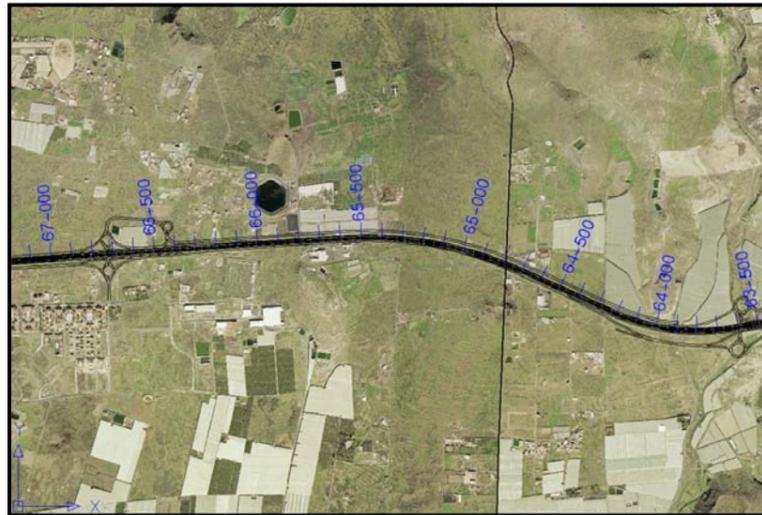


DESDE EL NUEVO ENLACE DEL AEROPUERTO (P.K. 61+00) HASTA EL NUEVO ENLACE CHAFIRAS OESTE (P.K. 63+600)

DESDE EL NUEVO ENLACE CHAFIRAS OESTE (P.K. 63+600) HASTA EL ENLACE DEL PARQUE DE LA REINA (P.K.66+700)

Este tramo en el estado actual plantea los mismos problemas crónicos que el resto del tramo, con la excepción que en la actualidad el enlace del Parque de La reina es un enlace menor, pero que se diagnostica pasará a ser uno de los más importantes del corredor ya que de él partirá la futura variante hasta en enlace de Fañabé además de ser punto de conexión con la vía de servicio que discurre de Guaza a Las Chafiras y que en la actualidad está ejecutando el Cabildo de Tenerife.

También se prevé que para aligerar las conexiones con Cabo Blanco-Buzanada conectemos un nuevo ramal que sin duda aligerará la carga de tráfico del enlace de Guaza.



DESDE EL EL NUEVO ENLACE CHAFIRAS OESTE (P.K. 63+600) HASTA EL ENLACE DEL PARQUE DE LA REINA (P.K.66+700)



DESDE EL ENLACE DEL PARQUE DE LA REINA (P.K.66+700) HASTA EL ENLACE DE GUAZA P.K. (68+800)

DESDE EL ENLACE DEL PARQUE DE LA REINA (P.K.66+700) HASTA EL ENLACE DE GUAZA P.K. (68+800)

Nos encontramos en este tramo con el segundo punto más conflictivo del corredor (junto con el de las Chafiras), dado que actualmente canaliza los siguientes:

- Acceso natural a Cabo Blanco, Buzanada y San Lorenzo.
- Acceso al polígono Industrial de Guaza.
- Acceso al Palm Mar
- Acceso a Las Galletas
- Acceso a los Cristianos por la TF-655

