

Índice

ANILLO INSULAR: EL TANQUE – SANTIAGO DEL TEIDE1

PROYECTO ENLACE LAS CHAFIRAS - OROTEANDA.....2

PROYECTO DE LA TF-1: LAS AMÉRICAS – FAÑABÉ. VÍAS COLECTORAS SOBRE FALSO TÚNEL. ISLA DE TENERIFE
.....3

ANILLO INSULAR: LA GUANCHA – ICOD DE LOS VINOS.....4

ANILLO INSULAR: BARRANCO DE ERQUES – SANTIAGO DEL TEIDE (segunda calzada)5

VARIANTE AEROPUERTO TENERIFE NORTE (con y sin vía exterior)6

CONEXIÓN CON EL PUERTO DE LOS CRISTIANOS9

TERCER CARRIL TF-5 DESDE EL AEROPUERTO NORTE A LA OROTAVA Y CARRIL BUS - VAO ENTRE SANTA CRUZ
Y LA OROTAVA 10

TERCER CARRIL TF-1: GÜÍMAR - SAN ISIDRO Y TERCER CARRIL SANTA CRUZ A GÜÍMAR COMO BUS VAO ITS 11

TERCER CARRIL TF-1: SAN ISIDRO - LAS AMÉRICAS 12

CIRCUNVALACIÓN NORTE DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTA CRUZ - LA LAGUNA 13

CONEXIÓN CON LA TF-13. TÚNEL MESA MOTA/GORGOLANA 16

TF-5. RED VIARIA DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA 17

VÍA LITORAL DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (FASE 1B, FASE 2 Y FASE 3) 18

VARIANTE DE LA TF-1 ENTRE PARQUE DE LA REINA Y COSTA ADEJE 19

PROYECTO	ANILLO INSULAR: EL TANQUE – SANTIAGO DEL TEIDE
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
Convenio entre el Ministerio de Fomento y la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de carreteras 2018-2027.	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS EN MATERIA DE CARRETERAS 2018 – 2027



Gobierno de Canarias

DENOMINACIÓN (según convenio):		TF-5 CIERRE DEL ANILLO INSULAR TRAMO: EL TANQUE - SANTIAGO DEL TEIDE TF-1 (62)
ISLA:	TENERIFE	
ESTADO:	OBRA EN EJECUCIÓN	
PRESUPUESTO ADJUDICADO:	241.470.628,18 €	
FECHA DE INICIO:	14/11/19	
FECHA DE FINALIZACIÓN:	31/03/25	
AÑO	ANUALIDAD	
2019	6.106.556,06 €	
2020	18.000.000,00 €	
2021	35.000.000,00 €	
2022	41.881.720,00 €	
2023	40.000.000,00 €	
2024	40.000.000,00 €	
2025	60.482.352,12 €	
TOTAL	241.470.628,18 €	

El objeto de la nueva carretera entre El Tanque y Santiago del Teide es el cierre por el Oeste del “anillo insular de Tenerife”. Con esta actuación se conecta los tramos ya puestos en servicio del Cierre del Anillo (Adeje- Santiago del Teide, perteneciente al Corredor Insular Sur y al Cierre Oeste; y de Icod- El Tanque, perteneciente al Cierre Oeste), y se dota de una vía con mayor capacidad y seguridad que la actual TF-82, mas acorde con la demanda de esta parte de la isla. Además, la puesta en servicio de este tramo de carretera incrementará la conectividad entre el Norte y el Sur de la Isla por el lado Oeste, lo que ayudará a disminuir el nivel de congestión que sufre actualmente la TF-5 en dirección a Santa Cruz de Tenerife.



Fuente: Gobierno de Canarias

Objeto y descripción
El objeto de la nueva carretera entre El Tanque y Santiago del Teide es el cierre por el Oeste del “anillo insular de Tenerife”. Con esta actuación se conecta los tramos ya puestos en servicio del Cierre del Anillo (Adeje- Santiago del Teide, perteneciente al Corredor Insular Sur y al Cierre Oeste; y de Icod- El Tanque, perteneciente al Cierre Oeste), y se dota de una vía con mayor capacidad y seguridad que la actual TF-82, más acorde con la demanda de esta parte de la isla. Además, la puesta en servicio de este tramo de carretera incrementará la conectividad entre el Norte y el Sur de la Isla por el lado Oeste, lo que ayudará a disminuir el nivel de congestión que sufre actualmente la TF-5 en dirección a Santa Cruz de Tenerife.
Funcionalidad
Cierre del anillo insular en el oeste de la isla, alternativo a la TF-82 y prolongando desde Santiago del Teide la nueva carretera hasta el final de la variante de Icod de los Vinos.
Tráfico, capacidad y nivel de servicio
Posibilita el cambio de itinerario de los viajes con origen el norte de la isla con las zonas turísticas del sur al reducir los tiempos de viaje por este itinerario. De acuerdo al proyecto constructivo se estima que en el año 2025 se alcancen los 23.000 veh/día. Con la sección en autopista se dispone de una capacidad de unos 70.000 veh/día, con la que se podrá alcanzar el horizonte temporal con unas condiciones de circulación estable a alta velocidad (Nivel de Servicio B).
Presupuesto
241.470.628,18 €
Conclusión a efectos del PIMSIT
A considerar en las alternativas.

PROYECTO	PROYECTO ENLACE LAS CHAFIRAS - OROTEANDA
----------	--

Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto

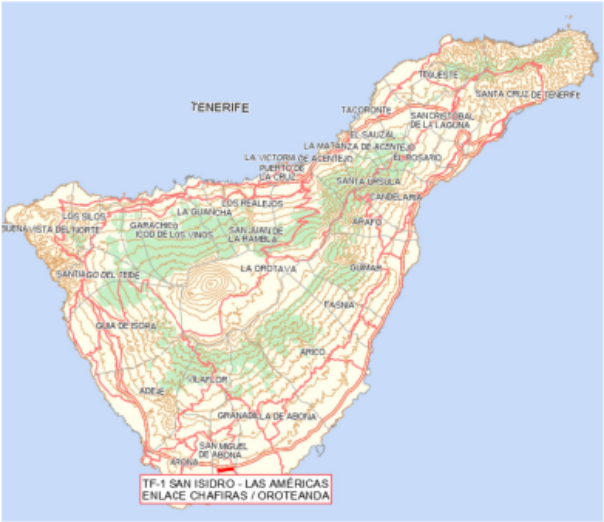
De acuerdo con la información del Gobierno de Canarias en relación al Convenio de Carreteras la situación actual de este proyecto es la siguiente, reflejada en la ficha adjunta. Este proyecto forma parte del proyecto ‘TF-1: San Isidro – Las Américas’ correspondiéndose con su Fase 1: Enlace Las Chafiras - Oroteanda

Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura



CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS EN MATERIA DE CARRETERAS 2018 – 2027



DENOMINACIÓN (según convenio):	TF-1 SAN ISIDRO- LAS AMÉRICAS. FASE 1 : ENLACE CHAFIRAS / ENLACE OROTEANDA (56)
ISLA:	TENERIFE
ESTADO:	OBRA EN EJECUCIÓN
PRESUPUESTO ADJUDICADO:	23.315.312,16 €
FECHA DE INICIO:	24/11/18
FECHA DE FINALIZACIÓN:	31/10/23
AÑO	ANUALIDAD
2018	50.755,31 €
2019	1.771.893,67 €
2020	4.515.402,08 €
2021	7.756.000,00 €
2022	2.621.261,10 €
2023	6.600.000,00 €
TOTAL	23.315.312,16 €
Esta actuación consiste fundamentalmente en la modificación del enlace de Las Chafiras de tal manera que se reordene el tráfico y facilite con seguridad los accesos desde la TF-1 hacia San Miguel, Los Abrigos y la zona de turismo residencial de la zona. Para mejorar todavía más el tráfico en este tramo de la TF-1 se proyecta la ejecución de un nuevo enlace en Oroteanda que facilite un nuevo acceso al núcleo de San Miguel y comunique la autopista con la zona de Las Galletas, Costa del Silencio y Tenbel a través de la carretera insular TF-652.	
	

Fuente: Gobierno de Canarias

Objeto y descripción

El enlace de Las Chafiras es en la actualidad uno de los enlaces más saturados de la autopista TF-1. La alta ocupación de las glorietas en ambos márgenes de la autopista hace que los ramales y vías que conectan con ellas se colapsen y se generen largas colas, que con frecuencia llegan hasta el tronco de la autopista. El origen de esta disfunción está, aparte de las altas intensidades de tráfico, en el pequeño diámetro de las glorietas y en los numerosos ramales que tienen, lo que provocan muchos cruces entre las entradas y salidas en un espacio reducido. Las soluciones propuestas pasan por la remodelación del enlace actual con una tipología de mayor capacidad y la ejecución de un nuevo enlace al otro lado de Las Chafiras para descargar parte del tráfico y mejorar la accesibilidad. Por ello, las obras consisten fundamentalmente en la modificación del enlace de Las Chafiras para la reordenación del tráfico y facilitar los accesos desde la TF-1 hacia San Miguel, Los Abrigos y la zona turística residencial de la zona. Junto a la mejora del enlace de Las Chafiras se ejecuta uno nuevo (enlace de Oroteanda) para comunicar la TF-1 con Las Galletas, Costa del Silencio y Tenbel a través de la TF-652.

Funcionalidad

Mejora de la capacidad de los dos enlaces

Tráfico, capacidad y nivel de servicio

De acuerdo al anejo de tráfico del proyecto, se puede afirmar que el tronco de la TF-1 en el tramo comprendido entre San Isidro y Las Américas funcionará correctamente en el periodo analizado. En cuanto a las zonas de confluencia de las entradas y salidas, en el tramo Las Chafiras - Oroteanda también funcionarán correctamente.

Presupuesto

PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN 34.904.345,77 €

Conclusión a efectos del PIMSIT

Debe formar parte de las propuestas a evaluar ya que está en la línea de ampliar la capacidad del transporte tanto para vehículos ligeros como para el transporte público por carretera.

