

**TRAMO D**

ALTERNATIVAS	A1	A2	A3	A4
Indice de Preferencia	0,56	0,90	0,00	1,00

**TRAMO E**

ALTERNATIVAS	A1	A2	A3	A4
Indice de Preferencia	0,58	0,00	0,05	1,00

Como se puede deducir de este último análisis y de los anteriores, la alternativa mejor valorada y que mejor se ajusta a los objetivos perseguidos por el PTEOITS en todos los tramos es la alternativa 4.

**3.4. ANÁLISIS DE LA AMPLIACION DE LA RED DE INTERCAMBIADORES DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA**

El objetivo de este análisis es estudiar cual serían los Intercambiadores potencialmente más eficientes en el caso de que se estime necesario ampliar la red de Intercambiadores una vez puesta en marcha el Tren del Sur. Para ello se han considerado las catorce ubicaciones estudiadas en el Apéndice N°4 Estudio de Alternativas de Intercambiadores del Tren del Sur: Santa Cruz de Tenerife, Santa María del Mar\_Añaza, Radazul, Candelaria, Arafo, Güímar, San Isidro, Aeropuerto Sur, Chafiras, Guaza, Los Cristianos y Costa Adeje.

**3.4.1.1. Identificación y valoración de los criterios relevantes**

*3.4.1.1.1. Funcionalidad*

▪ **Nivel 1**

Los factores que se analizan en este criterio y el peso considerado para cada uno de ellos es:

Factores	Peso
Trazado	0,33
Interdistancia	0,33
Accesibilidad	0,33

Del producto de las puntuaciones de estos factores, obtenidas en el Nivel 2, por los pesos señalados, y de su posterior homogeneización al intervalo [0,1], se obtienen los índices del criterio Funcionalidad, que se incluirán posteriormente en el modelo que engloba cinco criterios.

▪ **Nivel 2**

Los conceptos simples de Nivel 2 empleados en la valoración de cada factor y la forma de realizar dichas valoraciones se detallan a continuación.

**Trazado**

En este criterio se analizan dos factores con pesos equivalentes:

Factores	Peso
Trazado en Planta	0,5
Trazado en Alzado	0,5

Trazado en Planta

La forma de valorar el concepto es considerando los porcentajes de longitud en recta, curva de transición y curva.

Conceptos Simples	Peso
% Longitud en Recta	2
% Longitud en Curva de Transición	1
% Longitud en Curva	0

Para definir el intervalo de valoración, se ha considerado como óptimos aquellos intercambiadores situados íntegramente en Recta, y como pésimos aquellos con un 100 % de su longitud en Curva. De esta forma, teniendo en cuenta los pesos asignados a cada concepto, resulta el intervalo de valoración [2,0].

Trazado en Alzado

La forma de valorar empleada para este concepto ha sido considerar los porcentajes de longitud de cada alternativa con diferentes pendientes (tanto mejor valoradas cuanto menores sean estas pendientes). Los conceptos simples y el modo en que intervienen en el análisis se describen seguidamente:

Conceptos Simples	Peso
% Longitud de alternativa con pendiente menor que 2,5 milésimas	2
% Longitud de alternativa con pendiente comprendida entre 2,5 y 10 milésimas	1
% Longitud de alternativa con pendiente comprendida entre 10 y 35 milésimas	0

Para definir el intervalo de valoración, se ha considerado como óptimo los intercambiadores situados en un 100% en zonas con pendientes inferiores a 2,5 milésimas, y como pésimo los intercambiadores con un 100% de su recorrido con pendientes entre 10 y 35 milésimas. De esta forma, teniendo en cuenta los pesos asignados a cada concepto, resulta el intervalo de valoración [2,0].



### Interdistancia entre estaciones

La forma de valorar este factor es analizando la distancia en Km entre estaciones más próximas.

Para la asignación de la puntuación a cada una de las estaciones se han considerado tres intervalos de distancia, entendiéndose como el intervalo de 5 a 8 Km. la situación óptima para la ubicación de las estaciones y menos de 5 Km. la situación más desfavorable. Estos son los intervalos y los pesos asignados a cada uno.