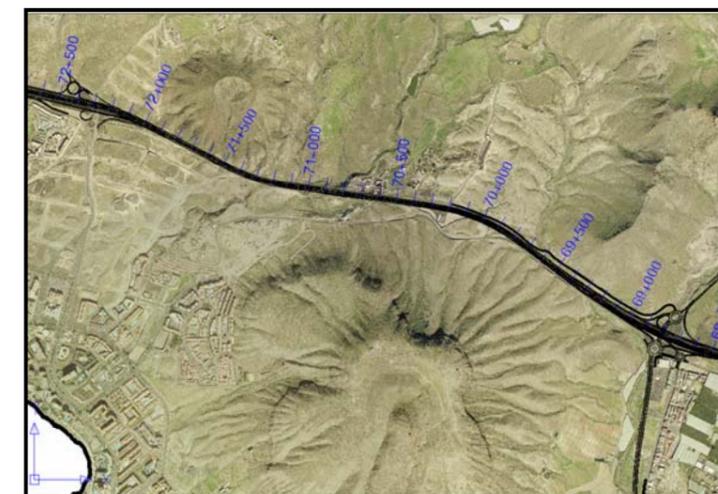
En la actualidad, la conexión entre las carreteras TF-66, TF-655 y la autovía TF-1 se produce a través de un enlace inferior tipo diamante como veíamos en la Fase III Análisis. En la parte norte del enlace se resuelven las conexiones con la TF-66 (Norte) a través de ramales de entrada/salida directos y cruces a nivel. En la mitad sur los movimientos de conexión entre la autovía, el núcleo de las Galletas y la TF-655 se realizan a través de dos glorietas.

La situación hoy en día es de colapso absoluto de éste enlace, provocando largas colas en los arcones para acceder a los ramales de acceso con el peligro que ello conlleva.

Carece de vías de servicio y de ramales de entrada/salida lo suficientemente largos y adecuados.

DESDE EL ENLACE DE GUAZA P.K. (68+800) HASTA EL ENLACE DE LOS CRISTIANOS (P.K. 72+300)

Este tramo, condicionado por su pendiente, plantea el mismo diagnóstico que los anteriores, previsión de colapso absoluto para el año horizonte. El enlace de Los Cristianos absorbe una cantidad ingente de tráfico ya que es punto de acceso a Arona, La Camella, Cabo Blanco y Valle San Lorenzo (además del Los Cristianos). Tiene una estructura inadecuada y ya genera intensas colas de acceso en días laborables aparte de tener ramales de acceso con radios demasiado cortos. La situación no tiende más que a empeorar si tenemos en cuenta el alto grado de urbanización que se contempla en los alrededores de éste punto.



DESDE EL ENLACE DE GUAZA P.K. (68+800) HASTA EL ENLACE DE LOS CRISTIANOS (P.K. 73+300)

Por otra parte se prevé un incremento sustancial del tráfico en los próximos años debido a la gran urbanización aprobada precisamente a la entrada de este núcleo, con una superficie enorme y que simplemente se engancha al sistema viario actual sin que el Plan general prevea rutas alternativas.

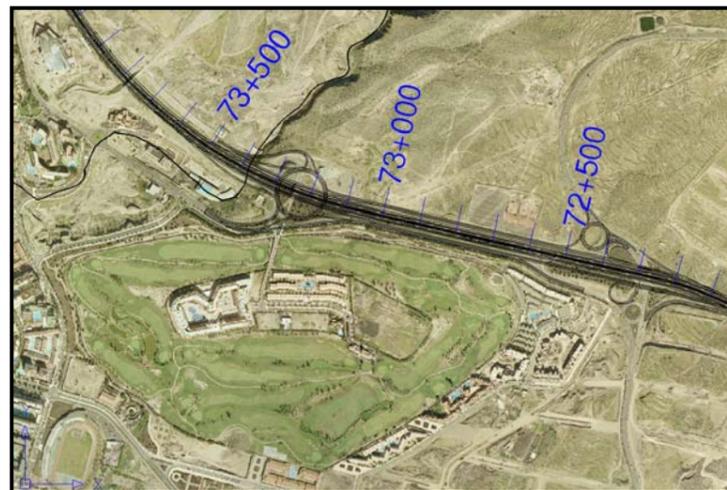


Aspecto de la Urbanización en Diciembre de 2006

DESDE EL ENLACE DE LOS CRISTIANOS (P.K. 72+300) HASTA EL ENLACE DE LAS AMERICAS (P.K. 73+300)

Este enlace es parejo al anterior aunque el tráfico que condensa este acceso es integramente el que tiene origen/destino a esta ciudad turística de enormes dimensiones. Se prevé actuar en el tal y como plantea el proyecto del Tercer Carril. Otro punto desfavorable es su cercanía al de Los Cristianos, circunstancia que dificulta la posibilidad de diseñar una vía de servicio con las dimensiones que un nudo como este requeriría.