PROYECTO	PROYECTO DE LA TF-1: LAS AMÉRICAS – FAÑABÉ. VÍAS COLECTORAS SOBRE FALSO TÚNEL. ISLA DE TENERIFE
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
Este Proyecto permite recuperar el carácter semiurbano de la TF-1 a su paso por la zona turística de Las Américas de manera que al soterrar el tráfico de largo recorrido se facilite la permeabilidad de la autopista y en consecuencia el transporte público y otros modos puedan ordenarse de manera más accesible. En fase de redacción de proyecto y obra, ofrece una oportunidad para integrar la trama urbana, reducir el ruido y facilitar la implementación de nuevos modos de transporte en el nivel superior resultante. A considerar como parte de un esquema viario integrado con los carriles Bus VAO a estudiar a lo largo de la TF-1.	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS EN MATERIA DE CARRETERAS 2018 – 2027



Gobierno de Canarias

DENOMINACIÓN (según convenio):

ISLA:

ESTADO:

PRESUPUESTO DE LICITACIÓN:

FECHA DE INICIO:

FECHA DE FINALIZACIÓN:

AÑO	ANUALIDAD
2022	8.015.633,00 €
2023	33.069.039,23 €
2024	33.069.039,23 €
2025	33.069.039,24 €
TOTAL	107.222.750,70 €

TF-1 TRAMO: LAS AMÉRICAS – FAÑABÉ. AUMENTO CAPACIDAD VÍAS COLECTORAS SOBRE FALSO TÚNEL (59)

TENERIFE

PROYECTO Y OBRA EN LICITACIÓN

107.222.750,70 €



TF-1 LAS AMÉRICAS - FAÑABÉ
VÍAS COLECTORAS SOBRE FALSO TÚNEL

Se persigue con esta actuación soterrar la autopista TF-1 con un falso túnel en el tramo comprendido entre Las Américas y Miraverde, quedando la parte superior como unas vías colectoras tipo rambla que permitan derivar el tráfico mediante cuatro nudos hacia Playa de Las Américas, Torviscas y Fañabé. La actuación comienza en el PK 73+600 de la TF-1, finalizando en el PK 76+200. Con la actuación se pretende restañar la herida que la autovía produce en la zona turística de Las Américas, dotando de mayor capacidad a la actual TF-1. La parte superior del falso túnel, donde se ubicarán las vías colectoras, quedarán completamente ordenada, con un itinerario peatonal accesible, carril bici y zonas verdes.

Fuente: Gobierno de Canarias

Objeto y descripción
Reducir el impacto de la TF-1 en la aglomeración turística del sur de la Isla mediante su soterramiento en un tramo.
Funcionalidad
Carácter urbano que reduzca el ruido, la contaminación paisajística y los accidentes.
Tráfico, capacidad y nivel de servicio
Contribuirá a una mejora de la precepción de la red viaria pero no de las condiciones de circulación. De acuerdo al estudio de tráfico realizado en ‘Anteproyecto Obras de la TF-1 Las Américas – Fañabé. Aumento de la capacidad en vías colectoras sobre falso túnel. Isla de Tenerife’, el nuevo túnel captaría unos 23.000 veh/día en el año de puesta en servicio (2025). El resto de los vehículos debe circular por el sistema de vías de servicio creado para resolver el tráfico local.
Presupuesto
El presupuesto vigente para el proyecto ‘TF-1: Las Américas – Fañabé. Vías colectoras sobre falso túnel. Isla de Tenerife’ es de 106.717.117,70.
Conclusión a efectos del PIMSIT
Indiferente a efectos de la mejora del transporte en la zona.

PROYECTO	ANILLO INSULAR: SAN JUAN DE LA RAMBLA – ICOD DE LOS VINOS
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
Convenio entre el Ministerio de Fomento y la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de carreteras 2018-2027.	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	



CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS EN MATERIA DE CARRETERAS 2018 – 2027



DENOMINACIÓN (según convenio): TF-5 CIERRE DEL ANILLO INSULAR TRAMO: SAN JUAN DE LA RAMBLA – ICOD (63)

ISLA: TENERIFE

ESTADO: PROYECTO EN REDACCIÓN

PRESUPUESTO ADJUDICADO: 294.250,00 €

FECHA DE INICIO: 17/02/21

FECHA DE FINALIZACIÓN:

AÑO	ANUALIDAD
2021	255.006,41 €
2022	
2023	39.243,59 €
TOTAL	294.250,00 €

La actuación consiste en la ejecución de una nueva carretera que se desarrolla entre San Juan de La Rambla, La Guancha e Icod de Los Vinos. Esta vía supone una variante de la TF-5, conectando mediante una estructura en “Y” proyectada en Las Aguas, continuando en túnel hasta el barranco de Las Monjas, que se cruza mediante viaducto, para entrar en un segundo túnel y salir al enlace de “La Guancha” que permite la conexión con esa población. Nuevamente se entra en un tercer túnel, “Las Cucharas”, que finaliza en el entorno de Buen Paso, y con un enlace se conecta con el siguiente tramo del “Anillo Insular” y con la Isla Baja.

Fuente: Gobierno de Canarias

Objeto y descripción
La actuación consiste en la ejecución de una nueva carretera que se desarrolla entre San Juan de La Rambla, La Guancha e Icod de Los Vinos. Esta vía supone una variante de la TF-5, conectando mediante una estructura en “Y” proyectada en Las Aguas, continuando en túnel hasta el barranco de Las Monjas, que se cruza mediante viaducto, para entrar en un segundo túnel y salir al enlace de “La Guancha” que permite la conexión con esa población. Nuevamente se entra en un tercer túnel, “Las Cucharas”, que finaliza en el entorno de Buen Paso, y con un enlace se conecta con el siguiente tramo del “Anillo Insular” y con la Isla Baja.
Funcionalidad
Cierre del anillo insular en condiciones homogéneas del nivel de servicio.
Tráfico, capacidad y nivel de servicio
IMD menor que en los tramos entre anteriores hasta Los Realejos, pero suficientes para justificar su mejora y eventual duplicación a futuro respetando los condicionantes ambientales. Del proyecto Actualización del proyecto de trazado y proyecto de construcción ‘Cierre del Anillo Insular. Tramo: Nueva carretera San Juan de la Rambla – Icod de los Vinos’, elaborado por Trazas Ingeniería se extrae que, para el año horizonte (2035), la máxima IMD se obtiene en el tramo entre el enlace de San Juan de la Rambla y el Enlace de La Guancha, superándose los 55.000 veh/día.
Presupuesto
174.928.265,01 €
Conclusión a efectos del PIMSIT
Forma parte de las alternativas viarias a estudiar.

PROYECTO	ANILLO INSULAR: BARRANCO DE ERQUES – SANTIAGO DEL TEIDE (SEGUNDA CALZADA)
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
Convenio entre el Ministerio de Fomento y la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de carreteras 2018-2027.	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	



CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS EN MATERIA DE CARRETERAS 2018 – 2027



DENOMINACIÓN (según convenio):

ISLA:

ESTADO:

PRESUPUESTO ADJUDICADO:

FECHA DE INICIO:

FECHA DE FINALIZACIÓN:

AÑO	ANUALIDAD
2022	109.344,46 €
2023	590.731,52 €
TOTAL	700.075,98 €

TF-1 :TRAMO ERQUES - SANTIAGO DEL TEIDE: AUMENTO PLATAFORMA 2º CARRIL (60)

TENERIFE

PROYECTO EN REDACCIÓN

700.075,98 €

04/10/22

04/06/23

El tramo a proyectar contempla las obras de la segunda calzada de la TF-1. Arranca en el enlace de acceso al Puerto de Fonsalía, P.k. 7+060, y termina en el P.K. 13+400. Incluye, por tanto, la mayor parte del cierre del anillo insular en el T.M de Guía de Isora. El objeto del presente contrato consiste en dotar de una segunda calzada a la actual carretera, al disponerse de un informe sobre el riesgo y la peligrosidad de la carretera de interés regional TF-1, concretamente entre el P.K. 87+000 (coincidente con el acceso a Fonsalía a través de la carretera insular TF-46 y con el núcleo de Vera de Erques) y el P.K. 101+000 (glorieta de conexión con la carretera insular TF-375, previo al acceso al núcleo de Santiago del Teide), y la bajada a Fonsalía, la cual se realiza a través de la carretera TF-46 desde su conexión con la carretera regional TF-1 y la carretera insular TF-47, del Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje del Cabildo Insular de Tenerife.

Fuente: Gobierno de Canarias

Objeto y descripción
El tramo a proyectar contempla las obras de la segunda calzada de la TF-1. Tramo: Erques – Santiago del Teide desde la bifurcación de la TF-1 hacia la costa oeste de la isla. La mencionada autopista presenta en este tramo del anillo insular un problema generalizado de saturación por el elevado tráfico que la recorre, principalmente congestionada en los enlaces de las poblaciones más importantes.
Funcionalidad
Ampliación de capacidad en este tramo ya construido del cierre del anillo insular
Tráfico, capacidad y nivel de servicio
Mejora de la capacidad y homogeneización del nivel de servicio. Con la nueva calzada, se estima una IMD de XXXX veh/día.
Presupuesto
No se conoce. El PIMSIT estima su presupuesto en 75 millones de € aproximadamente
Conclusión a efectos del PIMSIT
Incluido en las alternativas.

PROYECTO	VARIANTE AEROPUERTO TENERIFE NORTE (CON Y SIN VÍA EXTERIOR)
----------	---

Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto

Con fecha de junio de 2004, se redactó el Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife por parte de la Dirección General de Infraestructura Viaria del Gobierno de Canarias, y con fecha de 23 de septiembre de 2004 se publicó en el Boletín Oficial de Canarias el anuncio, relativo a la exposición pública del Proyecto.

A principios del año 2006, tras considerar las sugerencias se redacta el Plan que se somete a información ciudadana y sucesiva tramitación. El Cabildo Insular de Tenerife aprobó definitivamente el 19 de julio 2006 el “Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife (PTE)” y que se aprobó definitivamente mediante la publicación en el Boletín Oficial de Canarias con fecha 21 de febrero de 2007.

Tomando como base la ordenación establecida en el PTEOSVAM se desarrolló una parte de dicha planificación a través del “Proyecto de Trazado de la Circunvalación Área Metropolitana de Tenerife: Circunvalación Oeste, Variante TF-5, Rondas Oeste y Sur de La Laguna y reconversión TF-5” (Vía exterior) que, tras el periodo de información pública, realizó un ajuste del trazado en alzado para dar cumplimiento a las servidumbres existentes en el Aeropuerto. Dicho proyecto fue sometido a información pública el 22 de febrero del 2007 (BOC Nº51).