Conceptos Simples	Peso
Distancia de intercambiadores entre 5 y 8 Km	2
Distancia de intercambiadores mayor que 8 Km	0,5
Distancia de intercambiadores menor a 5 Km	0

El intervalo de valoración tras multiplicar las interdistancia entre estaciones por los pesos correspondientes es [15.30, 0.00]

### Accesibilidad

En este criterio se analizan tres factores con pesos idénticos:

Factores	Peso
Acceso Viario	0,33
Acceso Peatonal	0,33
Distancia al Núcleo	0,33

Tras la homogeneización de las puntuaciones obtenidas para cada uno de los factores y su posterior ponderación, el intervalo de valoración es el [1,0]

#### Acceso Viario

La forma de valorar este factor es analizando la accesibilidad al intercambiador a través de autovía y/o carretera dando tres categorías para el mismo:

Conceptos Simples	Peso
Bueno	2
Aceptable	1
Malo	0

El intervalo de valoración se define considerando como situación óptima aquellas estaciones cuya accesibilidad viaria es buena, entendiéndose por buena aquellas que se encuentran en el corredor de la autopista TF-1 y las carreteras que enlazan con ella, y como situación más desfavorable aquellas cuyo acceso se considera malo por

carecer de acceso viario en la actualidad. De esta forma las estaciones están valoradas entre [2,0] atendiendo a este factor

#### Acceso Peatonal

La forma de valorar este factor es analizando la accesibilidad al intercambiador desde el punto de vista del peatón dando tres categorías para las estaciones:

Conceptos Simples	Peso
Bueno	2
Aceptable	1
Malo	0

El intervalo de valoración se define considerando como situación óptima aquellas estaciones cuya accesibilidad es buena, entendiéndose por buena aquellas que se encuentran situadas dentro del núcleo urbano y no presentan ninguna barrera que dificulte dicho acceso (autopista TF-1 y las carreteras que enlazan con ella), y como situación más desfavorable aquellas cuyo acceso se considera malo por encontrarse fuera del núcleo urbano o sea necesario cruzar la autopista para acceder a ella y carecer de acceso en la actualidad. De esta forma las estaciones están valoradas entre [2,0] atendiendo a este factor

#### Distancia al núcleo Urbano

La forma de valorar este factor es mediante la distancia entre el intercambiador y los núcleos urbanos próximos a la misma. Considerándose como bueno (2) si el intercambiador se encuentra a menos de 250 metros del centro poblacional, aceptable (1) si se encuentra entre 250 y 500 metros y malo (0) si se encuentra a más de 500 metros. De esta forma las estaciones están valoradas entre [2,0] atendiendo a este factor

Conceptos Simples	Peso
Bueno	2
Aceptable	1
Malo	0



3.4.1.1.2. Consenso con los ayuntamientos

▪ **Nivel 1**

El único factor considerado dentro de este criterio ha sido el consenso con el ayuntamiento del término municipal en el que se ubica cada estación. En el análisis se ha asignado 1 punto en los casos en los que la estación se ha ubicado tras la consulta con el ayuntamiento de la localidad (situación óptima) y 1 punto cuando se ha ubicado atendiendo a otros criterios.

Conceptos Simples	Peso
Existe consenso	1
No existe consenso	0

El intervalo de valoración se define según los dos escenarios descritos anteriormente en [1,0] tras la homogeneización de puntuaciones

3.4.1.1.3. Demanda

▪ **Nivel 1**

Para la valoración de este criterio se han tenido en cuenta la demanda estimada para cada uno de los Intercambiadores:

Factores	Peso
Captación de Viajeros	1

▪ **Nivel 2**

**Captación de Viajeros**

La forma de valorar este factor tiene en cuenta el número de viajeros con origen y destino en cada una de las estaciones estudiadas según la matriz-origen destino ferroviaria analizadas en el Apéndice 4 Estudio de Alternativas de Intercambiadores.