Prácticamente es imposible construir más en el entorno del nudo, pero si que se hará próximamente aguas arriba del corredor, circunstancia que agravará aún más la situación.



DESDE EL ENLACE DE LOS CRISTIANOS (P.K. 72+300) HASTA EL ENLACE DE LAS AMERICAS (P.K. 73+300)

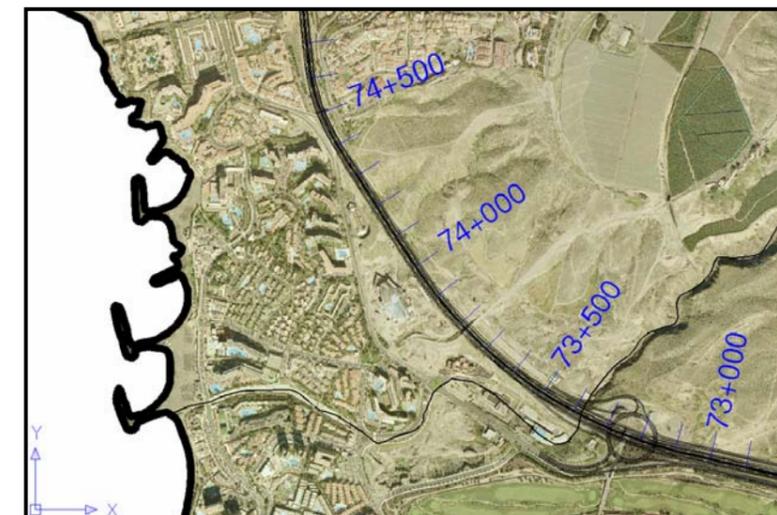
DESDE EL ENLACE DE LAS AMERICAS (P.K. 73+300) HASTA EL ENLACE DE SAN EUGENIO (P.K. 74+500)

Este tramo comenzará a tener graves problemas desde que se ponga en funcionamiento el Siam Park, el parque acuático más importante del mundo actualmente en fase de remates. El único enlace de entrada es el de San Eugenio, que consta de una pasarela simple de un carril por sentido y que no tardará en colapsarse, agravandose la situación ya que no existen más accesos con la Tf-1 hasta la salida de Playas de Fañabé ubicada en el P.K. 75+700.

Igualmente se prevé un gran incremento urbanístico aguas arriba e la Tf-1 en las inmediaciones de este gran parque.



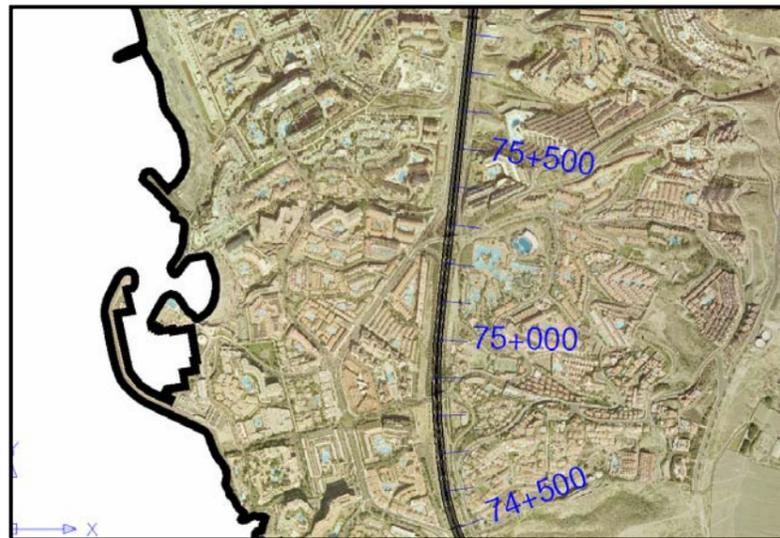
Siam Park en diciembre de 2006



DESDE EL ENLACE DE LAS AMERICAS (P.K. 73+300) HASTA EL ENLACE DE SAN EUGENIO (P.K. 74+500)