Posteriormente la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias contrató en junio de 2007 la redacción del Proyecto de Trazado y el Proyecto Constructivo de la “Circunvalación Norte del Área Metropolitana de Santa Cruz de Tenerife-La Laguna”.

Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura

La ficha del Gobierno de Canarias se refiere únicamente a la Variante de la TF-5: Padre Anchieta – Guajara por estar este proyecto en el Convenio de Carreteras.

La actuación Circunvalación Oeste (Vía Exterior) no está incluida como obra perteneciente al Convenio de Carreteras.



CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS EN MATERIA DE CARRETERAS 2018 – 2027



DENOMINACIÓN (según convenio):

ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE: VARIANTE DE TF-5: PADRE ANCHIETA – GUAJARA (67)

ISLA:

TENERIFE

ESTADO:

PROYECTO EN REDACCIÓN

PRESUPUESTO ADJUDICADO:

1.559.858,69 €

FECHA DE INICIO:

22/04/21

FECHA DE FINALIZACIÓN:

20/04/23

AÑO

ANUALIDAD

2021

720.713,67 €

2022

0,00 €

2023

839.145,02 €

TOTAL

1.559.858,69 €

La Variante de la TF-5 servirá de conexión entre la futura Circunvalación Oeste y la actual Autopista TF-5, y tiene como misión principal evitar el paso del tráfico insular por el entramado urbano del municipio de San Cristóbal de La Laguna, así como la consiguiente concurrencia de los tráficos de paso y de agitación en el interior del citado municipio.

Los datos de tráfico en este tramo de la citada autopista se traducen en una situación de grave congestión en hora punta, con la merma que ello supone en la accesibilidad al Área Metropolitana.



Fuente: Gobierno de Canarias

Objeto y descripción

El tramo a proyectar contempla las obras de la futura Variante de la TF-5, incluida dentro del ámbito específico de ordenación del PTEOSVAM de Tenerife, en cuyo contenido rezan las siguientes determinaciones:

- Desde el enlace de la TF-5 con la Vía de Ronda, y con un trazado sensiblemente paralelo a la Ronda Sur, se ubica la denominada “Variante de la TF-5”, la cual tiene la importante función de evitar el paso del tráfico insular por el entramado urbano de San Cristóbal de La Laguna.
- Esta nueva vía tendrá carácter de autopista, y unirá la TF-5 con la Circunvalación Oeste, en concreto con el tramo que rodea el Aeropuerto de Los Rodeos por su lado Sur, conformando la unión de ambas una variante de la TF-5 entre Guamasa y Campus Guajara.
- Así mismo, resulta igualmente destacable la conexión de la nueva vía con la actual Autopista TF-5, en los nodos inicial y final de su trazado. En el primer caso, y según se recoge expresamente en el documento de ordenación del PTEOSVAM:

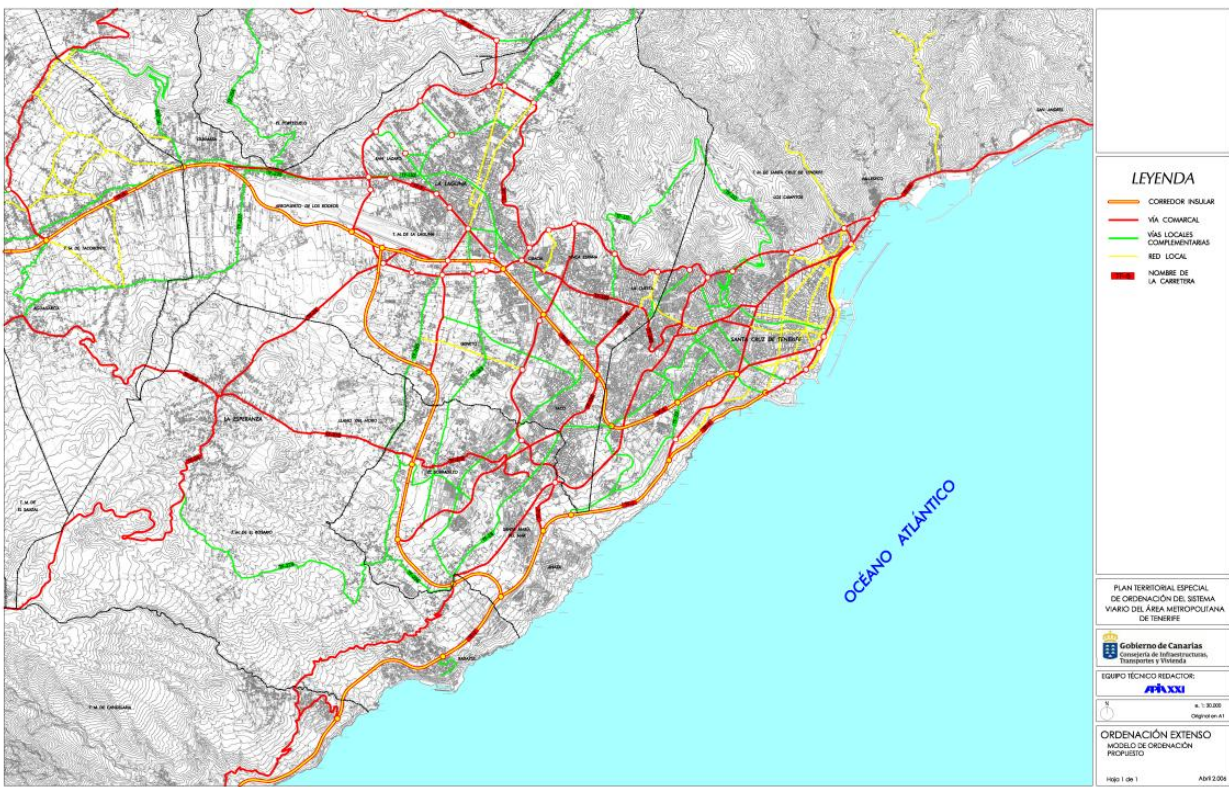


6

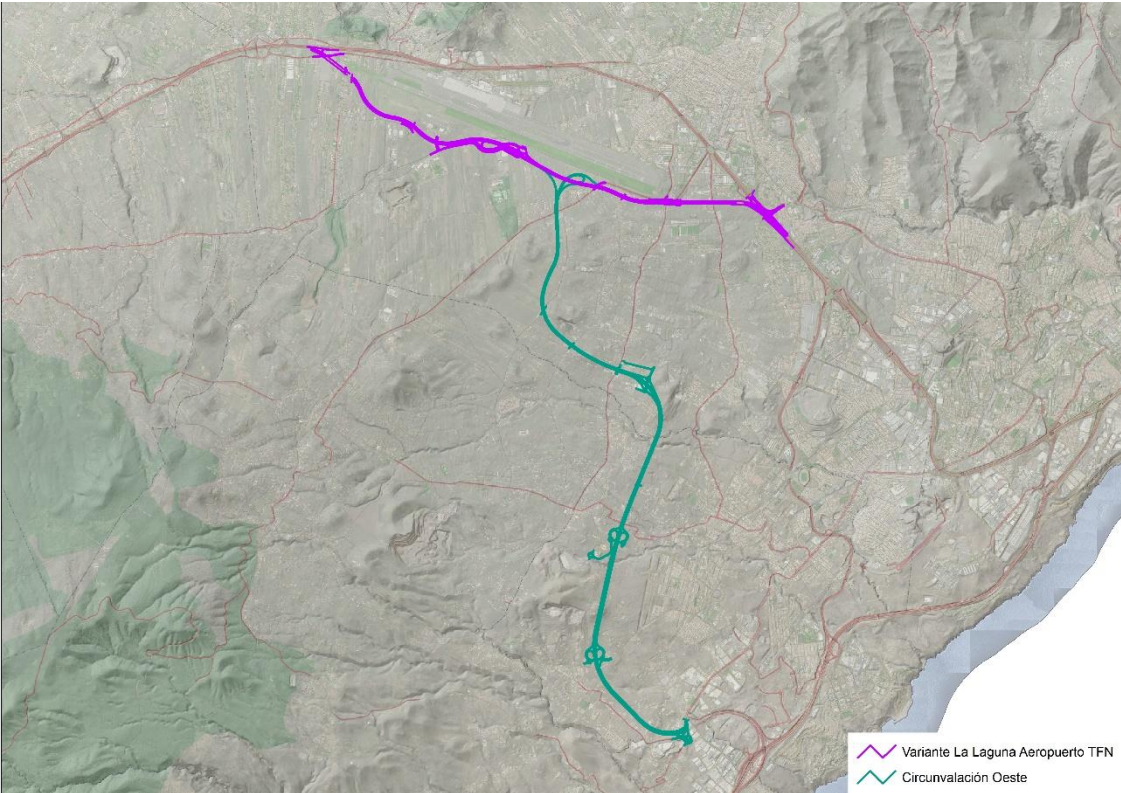
- Presenta una especial importancia la conexión entre la Variante de la TF-5 y el inicio de la Vía de Ronda de La Laguna; con el fin de proporcionar movimientos lo más directos posibles, se propone la ejecución de sendos túneles de conexión entre ambas infraestructuras los cuales pasarán bajo la glorieta actual de inicio de la Vía de Ronda, para posteriormente transcurrir paralelos al túnel existente, y desembocar en la glorieta de unión entre la Vía de Ronda y la Circunvalación Norte. De esta manera se evitará la aparición de trenzados dentro del túnel existente y se dotará de una mayor capacidad a un tramo que absorberá una alta intensidad de tráfico una vez se ponga en marcha la Circunvalación Norte.

Funcionalidad

Insular y metropolitana dada la configuración de la red viaria de la isla. La variante viene a descargar la TF-5 del tráfico de paso norte-sur que no tiene origen/destino ni Santa Cruz ni La Laguna. Modelo propuesto en el PTEO del Sistema Viario del Área Metropolitana con la Variante de la TF-5 y el resto del viario metropolitano: Vía Exterior, Circunvalación Norte, Rondas de San Cristóbal de La Laguna, etc.