Intercambiador	Miles Viajeros Año
Santa Cruz de Tenerife	3.931
Santa María del Mar_Añaza	2.150
Radazul	525
Candelaria	1.642
Arafo	898
Gúímar	900
Fasnia	515
Arico	572
San Isidro	1.390

Intercambiador	Miles Viajeros Año
Aeropuerto del Sur	774
Chafiras	556
Guaza	909
Los Cristianos	2.069
Costa Adeje	1.133

El intervalo de valoración se define considerando como situación óptima la estación con mayor captación de viajeros (3.931 miles de viajeros año) y como situación más desfavorable la de menor captación (515 miles viajeros año). Tras la homogeneización de puntuaciones el intervalo es [1,0]

3.4.1.1.4. Compatibilidad con Planeamiento

▪ **Nivel 1**

La compatibilidad con el planeamiento urbanístico de la localización de las estaciones se ha determinado en función de la asignación de una puntuación de 0 a 100 (considerándose 0 lo pésimo y 100 lo óptimo), según la clasificación de suelo a ocupar por la infraestructura y con respecto a los escenarios que se explicitan a continuación.

Conceptos Simples	Peso
Sistemas Generales	10
Suelo Rústico Protección Territorial	10
Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado	10
Suelo Urbano No Consolidado	9
Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado	7
Suelo Urbanizable No Sectorizado Diferido	7
Suelo Urbano Consolidado	6
Suelo Rústico Asentamiento Rural	6
Suelo Rústico Protección Agraria	5
Suelo Rústico Protección Infraestructuras	4
Suelo Rústico Protección Paisajística	0
Suelo Rústico Protección Hidrológica	0
Suelo Rústico Protección Natural	0
Área de Suspensión según Acuerdo COTMAC	-

Se otorga la máxima puntuación (10) a:

**Sistemas Generales:** Por cuanto que es el suelo destinado a la localización de infraestructuras tales como las estaciones, siempre y cuando en la actualidad no se



halle ubicado ya alguno, en cuyo caso la puntuación descendería a 0 al suponer la destrucción de un uso preexistente.

**Suelo Rústico de Protección Territorial:** En tanto y en cuanto que se trata de espacios sin especiales méritos de conservación ni ambiental ni productiva, que se preservan precisamente para salvaguardar su capacidad de sustentación de desarrollo urbanístico, entre el que puede incluirse la ejecución de estaciones ferroviarias.

**Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado:** En tanto y en cuanto se trata de espacios destinados a integrarse en la trama urbana existente (es decir que presentan una vocación urbana), pero todavía no tiene definido su uso final, por ello están abiertos a acoger infraestructuras como las que se evalúan.

**El Suelo Urbano No Consolidado:** recibe un 9, porque aún teniendo una vocación claramente urbana, dispone de espacios intersticiales en los que es posible insertar la estación, sin que por ello se altere la estructura preexistente.

**Suelo Urbano Consolidado y el Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado:** reciben un 6, y un 7 respectivamente porque aunque su vocación es clara, la inserción de un elemento infraestructural no previsto por el planeamiento urbanístico supone una alteración importante del mismo y el cambio de su uso (residencial, terciario o industrial a Sistema General), constituyendo una adaptación más dificultosa que en el resto de Suelos Urbanos y Urbanizables y esta dificultad es mayor en el caso del Suelo Urbano Consolidado que en el del Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado.

**Suelo Rústico de Protección de Asentamiento Rural** se le asigna igualmente un 6 porque se delimita con el objeto de preservar las formas tradicionales de poblamiento. La introducción de una estación puede suponer una fuerte alteración de éstas. Sin embargo, al tratarse de tramas urbanas menos compactas, la disponibilidad de suelo, sin modificar usos preexistentes es mayor.

**Suelo Rústico de Protección Agraria:** se le asigna un 5, no porque se ponga en duda sus méritos de conservación, sino por su abundancia relativa en el área objeto del Plan.

**Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras:** recibe un 4, por cuanto que se trata de espacios destinados a garantizar la funcionalidad actual y futura de infraestructuras preexistentes. La introducción de otra, distinta de aquéllas, puede condicionar dicha funcionalidad.

**Suelos Rústicos de Protección Hidrológica, Natural y Paisajística:** se otorga un 0 al tratarse de zonas de especial valor ambiental, en las que la inserción de las

estaciones supondría la destrucción de los valores que se pretende preservar, precisamente en un espacio en los que estos son escasos.

**Área de Suspensión según Acuerdo COTMAC:** Se excluyen de la evaluación por cuanto que se trata de piezas territoriales originalmente destinadas a ser urbanizadas pero que en la actualidad se encuentran suspendidas, por lo que su uso futuro está aún por determinar.

