

Índice

CARRIL BUS - VAO ENTRE SANTA CRUZ Y LA OROTAVA..... 2

CARRIL BUS VAO ITS ENTRE SANTA CRUZ Y GÜÍMAR..... 3

CARRIL BUS VAO ITS ENTRE SAN ISIDRO - LAS AMÉRICAS..... 4

TREN DEL SUR DESDE SANTA CRUZ A ADEJE 5

TREN DEL SUR: AMPLIACIÓN A FONSALÍA 8

TREN DEL NORTE DESDE SANTA CRUZ A LOS REALEJOS..... 9

TREN DEL NORTE: AMPLIACIÓN A ICOD DE LOS VINOS..... 11

TREN SUBTERRÁNEO GÜÍMAR - LA OROTAVA..... 13

CIERRE DEL ANILLO FERROVIARIO: TREN ICOD – ADEJE (TREN DEL OESTE)..... 14

PROYECTO	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. Esta actuación tiene correspondencia con el proyecto del ‘Tercer carril TF-5 desde el aeropuerto norte a La Orotava y carril Bus - VAO entre Santa Cruz y La Orotava’, incluido en el Anexo 1, porque este último, dentro de su alcance incorpora la definición a nivel de proyecto constructivo del Carril Bus VAO ITS.	
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 Guamasa (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
Se dotará de un tercer carril por sentido entre La Orotava y el Aeropuerto, con características de Carril BUS VAO ITS.
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 de transporte público.
Tráfico, capacidad y nivel de servicio
La ampliación mejorará capacidad para el transporte público. No se conoce la demanda de transporte público que captaría el carril Bus VAO y su comparativa si no se construyera. El Cabildo, por su parte, está estudiando la creación de carriles Bus VAO a partir de la infraestructura existente o a proyectar.
Presupuesto
De momento no se conoce el presupuesto de este proyecto. El PIMSIT lo estima en 110 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	CARRIL BUS VAO ITS ENTRE SANTA CRUZ Y GÜÍMAR
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. Esta actuación tiene correspondencia con el proyecto del ‘Tercer carril TF-1: Güímar – San Isidro y Tercer Carril Santa Cruz a Güímar como Bus VAO’ incluido en el Anexo 1 porque este último, dentro de su alcance, incorpora la definición a nivel de proyecto constructivo del Carril Bus VAO ITS en el tramo Santa Cruz y Güímar.	
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
En el tramo Santa Cruz – Güímar se habilitará el tercer carril ya existente como carril Bus VAO ITS.
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 de transporte público.
Tráfico, capacidad y nivel de servicio
La ampliación mejorará capacidad para el transporte público. La puesta en marcha del BUS VAO ITS incrementaría la demanda de viajeros del transporte público, disminuyendo así la IMD del tramo.
Presupuesto
De momento no se conoce el presupuesto de este proyecto. El PIMSIT estima la ejecución del carril BUS VAO ITS entre Santa Cruz - Güímar en unos 10 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	CARRIL BUS VAO ITS ENTRE SAN ISIDRO - LAS AMÉRICAS
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
Esta actuación tiene correspondencia con el proyecto del ‘Tercer carril TF-1: San Isidro – Las Américas’, si bien el Gobierno de Canarias no incorpora su transformación a carril BUS VAO ITSi.	
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 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 AÑOANUALIDAD 202224.533,88 € 2023340.000,00 € 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 (Sar 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 embotellamientos 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 AÑOANUALIDAD 202232.525,00 € 2023350.000,00 € 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 embotellamientos 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. 

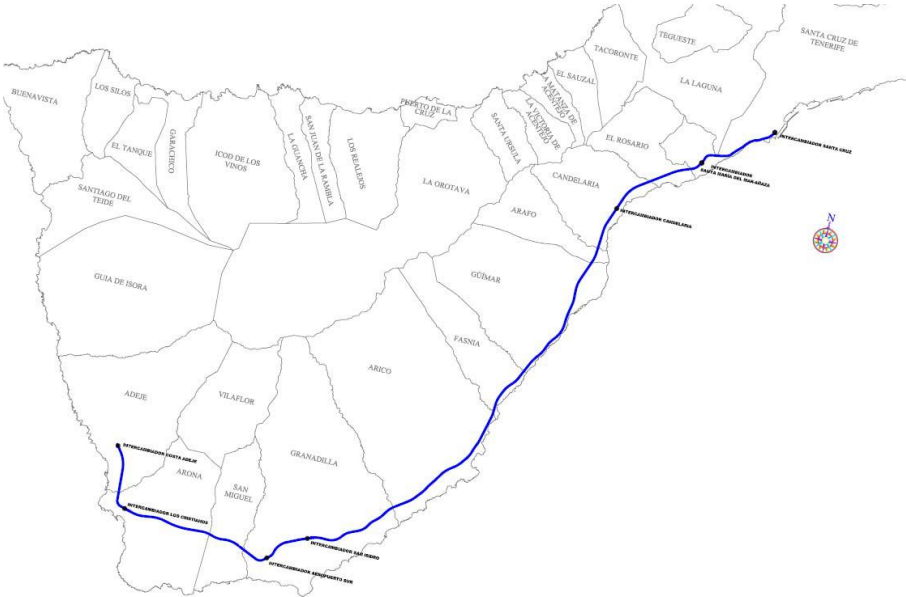
Fuente: Gobierno de Canarias

Objeto y descripción
Se dotará de un tercer carril por sentido entre San Isidro y Las Américas, con características de Carril BUS VAO ITS.
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 de transporte público.
Tráfico, capacidad y nivel de servicio
La ampliación mejorará capacidad para el transporte público.
Presupuesto
De momento no se conoce el presupuesto de este proyecto. El PIMSIT estima la ejecución del carril BUS VAO ITS entre Güímar y Las Américas en unos 115 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 público por carretera.