Fuente: PTEOSVAM



Fuente: Elaboración propia

Tráfico de la nueva Variante de la TF-5

A los datos definitivos obtenidos para la TF-5 en el año de puesta en servicio, el Proyecto de Trazado aplica finalmente la estimación de captación por parte de la Variante realizada en el portal de “Asignaciones de Tráfico” del Cabildo de Tenerife, donde, se estima que la futura Variante tendrá una captación del 76,13% del tráfico de la TF-5, cifra a juicio de los redactores de este PIMSIT claramente sobreestimada. No se ha estudiado qué hacer con la actual TF-5 y si la mejora de capacidad permitiría, a su vez, la reserva de carriles Bus VAO para canalizar el transporte público.

Presupuesto (solo de la Variante de la TF-5)

El Presupuesto Base de Licitación, diciembre 2021, (excluido el IGIC), asciende a trescientos treinta y dos millones doscientos ochenta y tres mil ciento noventa y dos euros con cuarenta y tres céntimos (332.283.192,43 €). Proyecto del Gobierno de Canarias incluido en el Convenio de Carreteras MITMA-Gobierno de Canarias.

Conclusión a efectos del PIMSIT

A considerar en cualquiera de las alternativas que se planteen dada la falta de capacidad actual de la TF-5 y la oportunidad que para el transporte público supone la descarga de tráfico entre Santa Cruz y La Laguna por la captación de tráfico en la Variante, tráfico que se estima inicialmente en un 30% del tráfico actual y no en la cifra recogida en el Proyecto de Trazado. La posibilidad de mejora del transporte público en la actual TF-5 debe ser considerada.



Gobierno de Canarias
Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda
Dirección General de Infraestructura Viaria

Asimismo, se establece para calzadas de tres o más carriles por sentido de circulación, se considera que actúa sobre el exterior el 85% de los vehículos pesados que circulan en ese sentido.

Si bien no disponemos de los tráficos específicos por carril, la unidad técnica de aforos del Cabildo de Tenerife si identifica el reparto por sentido del tráfico en cada una de las estaciones, el cual se incluye a continuación.

Estación	IMD 2019	Ascendente		Descendente		
		IMD	%	IMD	%	
85	Autopista del Sur	105.065	57.484	54,71%	47.581	45,29%
93	Alcampo	113.107	62.658	55,40%	50.449	44,60%
97	Padre Anchieta	113.108	58.036	51,31%	55.072	48,69%
99	Bomberos	105.985	52.054	49,11%	53.931	50,89%
103	Aeropuerto de Los Rodeos	89.091	44.527	49,98%	44.564	50,02%
111	El Sauzal	74.950	37.959	50,65%	36.991	49,35%

Por tanto y resumiendo, se adopta como IMD representativa del tramo, la correspondiente a la estación nº 97 "Padre Anchieta" con un valor en 2019 de 113.108 veh./día, la cual se extrapola al año de puesta en servicio (2028) con un 1% de crecimiento anual, lo que supone una IMD de 123.705 veh./día, a esta, se le aplica un porcentaje de vehículos pesados del 3,72%, una distribución por sentido del 55% y una distribución por carril de proyecto del 85%, obteniéndose finalmente una **Intensidad Diaria de Vehículos Pesados en el Carril de Proyecto en el Año de Puesta en Servicio de 2.152 veh.pesados/día.**

A los datos definitivos obtenidos para la TF-5 en el año de puesta en servicio, debemos de aplicarles finalmente la estimación de captación por parte de la Variante realizada en el portal de "Asignaciones de Tráfico" del Cabildo de Tenerife, donde, tal y como se representa en la siguiente figura, se estima que la **futura Variante tendrá una captación del 76,13% del tráfico de la TF-5.**

PROYECTO DE TRAZADO DE LA CIRCUNVALACIÓN ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE
VARIANTE TF-5: PADRE ANCHIETA – LOS RODEOS
FASE 1 CIRCUNVALACIÓN DE LA LAGUNA

Ilustración XXVIII.- Distribución del Tráfico hacia Circunvalación desde Santa Cruz de Tenerife

Aplicando dicha captación a la IMDp obtenida anteriormente, se obtiene la IMDp final de diseño del firme, la cual asciende a **1.638 vehículos pesados en el Carril de Proyecto en el Año de Puesta en Servicio.**

TABLA 1.A. CATEGORÍAS DE TRÁFICO PESADO T00 A T2

CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO	T00	T0	T1	T2
IMDp (vehículos pesados/día)	< 4 000 ≥ 4 000	< 2 000 ≥ 2 000	< 2 000 ≥ 800	< 800 ≥ 200

TABLA 1.B. CATEGORÍAS DE TRÁFICO PESADO T3 Y T4

CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO	T31	T32	T41	T42
IMDp (vehículos pesados/día)	< 200 ≥ 100	< 100 ≥ 50	< 50 ≥ 25	< 25

1.4.6.1.2 CAPACIDAD Y NIVEL DE SERVICIO

Para el cálculo de la capacidad y nivel de servicio de la nueva infraestructura será de aplicación lo establecido por el Manual de Capacidad (High Capacity Manual 2010).

Tal y como se desarrolla en el Anejo N°6 "Planeamiento y Tráfico" se obtiene un **Nivel de Servicio C** en el año de puesta en servicio (2028) y horizonte medio (2038) y un nivel de servicio **D** para el año horizonte 2048,



Memoria
Página - 42 -

Fuente: Proyecto de trazado de la Circunvalación del Área Metropolitana de Tenerife. Variante TF-5: Padre Anchieta – Los Rodeos



8

PROYECTO	CONEXIÓN CON EL PUERTO DE LOS CRISTIANOS
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
De acuerdo con la información del Gobierno de Canarias en relación al Convenio de Carreteras la situación actual de este proyecto es la siguiente, reflejada en la ficha adjunta.	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS EN MATERIA DE CARRETERAS 2018 – 2027



Gobierno de Canarias

DENOMINACIÓN (según convenio):

TF-1 CONEXIÓN CON PUERTO DE LOS CRISTIANOS (58)

ISLA:

TENERIFE

ESTADO:

EXPEDIENTE INCOADO

PRESUPUESTO DE LICITACIÓN:

15.000,00 €

FECHA DE INICIO:

FECHA DE FINALIZACIÓN:

La actuación prevista consiste en dotar de un acceso al Puerto de Los Cristianos desde la TF-1 que aporte un nivel de servicio adecuado a la condición de esta infraestructura, tratándose de uno de los puertos de Interés general con más tráfico de pasajeros de España. Actualmente la limitación de la capacidad en el acceso por el viario municipal origina frecuentes colapsos operativos tanto para los usuarios del puerto como para los vecinos y turistas. La actuación busca mejorar el nivel de servicio del acceso.



Fuente: Gobierno de Canarias

Objeto y descripción
El proyecto consiste en la ejecución de un nuevo acceso al Puerto de Los Cristianos desde la TF-1. El Puerto de Los Cristianos es uno de los Puertos de Interés General con más tráfico de pasajeros de España. El viario actual de acceso al Puerto es un viario municipal que origina frecuentes colapsos.
Funcionalidad
El principal objetivo de esta actuación es la mejora del nivel de servicio del acceso.
Tráfico, capacidad y nivel de servicio
Del ‘Estudio de tráfico y Alternativas de la Mejora y Acondicionamiento del acceso al Puerto de Los Cristianos’ elaborado por PROYMA en el año 2018 se extrae que, con el fin de disminuir las retenciones en el ámbito de estudio, se proponen una serie de mejoras en el sistema viario (Acondicionamiento de la glorieta de la Av. La Habana con el espigón del Benchijigua, aumento a dos carriles de la Av. La Habana hacia la TF-1, acondicionamiento de la glorieta de la Av. La Habana con la Av. Finlandia, paso inferior y remodelación de la glorieta de la Av. Chayofita y remodelación de la glorieta sur del enlace de la TF-1). El nuevo acceso inferior alcanzaría los 1.300 veh/h.
Presupuesto
Presupuesto Base Licitación (2003): 7.439.948,48 € (Proyecto de Construcción "Conexión entre el Puerto de los Cristianos y la Autopista del Sur de Tenerife TF-1", 2003)
Conclusión a efectos del PIMSIT
Debe formar parte de las propuestas a evaluar.

PROYECTO	TERCER CARRIL TF-5 DESDE EL AEROPUERTO NORTE A LA OROTAVA Y CARRIL BUS - VAO ENTRE SANTA CRUZ Y LA OROTAVA
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
De acuerdo con la información del Gobierno de Canarias en relación al Convenio de Carreteras la situación actual de este proyecto es la siguiente, reflejada en la ficha adjunta.	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	



CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS EN MATERIA DE CARRETERAS 2018 – 2027



DENOMINACIÓN (según convenio):	TF-5 :TERCER CARRIL TF-5 AEROPUERTO – LA OROTAVA (66)
ISLA:	TENERIFE
ESTADO:	PROYECTO EN REDACCIÓN
PRESUPUESTO ADJUDICADO:	1.810.276,75 €
FECHA DE INICIO:	31/05/21
FECHA DE FINALIZACIÓN:	31/12/23
AÑO	ANUALIDAD
2021	843.006,54 €
2022	134.542,91 €
2023	832.727,30 €
TOTAL	1.810.276,75 €
La actuación prevista consiste en la ejecución de un tercer carril por sentido de circulación en la actual autopista del Norte (TF-5). En la calzada derecha en el tramo comprendido entre el ramal de salida del enlace 11 de acceso al Aeropuerto y el ramal de salida al enlace 32 del Puerto de la Cruz (longitud aproximada 23 km) y en la calzada izquierda el tramo comprendido entre el ramal de entrada del enlace 32 del Puerto de la Cruz hasta el enlace 14 de Guamasá (longitud aproximada 20 km). Asimismo incluye el estudio, análisis y proyecto de un carril BUS-VAO-ITS en ambas calzadas de la TF-5 entre Santa Cruz de Tenerife y el Puerto de La Cruz y el estudio, análisis de alternativas, selección de la mas idónea y proyecto de la mejora y variante de trazado de la TF-5 entre los PP.KK. 20 y 22.	