Intercambiador	Concepto Simple
Santa Cruz de Tenerife	Urbano Consolidado
Acorán	Urbanizable Sectorizado No Ordenado
Radazul	Rustico Protección Paisajística
Candelaria	Urbanizable No Sectorizado Diferido
Arafo	Rustico Protección Agrario
Güímar	Rustico Protección Agrario
Fasnia	Rustico Protección Infraestructuras
Arico	Rustico Protección Natural
San Isidro	Urbanizable No Sectorizado Estratégico
Aeropuerto Sur	Rustico Protección Infraestructuras
Chafiras	Urbanizable No Sectorizado Diferido
Guaza	Rustico Protección Territorial
Los Cristianos	Urbano de Rehabilitación y Reforma
Costa Adeje	Rustico Protección Agrario

3.4.1.1.5. *Aspectos ambientales*

La compatibilidad de las estaciones con los aspectos ambientales se ha analizado teniendo en cuenta cuatro factores: los espacios naturales protegidos, la afección a los elementos del patrimonio histórico, las unidades ambientales y el impacto que pueden generar sobre la percepción visual del paisaje.

Factores	Peso
Espacios Naturales	0,25
Unidades Ambientales	0,25
Patrimonio Histórico	0,25
Paisaje	0,25

El valor máximo, que equivaldría a la situación óptima, asciende a 1 punto, considerando este valor como el que menos efecto tendría sobre el medio ambiente. La situación en la que aparecen más efectos (opción pésima) será aquella en la que el valor asignado sea de 0 puntos.



**Espacios Naturales**

Se ha otorgado la máxima puntuación (3) en cuando la estación se localice fuera de cualquier espacio protegido. En caso de que la estación se sitúe en el interior de un Espacio Natural Protegido de la Red Canaria, Zona de Especial Conservación o una Zona de Especial Conservación para las Aves (ZEPA) se le puntuará con 0 puntos; y si es un Área de Importancia para las Aves (IBA) se le otorgará 1 punto.

ESPACIOS NATURALES	PUNTUACIÓN
No hay afección	3
A menos de 100 metros de un ENP, ZEC, ZEPA o IBA	2
Afección a una IBA	1
Afección directa a un ENP, ZEC y ZEPA	0

**Unidades ambientales**

Este aspecto valora la posible incidencia de las estaciones sobre la calidad, la naturalidad, la complejidad y la biodiversidad del sistema de unidades ambientales. Es importante destacar que ninguna de las estaciones se sitúa en zonas con formaciones de alto valor ambiental sino que están localizadas en espacios urbanos, zonas de cultivo y áreas en donde predominan los matorrales de sustitución

UNIDADES AMBIENTALES	PUNTUACIÓN
I – Núcleos urbanos y asentamientos densos	3
II – Áreas residenciales diseminadas	3
III – Sistemas Generales, dotaciones y equipaciones	3
IV – Unidades seminaturales – Dominio antrópico	2
V – Unidades seminaturales – Dominio natural	2
VI – Unidades de dominante hídrica	1,5
VII – Franja litoral	1
VIII – Espacios de alta naturalidad	0,5
IX – Espacios de muy alta naturalidad	0

**Patrimonio histórico**

La afección directa a los Bienes de Interés Cultural recibe una puntuación de 0 puntos, mientras que el impacto sobre elementos que pertenecen a los Catálogos de Protección del Patrimonio Municipales ha sido puntuado con un 1. En caso de no haber afección, la puntuación otorgada es de 2 puntos.

PATRIMONIO CULTURAL	PUNTUACIÓN
No hay afección	2
Afección a un elemento del Catálogo Municipal	1
Afección a un Bien de Interés Cultural	0

**Paisaje**

La valoración del impacto de las posibles estaciones sobre la calidad visual del paisaje se ha llevado a cabo en función de las características estructurales de la estación; de este modo, las estaciones elevadas han sido valoradas con 0 puntos por ser las que más impactos generarían sobre la percepción del entorno paisajístico; las estaciones en superficie han sido puntuadas con 1 punto y las estaciones en túnel con 2 puntos.