PROYECTO	TREN DEL SUR DESDE SANTA CRUZ A ADEJE
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
Esta infraestructura se incluye en el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructura del Tren del Sur de Tenerife (Aprobación Definitiva, BOC 11/09/2015).	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	
No hay ficha de esta infraestructura.	
Objeto y descripción	

Tal y como se comentó en el Documento de Información y Diagnóstico el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructura del Tren del Sur concebía éste como un Ferrocarril que:

- Discurriría por el mismo corredor costero que la Autopista TF-1.
- Ofrecería Altas Prestaciones (220 km/h), con Frecuencia de 15 minutos en hora punta.
- Contaría con siete (7) estaciones, tres (3) en el tramo Santa Cruz – Candelaria y cuatro (4) en el Sur de la Isla (San Isidro, Aeropuerto, Los Cristianos y Adeje).



Fuente: Metropolitano de Tenerife

Funcionalidad

En el momento de su planteamiento, y hasta la fecha, la única vía de alta capacidad que comunica la capital insular, Santa Cruz de Tenerife, con el Aeropuerto Reina Sofía y con las zonas turísticas del sur, Los Cristianos y Las Américas es la constituida por la Autopista TF-1. Por lo tanto, el objetivo principal del Tren del Sur era el de promocionar un nuevo servicio de transporte público de carácter ferroviario que satisficiera la demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo del Corredor Sur que unirá el Área Metropolitana de Santa Cruz de Tenerife con la vertiente sur de la isla.

Por medio de la conexión ferroviaria entre Santa Cruz de Tenerife y Las Américas el Tren del Sur tenía como objetivo la creación de un nuevo servicio de transporte colectivo en el litoral oriental de la isla, a través de una infraestructura que supusiera, una alternativa de elevada capacidad para la captación de viajeros, tanto procedente de otros modos de transporte, como inducidos, para así potenciar así el desarrollo de un nuevo modelo de transporte alternativo y complementario a la carretera.

El Tren del Sur se planteó por tanto una apuesta radical por los sistemas ferroviarios de alta capacidad en el ámbito de las relaciones interurbanas, y no sólo por los sistemas ferroviarios en general, sino por una concreta configuración del coste generalizado en la denominada “cadena de viaje”. Esa configuración puede describirse diciendo que la competitividad del Tren del Sur se basaba en lograr el mínimo tiempo de viaje en el arco ferroviario de la cadena puerta a puerta, aun en detrimento del tiempo de viaje en los arcos de acceso y distribución hacia y desde el Tren. La demanda captada competía con el servicio de guaguas en tiempo y en coste de viaje. Otra configuración posible, con menor velocidad punta y trazado más apto para acercarse a los núcleos, fue descartada contando con que el tiempo total de viaje puerta a puerta sería más competitivo en la configuración adoptada.

De esta manera se aprobó la alternativa seleccionada que tiene una longitud total de 79,741 kilómetros, discurriendo a través de los términos municipales de: Santa Cruz de Tenerife, El Rosario, Candelaria, Arafo, Güímar, Fasná, Arico, Granadilla de Abona, San Miguel de Abona, Arona y Adeje. Los siete (7) Intercambiadores asociados a esta alternativa y la tramificación efectuada fue la siguiente:

Tramo P.K. Distancia entre intercambiadores (o estaciones):

1. Santa Cruz de Tenerife PK 0+000
2. Santa María del Mar-Añaza-Acorán: PK 107+064; distancia 7.064 m
3. Candelaria: PK 208+300; distancia 8.490 m
4. San Isidro: PK 500+220; distancia 40.887 m
5. Aeropuerto Sur: PK 504+020; distancia 3.800 m
6. Los Cristianos: PK 703+600; distancia 13.617 m
7. Costa Adeje: PK 805+500; distancia 5.628 m

Ficha técnica del Tren del Sur:

- Longitud: 79,741 Km:
 - 22,1 km de túneles y falsos túneles

- o 8,3 km de viaductos
- Estaciones: 7
- T&C instalaciones
- Frecuencia en hora punta: cada 15 min
- Capacidad de cada tren: 450 pasajeros
- Velocidad máxima: 220 km/hora

Demanda del nuevo Tren del Sur

La demanda calculada en el estudio de Ineco para 2027, carga por tramos, oscilaba entre los 36.981 viajeros para el tramo Santa Cruz de Tenerife - Santa María del Mar, y los 17.561 viajeros para el tramo Los Cristianos - Costa Adeje. Los viajes esperables en el Tren del Sur son del orden de 67.654 viajeros/día, totales entre subidos y bajados.

Posteriormente se calculó la demanda bajo nuevos supuestos (TRAZAS Ingeniería, septiembre de 2010) llegando a los siguientes resultados para el día laborable medio 2027, solo con el Tren del Sur.

El estudio refleja las transferencias modales de viajes resultantes de la implementación del Tren.

- Automóvil: 493.411 viajes: 70,6%
- Guagua y Tranvía: 138.252 viajes: 19,8%
- TREN DEL SUR: 67.539 viajes: 9,7%
- Total, TRANSPORTE PÚBLICO 205.791 viajes: 29,4%

Presupuesto

Según el documento de Aprobación Definitiva del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructura del Tren del Sur (PTEOITS), la inversión total era de: 2.333.436.128 euros (2009) IGIG excluido, ejecutable en ocho (8) años. La inversión se implementaría en este periodo de tiempo contando con la redacción de los proyectos, las expropiaciones y las obras propiamente dichas. (Infraestructura, Intercambiadores, vías, electrificación y subestaciones, seguridad y telecomunicaciones, talleres y cocheras, material móvil expropiaciones, redacción de proyectos control y vigilancia de obras).