Fuente: Gobierno de Canarias

Objeto y descripción
La autopista de Interés Regional TF-5 presenta graves problemas de congestión; para mejorar su fluidez se pretende implantar, un sistema de gestión del tráfico que favorezca un transporte más eficiente y sostenible basado en el uso del transporte colectivo y del coche compartido en detrimento del vehículo privado. Esta medida requiere disponer de tres carriles por calzada como mínimo, por lo que se dotará de un tercer carril por sentido entre La Orotava y el Aeropuerto, tal y como tiene la vía actual desde Santa Cruz al Aeropuerto, incrementando la capacidad de la TF-5, lo que también favorecerá su nivel de servicio. Por otra parte, se estudiará la eventual mejora de trazado de la TF-5 entre el P.K. 20 y el P.K. 22 de la TF-5 en donde existen unas curvas con características de trazado no adecuadas para una vía de alta capacidad, que obligan a limitar la velocidad a 80 km/h y su posible solución.
Funcionalidad
Este proyecto se considera, una vez esté redactado y aprobado, una alternativa clara y coherente con lo que debe ser la nueva política de transporte aplicada a las infraestructuras viarias, ya que permite implementar un sistema de capacidad desde el punto de vista del transporte insular en una actuación, en principio, de aumento de la capacidad de la vía. Su incorporación en cualquier escenario debe ser contemplada de manera prioritaria.
Tráfico, capacidad y nivel de servicio
Del ‘Proyecto de Trazado Tercer carril en la autopista TF-5 desde el P.K. 15+733,20 hasta La Orotava’ se extrae que los niveles de servicio se mantienen en ‘B’ para el año de puesta en servicio (2028), llegando a ‘C’ en el año horizonte (2045), produciéndose algún valor puntual con nivel ‘D’ en el enlace de Puerto de la Cruz (límite de la actuación y sobre el que no se actúa). De acuerdo al citado proyecto la intensidad horaria máxima en la hora punta para el año horizonte alcanzaría cerca de los 6.000 veh/h sentido ascendente por el tramo de Tacoronte.
Presupuesto
Presupuesto Base de Licitación sin IGIC: 277.917.695,57 € (‘Proyecto de Trazado Tercer carril en la autopista TF-5 desde el P.K. 15+733,20 hasta La Orotava’)
Conclusión a efectos del PIMSIT
Debe formar parte de las propuestas a evaluar ya que está en la línea de aprovechar al máximo las actuaciones en infraestructuras para fomentar el transporte público o el uso compartido del vehículo privado mediante carriles reservados.

PROYECTO	TERCER CARRIL TF-1: GÜÍMAR - SAN ISIDRO Y TERCER CARRIL SANTA CRUZ A GÜÍMAR COMO BUS VAO ITS
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
De acuerdo con la información del Gobierno de Canarias en relación al convenio de Carreteras, la situación actual del proyecto del tercer carril entre Güímar y San Isidro es la siguiente, reflejada en la ficha adjunta.	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS EN MATERIA DE CARRETERAS 2018 – 2027



Gobierno de Canarias

DENOMINACIÓN (según convenio):	TF-1 GÜÍMAR - SAN ISIDRO (55)
ISLA:	TENERIFE
ESTADO:	PROYECTO ADJUDICADO
PRESUPUESTO ADJUDICADO:	1.304.015,78 €
FECHA DE INICIO:	22/12/22
FECHA DE FINALIZACIÓN:	22/06/24
AÑO	ANUALIDAD
2022	81.549,88 €
2023	977.816,27 €
2024	244.649,63 €
TOTAL	1.304.015,78 €

La actuación prevista consiste en la ejecución de un tercer carril en la autopista TF-1 desde el municipio de Güímar hasta el enlace de San Isidro. Se ha previsto que, en los próximos años, el tramo de la TF-1 de Güímar a San Isidro, disminuya su nivel de servicio llegando a ser inadecuado para esta vía de alta capacidad, por lo que se justifica la ampliación del tercer carril en el citado tramo. Con esta actuación se completaría el paquete de diferentes actuaciones del convenio de carreteras que se vienen desarrollando con el fin de lograr un aumento de capacidad de la TF-1.



Fuente: Gobierno de Canarias

Objeto y descripción
La actual TF-1, como primera calzada, en el tramo Güímar- San Isidro se construyó en los años 70 y se duplicó la calzada a finales de los 80. En la actualidad se encuentra congestionada en el inicio (7am-9am) y el final (17-19) de jornada laboral. Además, este tramo de vía conecta el polígono industrial de Güímar con el Puerto de Granadilla, por lo que es previsible que aumente considerablemente su IMD a medida que el Puerto se vaya desarrollando, así como su zona logística. Por ello se pretende ampliar un carril por sentido y, con el resto de actuaciones realizadas y planificadas, la TF-1 quedaría dotada de un tercer carril desde Santa Cruz de Tenerife hasta Las Américas. Será necesario realizar un estudio de alternativas para la ampliación de los túneles de Güímar y se estudiará la posibilidad de dotar de una vía de servicio que comunique el municipio de Güímar por el lado mar con el fin de eliminar de la TF-1 el tráfico de agitación.
Funcionalidad
Aunque está pensado como mera ampliación de capacidad de la TF-1 en este tramo, este proyecto debe considerar la posibilidad de incorporar un sistema ITS en el tercer carril que permita su uso como Bus VAO en determinadas horas de máxima congestión de la autopista. Una vez esté redactado y aprobado, resultaría una alternativa clara y coherente con lo que debe ser la nueva política de transporte aplicada a las infraestructuras viarias, ya que permitiría implementar un sistema de capacidad desde el punto de vista del transporte insular en una actuación en principio de aumento de la capacidad de la vía. A su vez este sistema ITS debería estudiarse en el actual tercer carril existente entre Santa Cruz a Güímar de manera que pueda también ser utilizado como Bus VAO ITS.
Tráfico, capacidad y nivel de servicio
De este proyecto no se conoce su estudio de demanda ni de vehículo privado ni de transporte público pues está actualmente en redacción. La IMD del tramo con el tercer carril debería ser similar al tráfico actual (máxima intensidad de unos 75.000 veh/día antes del enlace de San Isidro), si bien, y según las estimaciones del Gobierno de Canarias, el cierre del anillo reducirá la IMD de la TF-5 en unos 30.000 veh/día, lo que puede hacer que las condiciones de circulación de este tramo de la TF-1 se vean muy mejoradas, incluso con los dos carriles actuales por sentido. En el caso más pesimista de que esa reducción sea sensiblemente menor, se trata de una actuación que mejorará las condiciones de confort y seguridad, ya requeridas por el volumen de tráfico actual.
Presupuesto
De momento no se conoce el presupuesto de este proyecto. El PIMSIT estima la ejecución del Tercer carril Güímar – San Isidro en unos 100 millones de € aproximadamente.
Conclusión a efectos del PIMSIT
Debe formar parte de las propuestas a evaluar ya que está en la línea de aprovechar al máximo las actuaciones en infraestructuras para fomentar el transporte público o el uso compartido del vehículo privado mediante carriles reservados.

PROYECTO	TERCER CARRIL TF-1: SAN ISIDRO - LAS AMÉRICAS
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
De acuerdo con la información del Gobierno de Canarias en relación al convenio de Carreteras la situación actual de este proyecto es la siguiente, reflejada en la ficha adjunta (licitado en junio de 2022).	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS EN MATERIA DE CARRETERAS 2018 – 2027





GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS EN MATERIA DE CARRETERAS 2018 – 2027



DENOMINACIÓN (según convenio): TF-1 SAN ISIDRO- LAS AMÉRICAS. FASE 2 : TERCER CARRIL SAN ISIDRO - ENLACE OROTEANDA (57)

ISLA: TENERIFE

ESTADO: PROYECTO ADJUDICADO

PRESUPUESTO ADJUDICADO: 364.533,88 €

FECHA DE INICIO: 27/12/22

FECHA DE FINALIZACIÓN: 27/06/23

AÑO	ANUALIDAD
2022	24.533,88 €
2023	340.000,00 €
TOTAL	364.533,88 €

El tramo a proyectar contempla las obras del “Tercer Carril de la TF-1. Tramo San Isidro – Las Américas. Subtramo: San Isidro – Oroteanda”, y comienza en el P.K. 53+450, antes del nuevo enlace de San Isidro (Granadilla de Abona) y termina después del enlace de Oroteanda P.K. 64+000 (San Miguel de Abona). Consiste en dotar a la infraestructura de un tercer carril por sentido. La mencionada autopista presenta un problema generalizado de saturación por el elevado tráfico que la recorre, principalmente congestionada en los enlaces de las poblaciones más importantes. Así, se producen embottellamientos frecuentes en San Isidro y Las Chafiras. El mal funcionamiento de los enlaces provoca retenciones que se propagan hasta el tronco de la autopista. Se señala, además, la necesidad de remodelación de los enlaces existentes, provocada por la ampliación de la plataforma y la adaptación al planeamiento y normativa vigentes.



DENOMINACIÓN (según convenio): TF-1 SAN ISIDRO- LAS AMÉRICAS. FASE 3 : TERCER CARRIL ENLACE OROTEANDA - LAS AMÉRICAS (56)

ISLA: TENERIFE

ESTADO: PROYECTO ADJUDICADO

PRESUPUESTO ADJUDICADO: 382.525,00 €

FECHA DE INICIO: 23/12/22

FECHA DE FINALIZACIÓN: 23/08/23

AÑO	ANUALIDAD
2022	32.525,00 €
2023	350.000,00 €
TOTAL	382.525,00 €

El tramo a proyectar contempla las obras del “Tercer Carril de la TF-1. Tramo San Isidro – Las Américas. Subtramo: Oroteanda – Las Américas”, y comienza después del enlace de Oroteanda P.K. 64+000 (San Miguel de Abona) y termina después del enlace de Las Américas P.K. 73+760 (Arona y en menor grado Adeje)”. Consiste en dotar a la infraestructura de un tercer carril por sentido. La mencionada autopista presenta un problema generalizado de saturación por el elevado tráfico que la recorre, principalmente congestionada en los enlaces de las poblaciones más importantes. Así, se producen embottellamientos frecuentes en Guaza y Los Cristianos. El mal funcionamiento de los enlaces provoca retenciones que se propagan hasta el tronco de la autopista. Se señala, además, la necesidad de remodelación de los enlaces existentes, provocada por la ampliación de la plataforma y la adaptación al planeamiento y normativa vigentes.