DESDE EL ENLACE DE SAN EUGENIO (P.K. 74+500) HASTA EL ENLACE DE TORVISCAS (P.K. 75+700)

Este tramo, en el T.M. de Adeje, en la actualidad con niveles de servicio C presenta un futuro incierto ya que como veremos en el estudio poblacional para el año horizonte se prevé un incremento de 4 veces la población actual, siendo el municipio que mayor desarrollo tendrá en los años venideros. De no tomarse medidas para el año horizonte el nivel de servicio pasará a E, con lo que ello conlleva. Lo desfavorable de este tramo es la invasión urbanística a ambos márgenes del corredor, estando la vía ciertamente estrangulada en varios sectores del mismo.

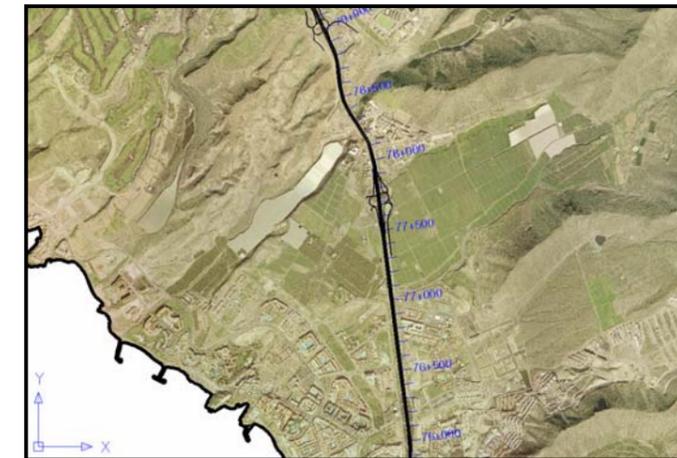


DESDE EL ENLACE DE SAN EUGENIO (P.K. 74+500) HASTA LA ENTRADA DE PLAYAS DE FAÑABE (P.K. 75+700)

DESDE EL ENLACE DE TORVISCAS (P.K. 75+700) HASTA EL ENLACE DE ADEJE P.K. (77+700)

Esta parte de la Tf-1 ha sido recientemente ampliada a 2 carriles por sentido (año 2004), y no presenta en la actualidad mayores problemas en sus niveles de servicio, pero es sin embargo con mucho la zona de mayor expansión urbanística de todo Tenerife, y de no hacer las previsiones adecuadas pasaría de tener nivel de servicio C a E en el año horizonte. Hay que tener en cuenta no solo el incremento poblacional sino la creación de nuevos centroides debido a conexión del anillo insular que sin duda generará aumentos de tráfico.

Por otra parte las futuras conexiones previstas, Variante de la TF-1 y posible conexión de Medianías en algún punto de este segmento generará mayor carga de tráfico aún.



DESDE EL ENLACE DE TORVISCAS (P.K. 75+700) HASTA EL ENLACE DE ADEJE P.K. (77+700)