PAISAJE	PUNTUACIÓN
Estación en túnel	2
Estación en superficie	1
Estación elevada	0



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACION



3.4.1.2. Aplicación del método multicriterio

Funcionalidad

Trazado

INTERCAMBIADOR		Santa Cruz de Tenerife	Acorán	Radazul	Candelaria	Arafo	Güímar	Fasnia	Arico	San Isidro	Aeropuerto Sur	Chafiras	Guaza	Los Cristianos	Costa Adeje
<b>Trazado en Planta</b>		<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>0,00</b>	<b>2,00</b>	<b>1,00</b>	<b>0,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>1,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>
% Longitud en recta	2	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00	1,00
% Longitud en transición	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00
% Longitud en curva	0	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

\* % de longitud de la alternativa

Intervalo de valoración		Parámetros de homogeneización	
Óptimo	Pésimo	a	b
2,00	0,00	0,50000	0,00000

INTERCAMBIADOR		Santa Cruz de Tenerife	Acorán	Radazul	Candelaria	Arafo	Güímar	Fasnia	Arico	San Isidro	Aeropuerto Sur	Chafiras	Guaza	Los Cristianos	Costa Adeje
<b>Trazado en Alzado</b>		<b>2,00</b>	<b>1,00</b>	<b>2,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1,00</b>	<b>0,00</b>	<b>2,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1,00</b>	<b>1,00</b>	<b>2,00</b>	<b>0,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>
$i \leq 2,5 \text{ 0/00}$	2	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	1,00
$2,5 \text{ 0/00} < i < 10 \text{ 0/00}$	1	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00
$10 \text{ 0/00} < i < 35 \text{ 0/00}$	0	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00

Intervalo de valoración		Parámetros de homogeneización	
Óptimo	Pésimo	a	b
2,00	0,00	0,50000	0,00000

Interdistancia entre Intercambiadores

INTERCAMBIADOR		Santa Cruz de Tenerife	Acorán	Radazul	Candelaria	Arafo	Güímar	Fasnia	Arico	San Isidro	Aeropuerto Sur	Chafiras	Guaza	Los Cristianos	Costa Adeje
<b>Interdistancia</b>		<b>15,30</b>	<b>10,84</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>13,50</b>	<b>13,33</b>	<b>14,07</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>13,40</b>	<b>0,00</b>	<b>10,12</b>
$i < 5 \text{ km}$	0	0,00	0,00	4,02	4,49	3,37	2,60	0,00	0,00	0,00	3,60	3,27	0,00	3,85	0,00
$5 < i < 8 \text{ km}$	2	7,65	5,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,67	0,00	0,00	0,00	6,70	0,00	5,06
$i > 8 \text{ km}$	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,50	0,00	14,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Intervalo de valoración		Parámetros de homogeneización	
Óptimo	Pésimo	a	b
15,30	0,00	0,06534	0,00000



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACION



Accesibilidad

INTERCAMBIADOR		Santa Cruz de Tenerife	Acorán	Radazul	Candelaria	Arafo	Güímar	Fasnia	Arico	San Isidro	Aeropuerto Sur	Chafiras	Guaza	Los Cristianos	Costa Adeje
<b>Acceso Viario</b>		2,00	2,00	1,00	2,00	1,00	0,00	2,00	0,00	2,00	2,00	1,00	1,00	2,00	2,00
Bueno	2	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	1,00	1,00
Aceptable	1	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00
Malo	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Intervalo de valoración		Parámetros de homogeneización	
Óptimo	Pésimo	a	b
2,00	0,00	0,50	0,00

INTERCAMBIADOR		Santa Cruz de Tenerife	Acorán	Radazul	Candelaria	Arafo	Güímar	Fasnia	Arico	San Isidro	Aeropuerto Sur	Chafiras	Guaza	Los Cristianos	Costa Adeje
<b>Acceso peatonal</b>		2,00	2,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00	0,00	2,00	0,00
Bueno	2	1,00	1,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00
Aceptable	1	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Malo	0	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00

Intervalo de valoración		Parámetros de homogeneización	
Óptimo	Pésimo	a	b
2,00	0,00	0,50	0,00