Fuente: Gobierno de Canarias

Objeto y descripción

La autopista TF-1 presenta un problema generalizado de saturación por el elevado tráfico que la recorre, principalmente debido a la falta de capacidad en los enlaces de las poblaciones más importantes. Así, por ejemplo, se producen embottellamientos frecuentes en Guaza y Los Cristianos. El mal funcionamiento de los enlaces provoca retenciones que se propagan hasta el tronco de la autopista.

El tramo a proyectar comienza después del enlace de Oroteanda P.K. 64+000 (San Miguel de Abona) y termina después del enlace de Las Américas P.K. 73+760, (Arona y en menor grado Adeje), coincidiendo con el emboquille del falso túnel definido en el anteproyecto denominado “Obras de la TF-1 Las Américas – Fañabé. Aumento de la capacidad en vías colectoras sobre falso túnel”. Este proyecto consiste en dotar a la infraestructura de un tercer carril por sentido y se contempla también la necesidad de remodelar los enlaces existentes, provocada por la ampliación de la plataforma y la adaptación al planeamiento y normativa vigentes. A su vez, y dada la importancia estratégica del Hospital del Sur, se hace necesario realizar un estudio de alternativas que permita la incorporación de accesos directos a la referida dotación, tanto desde el enlace de Los Cristianos como desde el enlace de Las Américas.

Funcionalidad

Aunque está pensado como mera ampliación de capacidad de la TF-1 en este tramo, este proyecto debe considerar la posibilidad de incorporar un sistema ITS en el tercer carril que permita su uso como Bus VAO. Una vez esté redactado y aprobado, resultaría una alternativa clara y coherente con lo que debe ser la nueva política de transporte aplicada a las infraestructuras viarias, ya que permite implementar un sistema de capacidad desde el punto de vista del transporte insular en una actuación en principio de aumento de la capacidad de la vía. La actuación se completa con la modificación del enlace de Chafiras y la construcción del enlace de Oroteanda, en obras en la actualidad.

Tráfico, capacidad y nivel de servicio

De este proyecto no se conoce su estudio de demanda ni de vehículo privado ni de transporte público pues está actualmente en redacción.

La IMD del tramo con el tercer carril debería ser similar al tráfico actual (máxima intensidad de unos 75.000 veh/día en todo el tramo), si bien, y según las estimaciones del Gobierno de Canarias, el cierre del anillo reducirá la IMD de la TF-5 en unos 30.000 veh/día, lo que puede hacer que las condiciones de circulación de este tramo de la TF-1 se vean muy mejoradas, incluso con los dos carriles actuales por sentido. En el caso más pesimista de que esa reducción sea sensiblemente menor, se trata de una actuación que mejorará las condiciones de confort y seguridad, ya requeridas por el volumen de tráfico actual.

Presupuesto

De momento no se conoce el presupuesto de este proyecto. El PIMSIT estima la ejecución del Tercer carril San Isidro -’ Las Américas en unos 110 millones de € aproximadamente.

Conclusión a efectos del PIMSIT

Debe formar parte de las propuestas a evaluar ya que está en la línea de ampliar la capacidad del transporte tanto para vehículos ligeros como para el transporte público por carretera.

PROYECTO	CIRCUNVALACIÓN NORTE DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTA CRUZ - LA LAGUNA
----------	---

Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto

Con fecha de junio de 2004, se redactó el Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife por parte de la Dirección General de Infraestructura Viaria del Gobierno de Canarias, y con fecha de 23 de septiembre de 2004 se publicó en el Boletín Oficial de Canarias el anuncio, relativo a la exposición pública del Proyecto.

A principios del año 2006, tras considerar las sugerencias se redacta el Plan que se somete a información ciudadana y sucesiva tramitación. El Cabildo Insular de Tenerife aprobó definitivamente el 19 de julio 2006 el "Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife (PTE)"y que se aprobó definitivamente mediante la publicación en el Boletín Oficial de Canarias con fecha 21 de febrero de 2007.

Posteriormente la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias contrató en junio de 2007 la redacción del Proyecto de Trazado y el Proyecto Constructivo de la "Circunvalación Norte del Área Metropolitana de Santa Cruz de Tenerife-La Laguna".

Una vez realizado un "Estudio Previo de Trazado", se pudo comprobar por parte del equipo redactor (Euroestudios-GIUR-ETT), que la solución aprobada de la Circunvalación Norte es necesario reestudiarla por los siguientes motivos:

- En mayo de 2006, entró en vigor el Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, sobre requisitos mínimos de seguridad en túneles de carreteras lo que obligó a revisar el trazado de las zonas en túnel previsto en el Plan Territorial Especial, lo que determinó cambios de trazado en los túneles de Residencial Anaga, Barrio nuevo y el próximo al Barrio de Las Nieves.
- Los estudios geológicos-geotécnicos realizados a la fecha, respecto a la situación de las boquillas de los túneles, concluyeron que había que evitar su excavación en zonas de materiales constituidos por “derrubios de ladera” (suelos, con mezclas de gravas, arcillas y arenas), y en otros casos evitar la ubicación de boquillas a la proximidad de edificios, para eliminar riesgos durante la fase de construcción y explotación de túneles. Estos cambios afectaron al túnel de Residencial Anaga y el de Barrio Nuevo.
- El tramo de la Circunvalación Norte establecido en el Plan y coincidente con el Barrio de la Salud-Alto y Candelaria debió ajustarse para obtener terrenos competentes de apoyo, y también así afectar a menos viviendas, una vez analizada la geología de los tramos en viaducto a media ladera, por el Barranco de Santos, entre La Salud Alto y Los Valles.

Estas posibles modificaciones del trazado de la Circunvalación Norte, básicamente generaron cambios de trazado en cuatro tramos: en el túnel bajo Residencial Anaga (T.M. Santa Cruz), en el túnel bajo Barrio Nuevo (T.M. Santa Cruz), tramo que atraviesa el Barrio de La Candelaria (T.M. La Laguna) y en el túnel próximo de Las Nieves (T.M. La Laguna), lo que determinó, en junio de 2008, de acuerdo con el Cabildo, la Revisión Parcial del Instrumento de Ordenación en el ámbito del Área Circunvalación Norte, ya que se afectaba a elementos básicos de la estructura urbanística vigente.

Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura

No hay ficha de esta infraestructura.

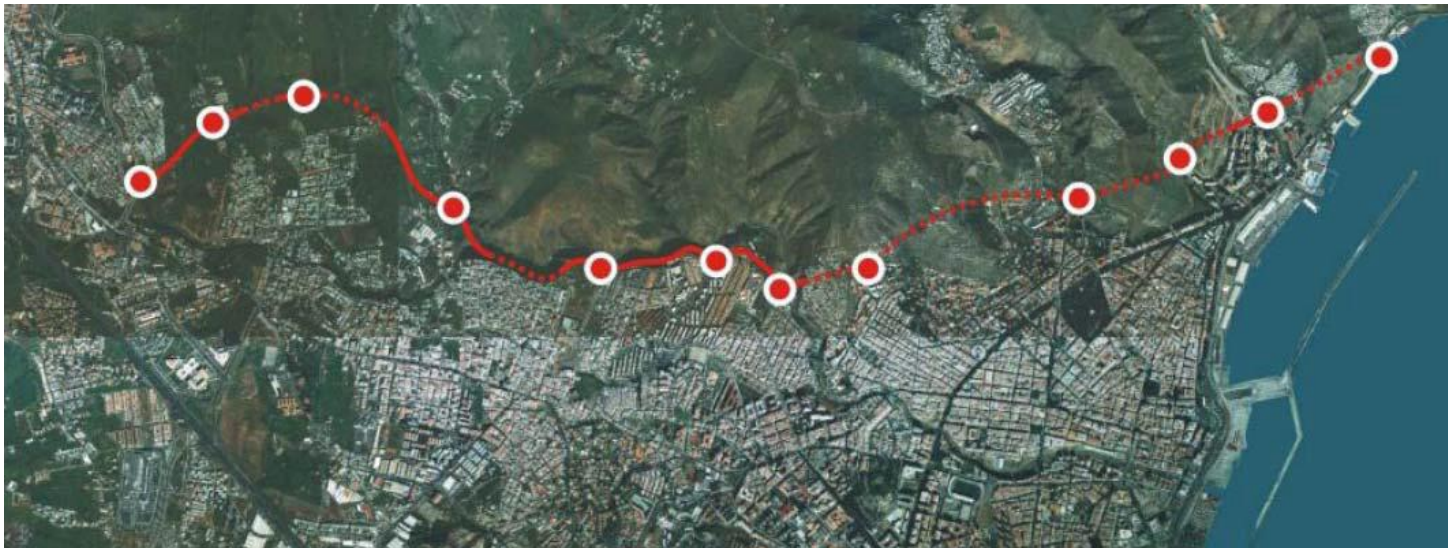
Objeto y descripción

El desarrollo de la Circunvalación Norte de Santa Cruz, se remonta al Plan General de 1957, con distintos y numerosos planteamientos, que confluyeron en la propuesta recogida en el Plan territorial Especial; la implantación de este eje inicial propuesto buscaba la conexión entre Santa Cruz y La Laguna a través del borde Sur del macizo de Anaga, con el objetivo de mejorar la accesibilidad a los barrios altos de la conurbación, creando además una alternativa a entrada/salida por la TF-5, y por lo tanto, facilitando la disminución del tráfico en esta carretera.