Posteriormente se han redactado los siguientes Proyectos Constructivos de Plataforma, Intercambiadores y Talleres y Cocheras como desarrollo de este PTEOITS, proyectos que ajustaron los trazados de los ocho (8) tramos en los que se distribuyó el trazado total y se afinaron los costes, se proyectaron también los denominados Intercambiadores, es decir las Estaciones previstas y se proyectaron finalmente los talleres y cocheras en Fasnía. (En la red ferroviaria están pendiente de estudio: la terminación del estudio de alternativas del corredor de transporte público de alta capacidad entre San Isidro y Adeje; la reestructuración del proyecto del Intercambiador ferroviario y de guaguas de Los Cristianos para fomentar su utilización, y realizar el estudio del soterramiento de la Avenida de Chayofitas. Se ha avanzado en los proyectos de electrificación de la línea).

Los Proyectos de Plataforma redactados en su día y sus costes fueron los siguientes:

- ACTUALIZACIÓN DEL PROYECTO BÁSICO DE LA PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR DE TENERIFE. “TRAMO 1: ESTACIÓN DE GUAGUAS (SANTA CRUZ DE TENERIFE) - INICIO FALSO TÚNEL TF-1-RADAZUL (SANTA CRUZ DE TENERIFE)”
PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN: 344.604.484,32 €
- PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR DE TENERIFE TRAMO 2: RADAZUL (SANTA CRUZ DE TENERIFE) – LÍMITE MUNICIPAL CANDELARIA-ARAFO.
PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN: 287.385.230,69 €
- PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR TRAMO 3: LÍMITE MUNICIPAL CANDELARIA – ARAFO – LÍMITE MUNICIPAL FASNIA-ARICO
PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN: 190.643.987,56 €
- PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR DE TENERIFE TRAMO 4: LÍMITE MUNICIPAL FASNIA / ARICO HASTA SAN ISIDRO (P.K. 400+00 – P.K. 421+920,013)
PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN: 255.659.173,30 €
- PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR TRAMO 5: SAN ISIDRO (GRANADILLA DE ABONA) – FALSO TÚNEL OROTEANDA (SAN MIGUEL).
PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN: 109.465.868,46 €
- PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR TRAMO 6: INICIO FALSO TÚNEL OROTEANDA (SAN MIGUEL) – INICIO TÚNEL MONTAÑA DE GUAZA (ARONA)
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN: 119.030.874,87 €
- PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA PLATAFORMA DEL TREN DEL SUR TRAMO 7: INICIO FALSO TÚNEL MONTAÑA DE GUAZA (ARONA) – INICIO TÚNEL DE LOS CRISTIANOS-LAS AMÉRICAS
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN: 129.153.984,02 €
- DOCUMENTO INICIAL DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE PLATAFORMA DEL TREN SUR DE TENERIFE TRAMO 8: INICIO TÚNEL LOS CRISTIANOS – COSTA ADEJE
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN: 202.375.318,44 €
- TOTAL, PLATAFORMA 1.638.318.921,66 EUROS DE 2017-2021.

El Proyecto de Talleres y Cocheras (Fasnía) redactado para 20 composiciones fue el siguiente:

- PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LOS TALLERES, COCHERAS Y ÁREA DE MANTENIMIENTO DEL TREN DEL SUR DE TENERIFE
PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN FASE A: 63.725.370,98 € (2016)
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN FASE B: 8.590.042,72 € (2016)
- TOTAL, TALLERES Y COCHERAS 72.315.413,7 euros

Los Proyectos de los intercambiadores redactados fueron los siguientes:

- PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL INTERCAMBIADOR DE SANTA CRUZ CENTRO DEL TREN DEL SUR DE TENERIFE.
PRESUPUESTO BASE DE LICITACION 7% IGIC 46.302.494,68 €
- PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL INTERCAMBIADOR DE SANTA MARÍA DEL MAR – AÑAZA DEL TREN DEL SUR DE TENERIFE.
PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN 44.577.386,64 €
- PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL INTERCAMBIADOR DE CANDELARIA DEL TREN DEL SUR DE TENERIFE
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (PBL): BI + 7% IGIC: 28.305.397,79 € (2014)
- PROYECTO DE EJECUCIÓN INTERCAMBIADOR DE SAN ISIDRO – GRANADILLA – TREN DEL SUR. En revisión en la actualidad

- PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN 7% IGIC: 18.288.776,15 € (2011)
- PROYECTO BÁSICO DEL INTERCAMBIADOR DEL AEROPUERTO TENERIFE SUR DEL TREN DEL SUR DE TENERIFE.
- PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN POR CONTRATA: 16.049.999,98 €
- PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL INTERCAMBIADOR DE LOS CRISTIANOS DEL TREN DEL SUR DE TENERIFE. En revisión en la actualidad
- PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN 7% IGIC 55.261.398,72 € (2012)
- PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL INTERCAMBIADOR DE COSTA ADEJE-ADEJE DEL TREN DEL SUR DE TENERIFE.
- PRESUPUESTO GENERAL 36.886.135,11 euros (2011). Con IGIC del 5%
- TOTAL, INTERCAMBIADORES: 245.671.589.07 €
- TOTAL, OBRA CIVIL TREN DEL SUR 1.956.305.924,43 € (QUE HABRÍA QUE ACTUALIZAR A COSTES DE OBRA DE 2022).
- EN TOTAL, APROXIMADAMENTE, 2.000 MILLONES DE € DE COSTE, (MATERIAL MÓVIL EXCLUIDO), Y DE DIFÍCIL FINANCIACIÓN SIN EL APOYO DE LA ADMNISTRACIÓN CENTRAL, (ADIF, O NUEVO CONVENIO DE FERROCARRILES MITMA-GOBIERNO DE CANARIAS).