INTERCAMBIADOR		Santa Cruz de Tenerife	Acorán	Radazul	Candelaria	Arafo	Güímar	Fasnia	Arico	San Isidro	Aeropuerto Sur	Chafiras	Guaza	Los Cristianos	Costa Adeje
<b>Proximidad al núcleo</b>		2,00	2,00	1,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	1,00	1,00	1,00	2,00	0,00
Bueno	2	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00
Aceptable	1	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00
Malo	0	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00

Intervalo de valoración		Parámetros de homogeneización	
Óptimo	Pésimo	a	b
2,00	0,00	0,50	0,00

Consenso

INTERCAMBIADOR		Santa Cruz de Tenerife	Acorán	Radazul	Candelaria	Arafo	Güímar	Fasnia	Arico	San Isidro	Aeropuerto Sur	Chafiras	Guaza	Los Cristianos	Costa Adeje
<b>Consenso</b>		1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00	1,00
Existe Consenso	1	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00	1,00
No Existe Consenso	0	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00

Intervalo de valoración		Parámetros de homogeneización	
Óptimo	Pésimo	a	b
1,00	0,00	1,00	0,00



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACION



**Demanda**

INTERCAMBIADOR	Santa Cruz de Tenerife	Acorán	Radazul	Candelaria	Arafo	Güímar	Fasnia	Arico	San Isidro	Aeropuerto Sur	Chafiras	Guaza	Los Cristianos	Costa Adeje
<b>Demanda</b>	<b>3.931,00</b>	<b>2.150,00</b>	<b>525,00</b>	<b>1.642,00</b>	<b>898,00</b>	<b>900,00</b>	<b>515,00</b>	<b>572,00</b>	<b>1.390,00</b>	<b>774,00</b>	<b>556,00</b>	<b>909,00</b>	<b>2.069,00</b>	<b>1.133,00</b>
Viajeros	1	3.931,00	2.150,00	525,00	1.642,00	900,00	515,00	572,00	1.390,00	774,00	556,00	909,00	2.069,00	1.133,00

Intervalo de valoración		Parámetros de homogeneización	
Óptimo	Pésimo	a	b
3.931,00	515,00	0,00	-0,15

**Compatibilidad con el planeamiento**

INTERCAMBIADOR	Santa Cruz de Tenerife	Acorán	Radazul	Candelaria	Arafo	Güímar	Fasnia	Arico	San Isidro	Aeropuerto Sur	Chafiras	Guaza	Los Cristianos	Costa Adeje
<b>Planeamiento</b>	<b>60,00</b>	<b>100,00</b>	<b>0,00</b>	<b>70,00</b>	<b>50,00</b>	<b>50,00</b>	<b>40,00</b>	<b>0,00</b>	<b>70,00</b>	<b>40,00</b>	<b>70,00</b>	<b>40,00</b>	<b>60,00</b>	<b>50,00</b>
Planeamiento	1	60,00	100,00	0,00	70,00	50,00	40,00	0,00	70,00	40,00	70,00	40,00	60,00	50,00

Intervalo de valoración		Parámetros de homogeneización	
Óptimo	Pésimo	a	b
100,00	0,00	0,01	0,00

**Aspectos ambientales**

INTERCAMBIADOR	Santa Cruz de Tenerife	Acorán	Radazul	Candelaria	Arafo	Güímar	Fasnia	Arico	San Isidro	Aeropuerto Sur	Chafiras	Guaza	Los Cristianos	Costa Adeje
<b>Planeamiento</b>	<b>2,50</b>	<b>2,50</b>	<b>1,13</b>	<b>2,50</b>	<b>1,13</b>	<b>1,13</b>	<b>1,13</b>	<b>1,38</b>	<b>2,25</b>	<b>2,50</b>	<b>2,25</b>	<b>2,00</b>	<b>2,50</b>	<b>2,50</b>
Espacios Naturales	0,25	3,00	3,00	1,00	3,00	1,00	1,00	1,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Unidades ambientales	0,25	3,00	3,00	0,50	3,00	0,50	0,50	0,50	3,00	3,00	3,00	2,00	3,00	3,00
Patrimonio Histórico	0,25	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Paisaje	0,25	2,00	2,00	1,00	2,00	1,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	1,00	2,00	2,00

Intervalo de valoración		Parámetros de homogeneización	
Óptimo	Pésimo	a	b
2,50	1,13	0,73	-0,82



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACION