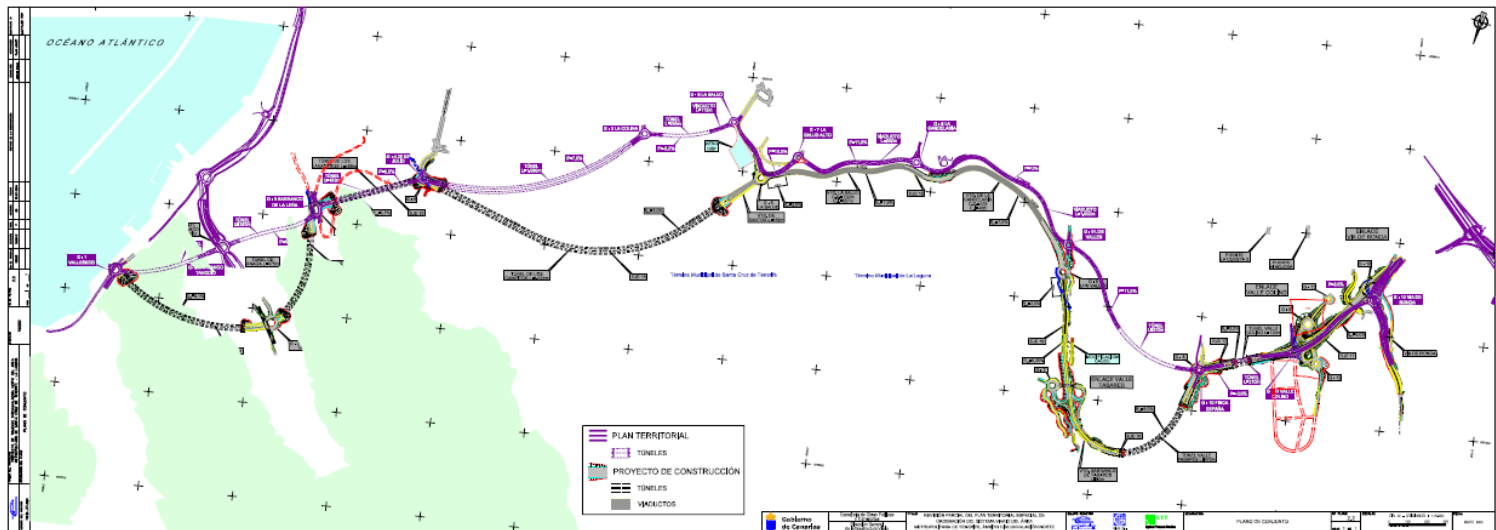
Funcionalidad

Era, y lo sigue siendo, exclusivamente metropolitana, aunque contribuiría a la descarga de tráfico en la TF-5 al canalizar el acceso/salida de Santa Cruz en su relación con La Laguna, relación que se incrementaría en la época estival por el acceso a la playa de Las Teresitas desde el norte de la isla.

El trazado principal tiene su origen en la carretera TF-11, y final en la Vía de Ronda está compuesto por siete tramos con una longitud total de 8,8 km presentando en su versión revisada siete glorietas, seis túneles y cuatro viaductos. Las velocidades de proyecto oscilan entre los 120-100-60-80 km/h según tramos; y los seis túneles tienen longitudes que varían entre los 120 m y 1.640 metros aproximadamente. A lo largo de los diferentes trazados se han previsto una serie de estructuras, de las cuales, la más singular, corresponde al viaducto que se genera a lo largo del Barranco de Sagras. Al final del trazado del Eje-14 se proyecta un viaducto de unos 169 m de longitud pasando, a continuación, a dos viaductos de 760 y 690 metros respectivamente en un encaje geométrico muy complejo y en un entorno degradado.



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana y Revisión Parcial y Proyecto de Trazado

Tráfico de la nueva Circunvalación Norte

De acuerdo con el Proyecto de Trazado la asignación de tráfico en los años horizontes definidos fue la siguiente:

euroestudios – GIUR – ETT

PROYECTO DE TRAZADO CIRCUNVALACIÓN NORTE DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE-LA LAGUNA

Página 23 de 58

Seleccionando la hipótesis moderada entre el 3,5-1,5% se obtiene la siguiente asignación según tramos

Asignación según horizonte temporal			Año 2007	Año 2015				Año 2025				Año 2035			
Tramo	Tramo 2	Barrio		Hip máx	Hip 3,5%	Hip. 2,5	Hip. 3,5-1,5	Hip máx	Hip 3,5%	Hip. 2,5	Hip. 3,5-1,5	Hip máx	Hip 3,5%	Hip. 2,5	Hip. 3,5-1,5
G-1 Valleseco	G-2 Barranco Tahodio	Barrio de la Alegría	3.856	5.448	5.421	5.369	5.421	8.593	8.149	7.324	7.839	12.719	10.378	9.059	9.696
G-2 Barranco Tahodio	G-3 Barranco de la Leña	Barrio de Anaga	5.534	7.818	7.781	7.705	7.781	12.33	11.695	10.51	11.250	13.00	14.895	2	13.916
G-3 Barranco de la Leña	G-4 25 de Julio	Barrio de los Lavadros	10.817	15.282	15.208	15.061	15.208	24.10	22.860	20.54	21.989	25.41	29.114	4	27.201
G-4 25 de Julio	G-5 La Salud	Barrio de la Salud	22.586	31.908	31.755	31.448	31.755	50.33	47.732	42.89	45.914	53.06	60.790	4	56.796
G-5 La Salud	G-6 Los Valles	Barranco de Tabares	15.305	21.622	21.518	21.310	21.518	34.10	32.345	29.06	31.113	35.95	41.193	8	38.487
G-6 Los Valles	Enlace Valle Tabares		16.050	22.675	22.566	22.348	22.566	35.76	33.919	30.48	32.627	37.70	43.198	8	40.360
Enlace Valle Tabares	G-8 Finca España	Urb las Nieves	17.328	24.480	24.362	24.127	24.362	38.61	36.620	32.91	35.225	40.71	46.638	1	43.574
G-8 Finca España	Enlace Valle Colino	Gracia y la Higuera	16.669	23.549	23.436	23.209	23.436	37.14	35.227	31.65	33.885	39.16	44.864	3	41.917
Enlace Valle Colino	Enlace Vía de Ronda	Vía Ronda La Laguna	18.988	26.825	26.696	26.438	26.696	42.31	40.128	36.06	38.600	44.61	51.106	1	47.748

Tramo - Barriada			Año/Asignación			
Tramo	Tramo 2	Barrio	2007	2015	2025	2035
G-1 Valleseco	G-2 Barranco Tahodio	Barrio de la Alegría	3.856	5.421	7.839	9.696
G-2 Barranco Tahodio	G-3 Barranco de la Leña	Barrio de Anaga	5.534	7.781	11.250	13.916
G-3 Barranco de la Leña	G-4 25 de Julio	Barrio de los Lavadros	10.817	15.208	21.989	27.201
G-4 25 de Julio	G-5 La Salud	Barrio de la Salud	22.586	31.755	45.914	56.796
G-5 La Salud	G-6 Los Valles	Barranco de Tabares	15.305	21.518	31.113	38.487
G-6 Los Valles	Enlace Valle Tabares		16.050	22.566	32.627	40.360
Enlace Valle Tabares	G-8 Finca España	Urb las Nieves	17.328	24.362	35.225	43.574
G-8 Finca España	Enlace Valle Colino	Gracia y la Higuera	16.669	23.436	33.885	41.917
Enlace Valle Colino	Enlace Vía de Ronda	Vía Ronda La Laguna	18.988	26.696	38.600	47.748

En los tramos más cargados y en los horizontes de proyecto año 2035 es muy probable que sobre la nueva circunvalación Norte de Tenerife graviten entre 45.000 y 55.000 vehículos en el horizonte del año 2035.

MEMORIA

962042-210201-PT-MEM-00

Fuente: Proyecto de trazado de la Circunvalación Norte del Área Metropolitana de Santa Cruz – La Laguna

Capacidad y nivel de servicio de la nueva Circunvalación Norte

El nivel de servicio en año horizonte 2035 en la variante objeto de estudio resultó ser ‘D’ para las secciones pésimas de todas las hipótesis contempladas y tramos analizados, admisible en tramas metropolitanas como es el caso. No existen problemas de capacidad en los horizontes y tramos analizados. Las secciones pésimas de tráfico se obtuvieron para el tramo entre enlaces 25 de Julio La Salud que, para una cifra de tráfico superior a los 50.000 vehículos/días regulados, 4,8% de pesados, en una rampa de 1600 metros y 5% de rampa/pendiente obtiene un nivel de servicio D en el año horizonte del 2035, en las hipótesis de crecimiento más desfavorables. La sección crítica se presentaba en la rampa del 8,2% para una longitud 1.100 metros del viaducto de la salud y Tabares, que, para un tráfico de unos 40.000 vehículos/día, 4,8% de pesados, obtuvo un nivel de servicio inferior a ‘D’. Según los cálculos de capacidad del mencionado Proyecto de Trazado la sección principal de túneles y viaductos, engarzados en rampas y pendientes acusadas entre el 4,0% y el 8,2% no presentaban problemas de capacidad en los troncos. Los problemas de capacidad se obtuvieron en el Origen y Fin de Proyecto, y en los viales internos de mayor aportación de tráfico fundamentalmente en el escenario comprendido entre el año 2025 y 2035. En conclusión, no se planteaban problemas de capacidad hasta el año 2025. En el final de proyecto, en la Ronda de la Laguna, las problemáticas de capacidad se presentaban antes, concretamente en el año 2015-2020; la resolución de este enlace podría estar condicionada a la continuidad de la Variante de la Laguna rematando en una glorieta es Proyecto contra esta Variante.

Presupuesto

Presupuesto Base de Licitación (mayo 2013), sin IGIC, era de 239.481.314,04 €. Proyecto del Gobierno de Canarias.

Conclusión a efectos del PIMSIT

No debe incluirse en un análisis posterior como una alternativa a la resolución de los problemas de transporte insular, ya que su funcionalidad es dar servicio a los barrios altos de Santa Cruz-La Laguna facilitando su acceso/salida, pero no promoviendo el uso del transporte público más allá de las nuevas líneas de transporte que se pudieran implementar en su recorrido tangencial al Área Metropolitana. Mas bien se trataría de un “sistema general viario” de Santa Cruz de Tenerife que vería en esta Circunvalación un eje viario de cierre de viarios en fondo de saco, sin conexión metropolitana y con la posibilidad de mejorar el entorno ambiental degradado en el que se encaja su trazado. Su coste inicial de 239,48 millones de euros de 2013 disuade financieramente de su ejecución, incluso para este fin a corto y medio plazo; además no figura en el Convenio de Carreteras por lo que su financiación resulta todavía más incierta en un contexto económico en el que deben primar actuaciones de mayor incidencia en el transporte público, siendo ésta exclusivamente privada. Por tanto, se considera que no debe formar parte de evaluaciones posteriores ni formar parte de ningún escenario de mejora del transporte insular ya que su funcionalidad se limita a servir de apoyo como sistema general de Santa Cruz y de su zona portuaria, salvo en la época estival que serviría también de acceso a la Playa de Las Teresitas y ocio colindante.