(Según el estudio económico financiero realizado por Ineco en 2013, la inversión inicial en material móvil incluye 90 millones de euros por la compra del material móvil (8 trenes de cuatro coches con un coste aproximado de 11,25 millones de euros cada uno). Si el recorrido ida y vuelta es de aproximadamente 160 km y la frecuencia a dar es de 15 minutos, (con una hipótesis de una **velocidad comercial de 60 km/h**), se necesitarían **12 trenes**, incluido el de reserva, con un coste inicial de **135 millones de euros** frente a los 90 millones del estudio).

Conclusión a efectos del PIMSIT

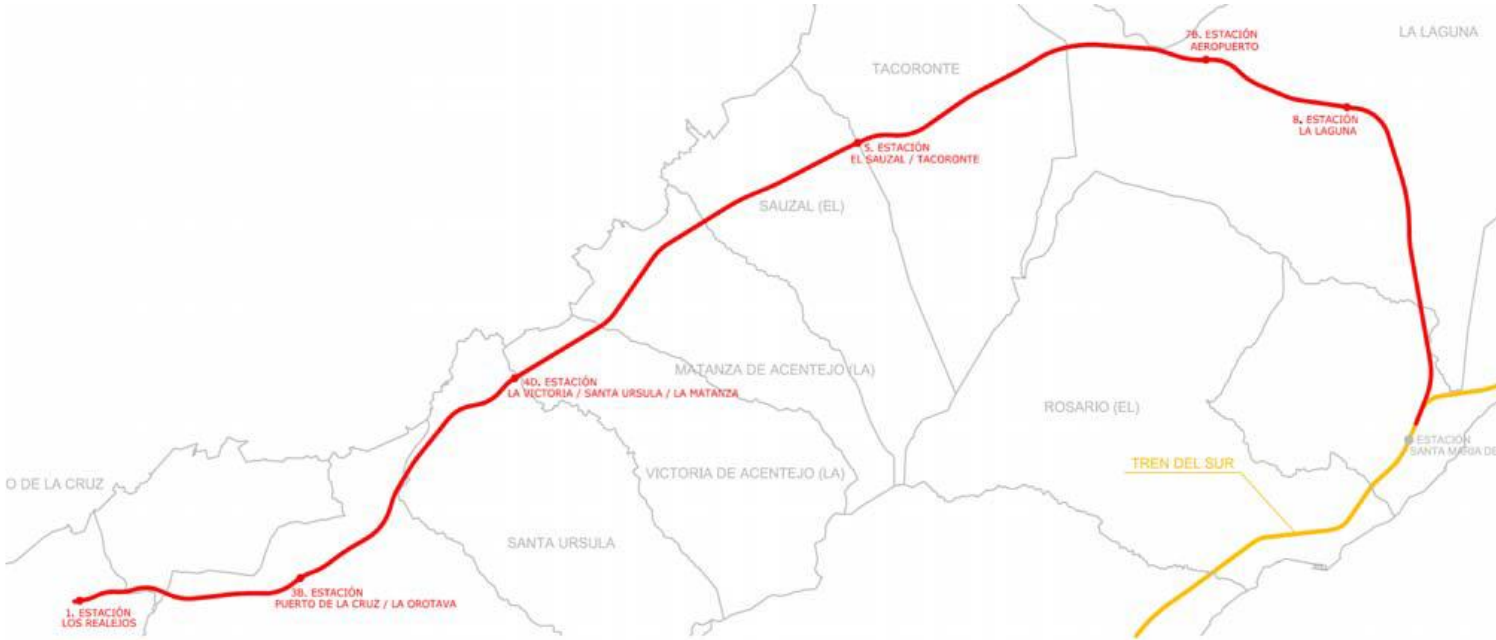
Para el PIMSIT esta propuesta debe considerarse en el medio y largo plazo 2035-2045 y una vez se ejecuten la totalidad de los proyectos viarios previstos en los que el transporte tenga una componente significativa en términos de carriles Bus VAO en los principales corredores de Tenerife, TF-1 y TF-5. Los problemas para su financiación solo se podrán resolver con una decidida ayuda de la Administración Central. Es el modo que más viajeros captaría del vehículo privado en el corredor de la TF-1.

PROYECTO	TREN DEL SUR: AMPLIACIÓN A FONSalÍA
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
Hay que mencionar también, el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructura de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía (Documento de avance BOC, 30/09/2010), que plantea la prolongación del Tren del Sur a Fonsalía. La alternativa seleccionada para la ampliación del Tren del Sur tiene una longitud total de 13,908 kilómetros.	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	
NO hay ficha del Gobierno de Canarias	
Objeto y descripción	
El trazado comienza en el intercambiador de Costa Adeje situada en el término municipal de Adeje, correspondiente a la última estación del Tren del Sur, y se desarrollo en superficie durante el PK inicial hasta el PK 0+990 en el que comienza el túnel del Barranco del Ingles de 2.930,96 m de longitud Este túnel se desarrolla en su mayor parte en recta y el resto en radios superiores a los 1000 m, hasta el PK 3+925,81 en el que el trazado regresa a superficie hasta llegar al Viaducto del Barranco de la Tiñosa (528 m). El trazado continúa en superficie hasta llegar a una sucesión de Túnel y Falso Túnel que comienza en el PK 10+756 en el Falso Túnel del Tancón (64 m), el Túnel del Barranco de La Rabona (1.106 m) y el Falso Túnel de El Majuelo (36 m) que finaliza en el PK 11+ 961. La ampliación finaliza en el Falso Túnel de Fonsalía de 310 m, que comienza antes de entrar en la zona calificada como OSE y en la que se sugiere se incluya la estación para el puerto de Fonsalía. En total 13,908 km	
	
Funcionalidad	
Acceso/salida a/desde Santa Cruz.	
Demanda	
La demanda en día laborable sería de unos 24.200 viajeros por sentido, (2008). Ineco 2010	
Presupuesto	
274.933.482 €	
Conclusión a efectos del PIMSIT	
Se considera en algunas alternativas en las que se incluye el Tren del Sur hasta Adeje.	

PROYECTO	TREN DEL NORTE DESDE SANTA CRUZ A LOS REALEJOS
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
Esta infraestructura se incluye en el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructura del Tren del Norte de Tenerife (Aprobación Inicial, BOC 07/08/2012).	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	
No hay ficha de esta infraestructura.	
Objeto y descripción	

Tal y como se comentó en el Documento de Información y Diagnóstico, el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructura del Tren del Norte de Tenerife se concibió en términos semejantes a los del Tren del Sur:

- Discurrirá por el mismo corredor que la Autopista TF-5.
- Ofrecerá Altas Prestaciones (220 km/h).
- Contará en principio con siete (7) estaciones, desde Santa Cruz de Tenerife a Los Realejos.



Fuente: Metropolitano de Tenerife

Funcionalidad

El Tren del Norte adolece en su definición inicial de un severo problema de trazado por la gran diferencia de cota existente entre Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna, lo que obligará a introducir fuertes pendientes y a conectar con la infraestructura del Tren del Sur en Añaza para acceder a Santa Cruz de Tenerife.

La alternativa seleccionada tiene una longitud total de 36,039 Km a lo largo del corredor de la TF-5, pasando por los términos municipales de: Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Tacoronte, El Sauzal, La Matanza de Acentejo, La Victoria de Acentejo, Santa Úrsula, La Orotava, El Puerto de la Cruz y Los Realejos.

Para establecer el número y posición de las estaciones a lo largo de la línea, se han tenido en cuenta los resultados de los estudios de ubicación de intercambiadores y demanda realizados, las propuestas de los distintas entidades y administraciones consultadas y el objetivo de implantar un sistema de transporte que contribuya a estructurar el territorio por el que discurre. De esta manera se propone que, para esta alternativa, se desarrollen seis (6) estaciones, con la posibilidad de incluir estaciones adicionales si se considera necesario: Estación de los Realejos, Estación de el Puerto de la Cruz/La Orotava, Estación de La Victoria/Santa Úrsula/La Matanza; Estación del Sauzal/Tacoronte; Estación del Aeropuerto; Estación de La Laguna.

El Intercambiador de los Realejos tiene la particularidad de ser estación terminal por lo que se configura como una estación con cuatro vías, para mejora del servicio y posibles estacionamientos de los trenes.

El propio Documento del Plan señala que la ubicación del intercambiador de La Victoria/ Santa Úrsula/ La Matanza no se ha definido en el Plan Territorial Especial por no resultar destacada ninguna de las alternativas. Para esta fase del documento no se alcanzó un grado de definición suficiente que permitiera seleccionar una alternativa de ubicación para este intercambiador frente a otras alternativas, por lo que se dejó abierto para definir en fases posteriores del análisis de esta nueva infraestructura.

Demanda del nuevo Tren del Norte

El ferrocarril captaría aproximadamente 6,0 millones de viajeros anuales (con arreglo a la movilidad del año base 2008), es decir, 10.396 viajeros por sentido en día laborable; se estableció una prognosis a 30 años en la que la demanda total del ferrocarril del norte se situaría, al final del periodo considerado 2040, por encima de los 7,5 millones de viajeros anuales.

Presupuesto

Los costes totales necesarios para llevar a cabo la implantación de la infraestructura (sin incluir el IGIC), incluyendo el PCA, y los costes necesarios para la adquisición de las unidades de material móvil necesarias para poder prestar el servicio, así como las cocheras y talleres. Ineco 2008.

COSTES DE IMPLANTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA. Conceptos Valoración (€):

- Presupuesto para el Conocimiento de la Administración (PCA) 1.089.907.836 €
- Costes de Material Móvil 55.000.000 para cinco trenes (5) con frecuencia de servicio de 15 minutos con una hipótesis de una velocidad comercial de 60 km/h.
- Inversión en cocheras y talleres 9.000.000 €
- Costes de Implantación de la Infraestructura 1.153.907.836 €

Conclusión a efectos del PIMSIT

Se mantiene pospuesta la aprobación definitiva del proyecto del Tren del Norte. Su inclusión en el PIMSIT está sujeta a la aprobación del mencionado Plan Especial.

PROYECTO

TREN DEL NORTE: AMPLIACIÓN A ICOD DE LOS VINOS

Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto

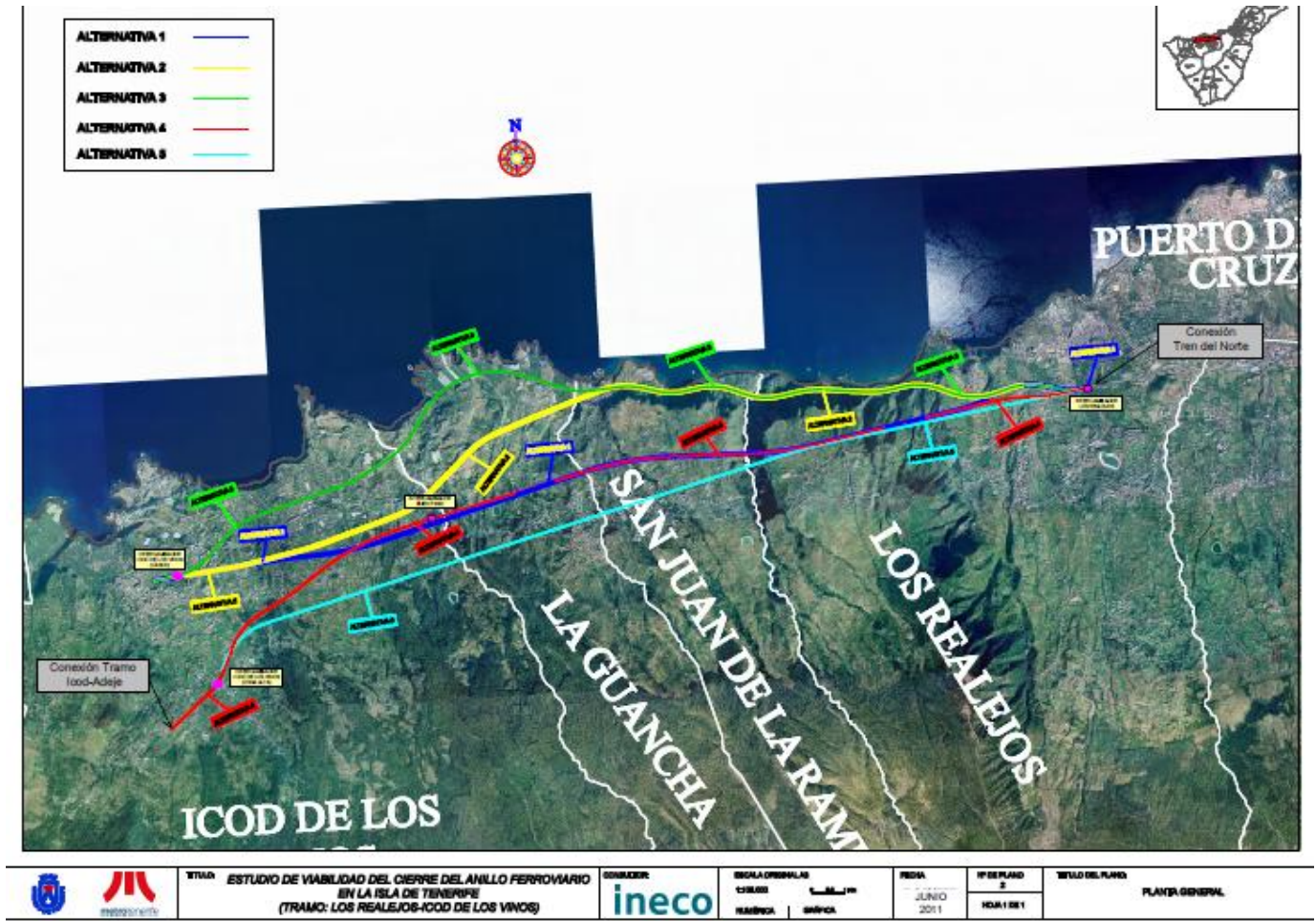
En 2010 y con motivo de la presentación a los municipios del norte de la isla del estado actual de los trabajos relativos al Tren del Norte se adquirió el compromiso de analizar la viabilidad de la prolongación de dicha infraestructura ferroviaria hasta la zona de Icod de Los Vinos con un nuevo tramo que uniera Los Realejos con dicho municipio. Ineco 2010.

Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura

No hay ficha del Gobierno de Canarias.

Objeto y descripción

El P.K. 0+000 se sitúa en superficie dentro del término municipal de Los Realejos. Tras recorrer 282 m el tren se introduce en un falso túnel que sirve para librar un enlace de la TF-5. Tras pasar el barranco del Patronato vuelve a discurrir soterrado entre los PP.KK. 1+066 y 1+504. En el P.K. 1+637 un viaducto de 91 m salva el barranco de El Moral. A partir del P.K. 2+310 una sucesión de falso túnel y 2 viaductos de 71 y 156 m que salvan una zona urbanizada y dos barrancos se llega la P.K. 2+822. En el P.K. 2+927 un nuevo túnel de 2.380 m lleva el recorrido hasta las proximidades del Barranco de Ruiz, en el P.K. 5+307. Este barranco es salvado por un viaducto de 163 m. Tras el viaducto la traza vuelve a discurrir bajo tierra, por un túnel de 1.542 m que llega hasta el núcleo urbano de La Guancha, en el P.K. 7+105. En los siguientes 1,5 Km se salva, mediante un viaducto el barranquillo de la Hacienda y mediante falso túnel y túnel (de cerca de 200 m cada uno) un sector urbanizado y una loma, respectivamente. En el P.K. 9+690 un túnel de 195 m atraviesa una loma y a continuación, en el P.K. 10+033 un viaducto salva el barranco de las Ánimas. Tras un viaducto de 207 m y un falso túnel de 210 m el tren recorre 950 m en superficie. En los P.K. 12+058 y 12+896 dos viaductos salvan sendas vaguadas. En el P.K. 13+330 un túnel unido a un falso túnel recorre 602 m. Los últimos 640 m son en superficie hasta llegar al final del recorrido de la traza. En el P.k. 14+375 está prevista la ubicación de la estación.



Fuente: Metropolitano de Tenerife

Funcionalidad

Esta ampliación hasta Icod de los Vinos hace accesible a la población de la comarca de Icoden – Daute – Isla Baja un sistema público de transporte de conexión con el Valle de La Orotava y el Área Metropolitana de forma cómoda y rápida.

Demanda

La ampliación del Tren en 14 km (aproximadamente una tercera parte de su configuración entre Santa Cruz y Los Realejos) supondrá un incremento máximo (en las 3 alternativas estudiadas) de un 4,7% en el total de usuarios (‘Estudio de Demanda de la Ampliación del Tren del Norte entre Los Realejos e Icod de los Vinos’, Trazas Ingeniería 2011)

Presupuesto

Entre 323 millones de euros y 470 millones de euros según alternativas.

Conclusión a efectos del PIMSIT

Se considera en las Alternativas en las que se incluye el Tren del Norte.

PROYECTO

TREN SUBTERRÁNEO GÜÍMAR - LA OROTAVA

Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto

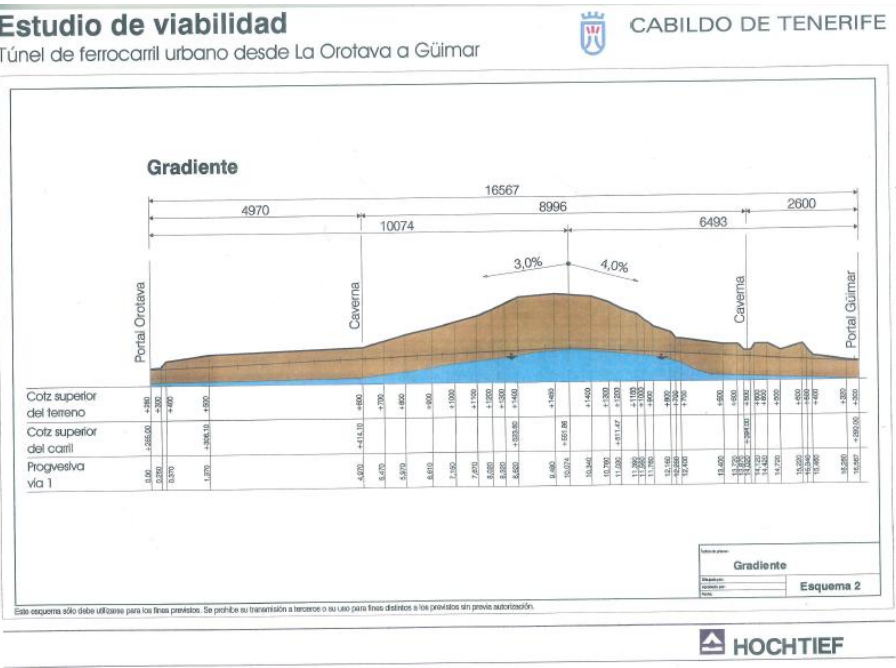
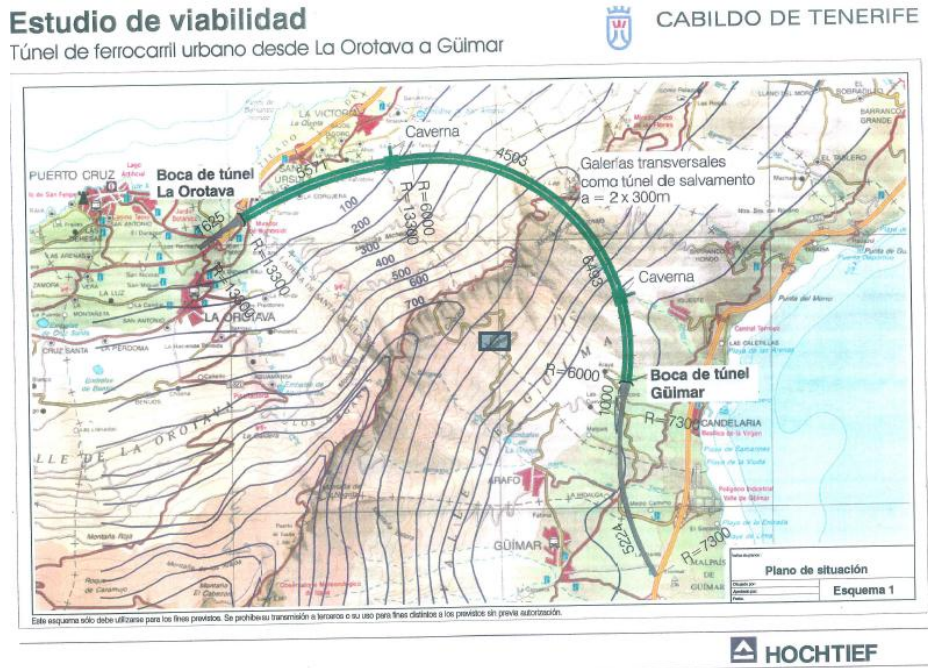
Existe un Estudio de Viabilidad del año 2000 del Cabildo, de un túnel de “ferrocarril urbano” entre Güímar y La Orotava, (ambos núcleos a 250 metros de altura), redactado por Hochtief.

Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura

No hay ficha de esta infraestructura.

Objeto y descripción

Se trata de un túnel ferroviario con una longitud de 12 km con pendiente constante del 4% y velocidad de 140 km/h. Su perfil se situaría por debajo de una masa de agua subterránea tal y como se reconoce en el estudio previo realizado.



Fuente: Estudio de viabilidad: Túnel de ferrocarril urbano desde La Orotava a Güímar, 2000

Funcionalidad

Además de su posible funcionalidad para resolver la conexión ferroviaria entre el norte y el sur de la isla y de éstas a su vez con Santa Cruz, obvia que toda la eventual conexión entre La Laguna y Santa Cruz no se pueda realizar por este modo, mientras que desde La Orotava habría que retroceder hasta la estación de Güímar para conectar con el Tren del Sur hacia Santa Cruz. Favorece sin embargo una conexión entre La Orotava y el sur de la Isla, conexión que se puede hacer por el anillo insular en uno u otro sentido una vez se complete la red viaria de cierre.

Demanda de la nueva infraestructura

No se incluye en el Estudio.

Presupuesto

El coste incluido en el proyecto es de 435,74 millones de € (2002)

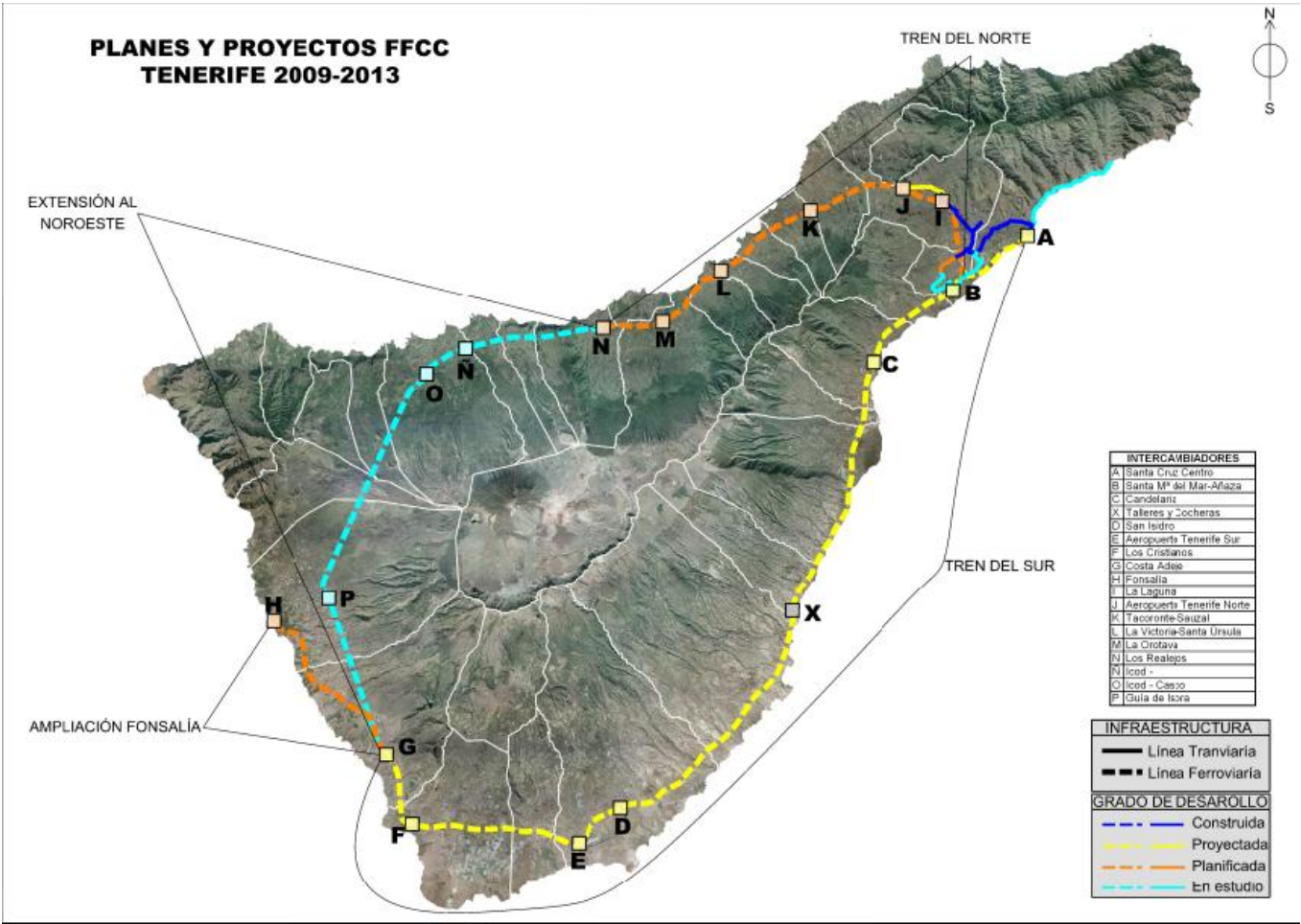
Conclusión a efectos del PIMSIT

Su funcionalidad y coste es más que discutible a efectos de este PIMSIT ya que no se justifica ni por conexión ferroviaria entre el norte y sur de la Isla, ni tampoco por favorecer la funcionalidad de otros modos de transporte. Los problemas técnicos y ambientales de esta propuesta son muy altos, lo que también determina que no se contemple como alternativa viable de transporte.

El coste de los 12 km de la obra civil del túnel con los antecedentes de estas obras en otros túneles ferroviarios en la Península (variante ferroviaria de Pajares en Asturias y la desechada conexión de Alta Velocidad a Cantabria entre Reinosa y Torrelavega), hace que esta solución sea más que cuestionable dentro de las propuestas a considerar en este Avance del PIMSIT y de sus disponibilidades presupuestarias.

Hay que buscar propuestas financiables o realistas desde el punto de vista presupuestario y de su financiación, y esta propuesta supone un planteamiento ferroviario muy diferente al que se ha venido redactando en los últimos años. Su tramitación como nuevo Plan Especial de Ordenación de Infraestructuras Ferroviarias supone además un proceso de difícil gestión dados los antecedentes del Tren del Sur y del Tren del Norte.

PROYECTO	CIERRE DEL ANILLO FERROVIARIO: TREN ICOD – ADEJE (TREN DEL OESTE)
Antecedentes y planeamiento en el que se incorpora el proyecto	
Dentro de los trabajos del Tren de Tenerife se consideró también la opción de “cerrar” en modo ferroviario el tramo entre Icod de los Vinos y Adeje de acuerdo con el esquema adjunto. Existe un trazado de alternativas por parte de Metropolitano de Tenerife.	
Ficha del Gobierno de Canarias de la infraestructura	
No hay ficha del Gobierno de Canarias.	
Objeto y descripción	
En túnel en gran parte del recorrido.	



Fuente: Metropolitano de Tenerife

Funcionalidad
Alternativa ferroviaria a los viajes Norte – Sur por el oeste.
Demanda
Sin analizar en el Estudio de Viabilidad. Este tramo, de conexión entre el intercambiador del Tren del Norte, localizado en Icod de los Vinos, y el intercambiador del Tren del Sur, ubicado en Adeje, atendiendo a las demandas actuales de movilidad en transporte público, alcanzaría la cifra de menos de 1.000 pasajeros/día (menos de 300.000 pasajeros/año). A esta cifra habrá que incluirle la demanda procedente del vehículo privado.
Presupuesto
No se conoce. El PIMSIT lo estima en 1.400 millones de € aproximadamente.
Conclusión a efectos del PIMSIT
Se considera en una de las Alternativas.