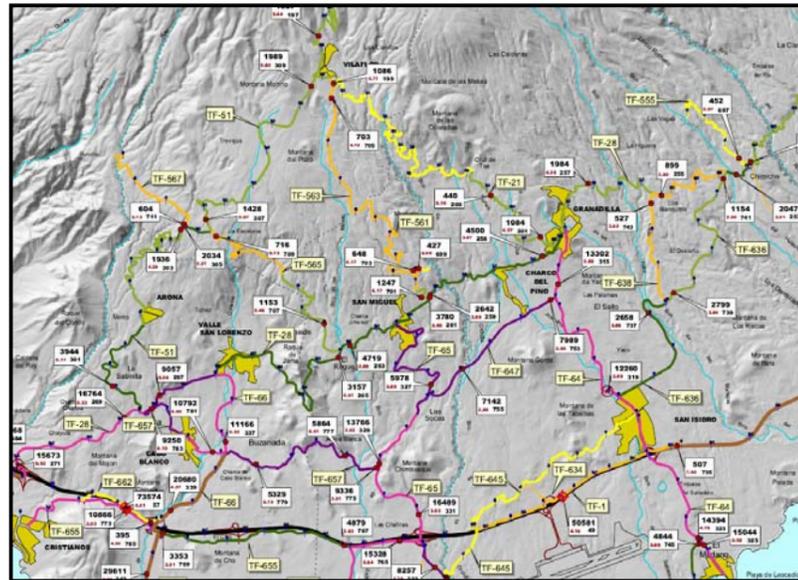
2.3.1.2. LA MEDIANIA

Denominamos eje de medianía al corredor que une los núcleos de Arico-Granadilla-San Miguel-Arona y en menor medida Adeje. En la actualidad están conectados por distintas carreteras que van enlazando una con otras, pero la principal es la TF-28, que viene desde más allá de Fasnia.

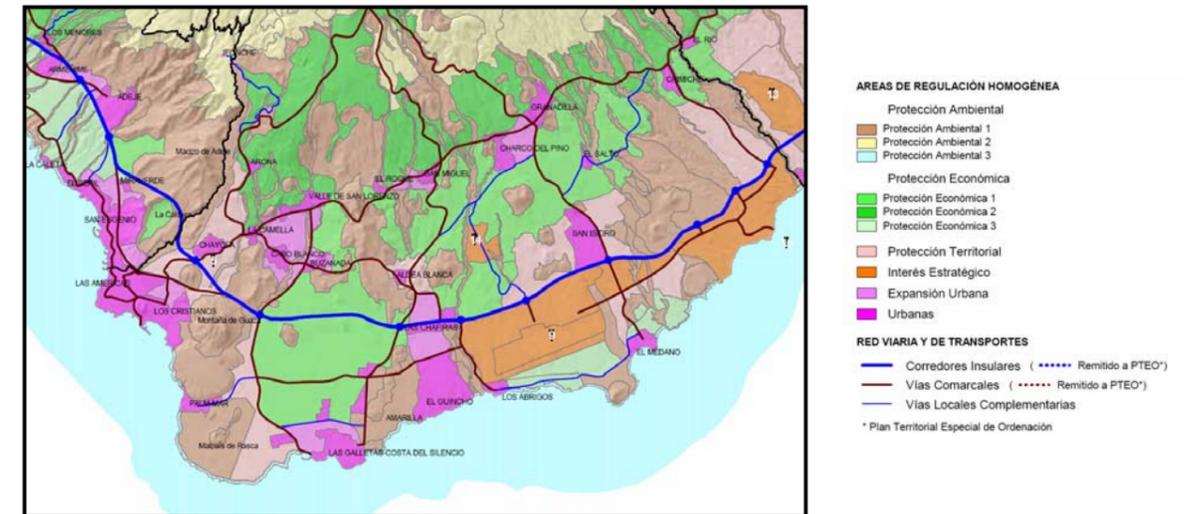
La principal característica por la que viene marcado este "corredor" es la orografía, aparte de los desniveles y altas cotas, por el constante cruce de barranqueras que hacen sinuoso y difícil el trazado. Por tanto en planta la carretera tiene innumerables curvas y en alzado grandes pendientes en algunas zonas.

Actualmente esta situación lleva a que la mayoría de los conductores prefieran descender hasta la TF-1 a través de los numerosos enlaces que hay a lo largo de la traza para trasladarse de un núcleo a otro. Otra característica de esta vía es que cada vez que penetra en un núcleo poblacional más o menos importante lo hace atravesando por el casco urbano del mismo, circunstancia que ralentiza aún más la travesía y por tanto es otro factor disuasorio para la elección de ésta vía.

Si partimos de Arico, sentido hacia Adeje, se tomaría por medianías la TF-28 atravesando Chimiche hasta Granadilla. Aquí la vía recorre todo el casco y se dirige hacia San Miguel pasando por el charco del Pino. Continúa descendiendo hasta cruzar el Valle San Lorenzo para posteriormente enlazar con la TF-28 y llegar a Arona. Para desplazarse de Arona hacia Adeje es obligatorio descender hasta la TF-1 y a través del Enlace de Los Cristianos incorporarse a la TF-1. Como se puede observar en el plano que a continuación se adjunta las conexiones entre estos puntos es impracticable en la mayoría de los casos por el trazado en planta de las vías.