PROYECTO	CONEXIÓN CON LA TF-13. TÚNEL MESA MOTA/GORGOLANA
----------	--

Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto

En la web del Gobierno de Canarias se denomina ‘TF-5 Red Viaria La Laguna - Túnel de la Gorgolana’ y corresponde con el tramo del túnel entre la rotonda de intersección vía de Ronda-Avda. República Argentina y la intersección de la TF-13 con el Camino de El Cercado.

El proyecto TF-5: Red Viaria La Laguna forma parte del Convenio entre el Ministerio de Fomento y la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de carreteras 2018-2027.

Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura



CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS EN MATERIA DE CARRETERAS 2018 – 2027



DENOMINACIÓN (según convenio):	TF-5 RED VIARIA LA LAGUNA : TÚNEL DE LA GORGOLANA (68)	
ISLA:	TENERIFE	
ESTADO:	PROYECTO EN REDACCIÓN	
PRESUPUESTO ADJUDICADO:	391.234,92 €	
FECHA DE INICIO:	24/02/22	
FECHA DE FINALIZACIÓN:	24/05/23	
AÑO	ANUALIDAD	
2021	0,00 €	
2022	190.269,93 €	
2023	200.964,99 €	
TOTAL	391.234,92 €	
El Proyecto de Trazado y Construcción denominado TF-5 Red Viaria de La Laguna. Tramo: Conexión con la TF-13 Túnel Mesa Mota / Gorgolana definirá el tramo viario comprendido entre Las Mercedes y la TF-13, y fue planificado para cumplir la función de ser la vía principal de comunicación con la zona norte (Punta del Hidalgo, Bajamar, Tejina y Valle de Guerra), mejorando la situación actual de congestión de la carretera existente a su paso por el asentamiento rural de Las Canteras. La situación de funcionamiento de la actual carretera TF-13 a la altura de Las Pañuelas (P.K. 7,86), viene caracterizada por una IMD de 18000 vehículos, la cual justifica la actuación que se pretende teniendo en cuenta que la carretera TF-13 tiene carácter de carretera convencional de un carril por sentido, con abundantes cambios de rasante y diversos nudos tipo intersecciones que provocan en hora punta un descenso significativo del nivel de servicio.		

Fuente: Gobierno de Canarias

Objeto y descripción

El Proyecto de Trazado y Construcción denominado TF-5 Red Viaria de La Laguna. Tramo: Conexión con la TF-13 Túnel Mesa Mota/Gorgolana definirá el tramo viario comprendido entre Las Mercedes y la TF-13, y fue planificado para cumplir la función de ser la vía principal de comunicación con la zona norte (Punta del Hidalgo, Bajamar, Tejina y Valle de Guerra), mejorando la situación actual de congestión de la carretera existente a su paso por el asentamiento rural de Las Canteras.

La situación de funcionamiento de la actual carretera TF-13 a la altura de Las Pañuelas (P.K. 7,86), viene caracterizada por una IMD de 18.000 vehículos, la cual justifica la actuación que se pretende teniendo en cuenta que la carretera TF-13 tiene carácter de carretera convencional de un carril por sentido, con abundantes cambios de rasante y diversos nudos tipo intersecciones que provocan en hora punta un descenso significativo del nivel de servicio.

Funcionalidad

Mejora de la red viaria de La Laguna.

Tráfico, capacidad y nivel de servicio

No se dispone de estudio de tráfico, si bien, a partir de los aforos de tráfico actuales, este túnel alcanzaría los 20.000 veh/día.

Presupuesto

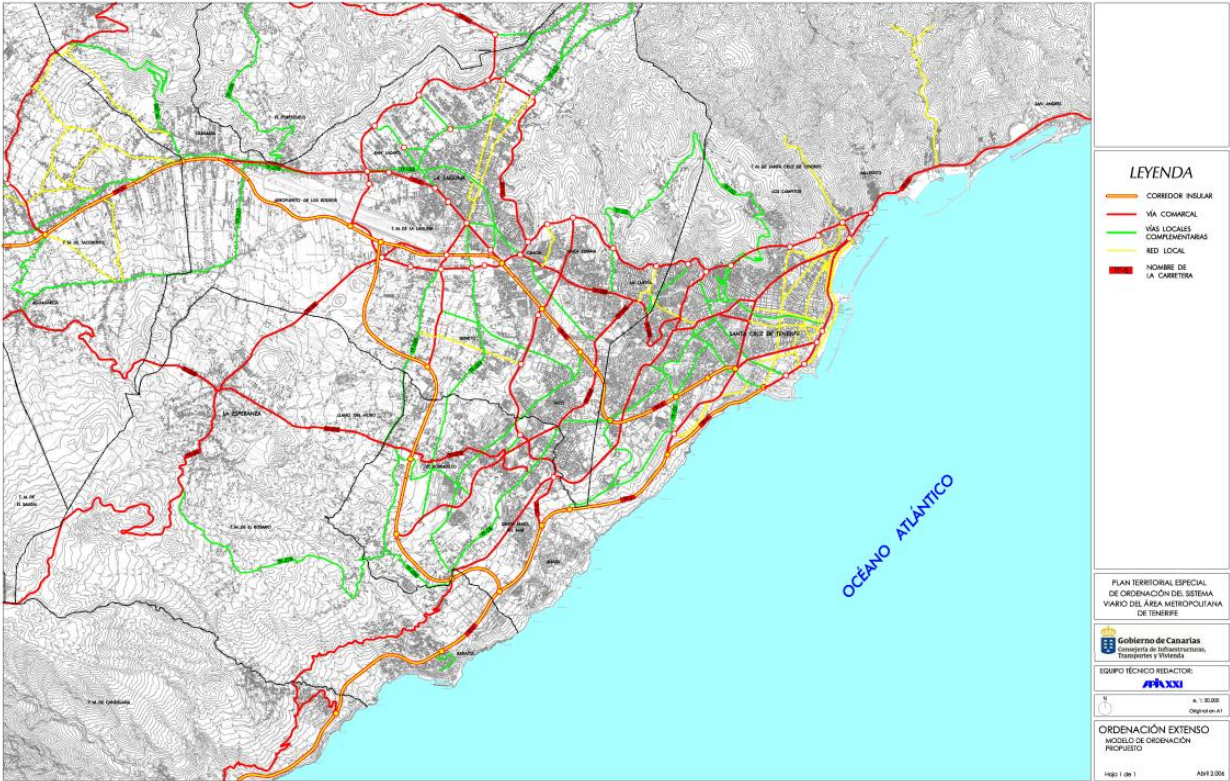
No se conoce.

EL PIMSIT estima para el viario completo ‘TF-5 Red Viaria La Laguna’ unos 30 millones de € aproximadamente.

Conclusión a efectos del PIMSIT

Actuación marginal dentro del PIMSIT.

PROYECTO	TF-5. RED VIARIA DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
Convenio entre el Ministerio de Fomento y la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de carreteras 2018-2027.	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	
Este proyecto no dispone de ficha en la web del Gobierno de Canarias	
Objeto y descripción	
Se corresponde con la Red Viaria de la Laguna, que el PTEOSVAM define como anillo de la Laguna e incluye los tramos denominados Ronda Noroeste (estribaciones de la Mesa Mota), Ronda Oeste (bajo el aeropuerto TFN), Ronda Sur (sensiblemente paralela a la Variante aeropuerto Norte TF-5) y reconversión de la TF-5 (en el tramo sustituido por la Variante de la TF-5).	
Funcionalidad	
Tiene carácter metropolitano dada su configuración.	



Fuente: PTEOSVAM



Fuente: Elaboración propia (Cabildo de Tenerife)

Tráfico, capacidad y nivel de servicio
No se conoce el detalle de la captación de vehículos de esta infraestructura. Se trata de un viario que debería captar el tráfico de circulación interior a La Laguna, desde el oeste hasta el casco del municipio.
Presupuesto
No se conoce. EL PIMSIT estima para el viario completo ‘TF-5 Red Viaria La Laguna’ unos 30 millones de € aproximadamente
Conclusión a efectos del PIMSIT
Actuación marginal dentro del PIMSIT.

PROYECTO	VÍA LITORAL DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (FASE 1B, FASE 2 Y FASE 3)
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
Convenio entre el Ministerio de Fomento y la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de carreteras 2018-2027.	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	
No hay ficha del Gobierno de Canarias.	
Objeto y descripción	
Resolver el acceso salida a Santa Cruz mediante la transformación de los accesos actuales a vías urbanas.	



Fuente: Elaboración propia (Cabildo de Tenerife)

Funcionalidad
Acceso/salida a/desde Santa Cruz.
Tráfico, capacidad y nivel de servicio
Mejora del viario, pero no de su capacidad. No se dispone de estudio de tráfico, si bien, atendiendo a los valores actuales de los aforos disponibles en el ámbito, este tramo completo de la Vía Litoral alcanzaría los 25.000 veh/día de media (total de ambos sentidos de circulación) que serían retirados de la superficie con la consecuente mejora de los niveles de ruido, contaminación y, mejoras, en general, de las condiciones de circulación de la avenida.
Presupuesto
No se conoce. Ejecutada una parte de sus fases. El PIMSIT estima un presupuesto para esta actuación de 50 millones de € aproximadamente.
Conclusión a efectos del PIMSIT
Efecto marginal dentro del PIMSIT.

PROYECTO	VARIANTE DE LA TF-1 ENTRE PARQUE DE LA REINA Y COSTA ADEJE
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
No figura en el Convenio entre el Ministerio de Fomento y la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de carreteras 2018-2027.	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	
No hay ficha del Gobierno de Canarias sobre esta eventual actuación sobre la TF-1.	
Objeto y descripción	
Variante “larga” de la TF-1 liberando y transformado la actual autopista entre en enlace de Parque la Reina y Adeje en autovía urbana.	



Fuente: Elaboración Propia

Funcionalidad
Mejora de la capacidad del tramo y recuperación territorial de la actual autopista.
Tráfico, capacidad y nivel de servicio
No se dispone de estudio de tráfico, si bien, a partir de los aforos del Cabildo disponibles en el ámbito, la IMD de esta nueva variante podría alcanzar los 65.000 veh/día, descongestionando, así, el actual tramo de la TF-1 a su paso por la zona turística de Arona y Adeje.
Presupuesto
No se conoce. El PIMSIT estima su presupuesto en 160 millones de € aproximadamente.
Conclusión a efectos del PIMSIT
Se incluye en las Alternativas que cuentan con un amplio desarrollo de carreteras.