Plano de Carreteras e IMD's del ámbito de estudio (2006)



Protecciones costeras en el ámbito de estudio

El diagnóstico por tanto es pésimo evaluado en sentido de practicidad y de temporalidad en los desplazamientos. En apartados siguientes veremos el funcionamiento transversal de éstas vías.

2.3.1.3. LA COSTA

El eje costero de la comarca viene caracterizado por un aspecto muy importante y es las áreas de protección ambiental que discontinuamente salpican toda la franja costera impidiendo de esta forma una continuidad en este eje.

El único tramo realmente costero que existe en la actualidad es el existente en la TF-643 de Los Abrigos a El Médano y en menor medida el de la TF-47 de Armeñime a Callao salvaje. Todas las demás vías circunvalan los espacios protegidos de la zona.

Para acceder por ejemplo de Las Galletas a los Abrigos hay que bordear a través de la TF- 562 hasta la TF- 65 (ver plano inferior) para volver a conectar con la costa.

Por tanto costeramente tampoco podemos obtener un vial continuo aunque si potenciar las características de las vías que aún circunvalando las zonas protegidas conectan unos núcleos con otros.

Es interesante sin embargo plantear la posibilidad de fomentar vía de servicio como la actual Guaza-Las Chafiras o como la proyectada de San Isidro, de forma que en ciertos tramos se circule por ellas (sin acceder a la Tf-1 como en la actualidad) ya que costeramente es imposible.



Tramo Las galletas – Amarilla Golf

El diagnóstico de la situación actual es desde el punto de vista de las infraestructuras viarias bastante desalentador y peor si imaginamos el crecimiento urbano de esta zona dentro de pocos años.

2.3.1.4. LA PERMEABILIDAD TRANSVERSAL

Actualmente la permeabilidad transversal a lo largo del corredor es inexistente, si entendemos por permeabilidad la posibilidad de cruce en cualquiera de los dos sentidos sin tener que pasar por un enlace con otras posibilidades. Efectivamente si vemos desde Adeje hasta Granadilla cualquier intento de cruce transversal nos daremos cuenta que es requisito para ello pasar por alguno de los enlaces que existen en la actualidad y que como comentamos tienen más de una posibilidad, es decir, permite a su vez cambio de sentido, entrada/salida de la TF-1 etc.

Granadilla

Dentro del Municipio de Granadilla la única opción de cruce es la TF-64 o en menor medida la TF-645, pero ésta última es una carretera en malas condiciones de diseño y conservación. Lo normal es ir hasta el enlace de San Isidro y ahí tener que encontrarse con todo el tráfico de entrada/salida de la TF-1. Por tanto la permeabilidad en este municipio es nula.

San Miguel

En el municipio de San Miguel nos encontramos exactamente en el mismo caso que en Granadilla. El actual enlace de las Chafiras es el único punto de paso viable en la actualidad, a través de la TF-65 y ya es de ahí cruzar hacia Los Abrigos o hacia los campos de Golf. Permeabilidad nula.

Arona

El Municipio de Arona dispone solo de dos vías de paso, Guaza y Los Cristianos pero en todos los casos a través de enlaces que prestan otras soluciones a la vez, siendo por tanto siempre engorroso tratar de cruzar por cualquiera de éstos tres puntos.

Desde Guaza se cruza por la TF-66, que ya hemos comentado en diversas ocasiones en este estudio en el estado de carga que se encuentra y desde Los Cristianos mediante la TF-28, que igualmente padece una IMD alta. Por tanto y tratándose de un Municipio que dispone a ambos márgenes de núcleos poblacionales muy importantes consideramos la permeabilidad transversal pésima.

Adeje

Se realiza mediante la TF-47, aunque en este caso no lo consideramos tan grave al existir aguas arriba un núcleo poblacional bastante pequeño y por tener en su planeamiento (y ya ejecutados) tres nuevos enlaces desde la obra de 2004, Enlaces de Adeje, de la Guardia Civil y de Ármenme.