

d) favorecer la creación de infraestructuras y equipamiento relacionados con el descanso y deportes acuáticos, y

e) potenciar la especialización formativa de trabajadores hacia las demandas de servicios del público objetivo.

En este sentido, la Normativa habla también de la necesidad de potenciar la Operación Singular Estructurante de Fonsalía, el desarrollo del sistema viario, en espacial el trazado de los dos ejes fundamentales, el costero y el de medianías y la ordenación de las áreas turísticas permitiendo el desarrollo de la capacidad global de la oferta turística alojativa y su recualificación, mediante la aplicación de los procedimientos de rehabilitación edificatoria o autorización excepcional con los límites establecidos en la Ley 19/2003 y en las condiciones del Plan.

Zona Turística Los Cristianos-Las Américas:

Sus componentes con incidencia territorial hacen referencia a:

- a) Limitar el crecimiento de la oferta alojativa.
- b) Desarrollar una amplia oferta de actividades de entretenimiento durante el día y la noche.
- c) Potenciar hoteles especialistas en familias, deporte, negocios y salud.
- d) Favorecer la creación de infraestructura y equipamiento (actividades complementarias) relacionados con entretenimiento (tanto diurno como nocturno), deportes acuáticos (aprovechando el potencial de las playas) y negocios.
- e) Potenciar la especialización formativa de trabajadores hacia las demandas de servicios del público objetivo.

2.4. EL TRANSPORTE EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

2.4.1. Análisis de la movilidad de los residentes

2.4.1.1. Introducción

Este epígrafe recoge el Análisis de la Movilidad a partir de la Encuesta Domiciliaria (2007) realizada a un total de 2400 familias y cuyo objeto era describir la movilidad en la isla de Tenerife.

Desde un punto de vista temático, el análisis se estructura en los siguientes apartados:

- Unidades espaciales de referencia para el análisis.
- Aspectos socioeconómicos de la Movilidad.
- Aspectos espaciales de la Movilidad.
- Aspectos modales de la Movilidad.

Debe tenerse en cuenta que algunos de estos aspectos se han tratado en epígrafes precedentes de la presente Memoria a partir de referencias generales, si bien aquí se tratan o particularizan según los datos obtenidos en la citada encuesta y con la información manejada para la elaboración del Plan Especial Territorial de Ordenación del Transporte de Tenerife.

2.4.1.2. Unidades espaciales de referencia

La unidad espacial de referencia en el estudio de movilidad ha sido la zona de transporte. El número de zonas asciende a 121 en el total de la isla. De cara al análisis, se ha procedido al diseño de una Macrozonificación, por agregación de esas unidades mínimas. Los criterios adoptados en su confección son:

- Se ha partido de la división en Comarcas establecida en el PIOT.
- Sobre dicha división se ha procedido a la desagregación de la denominada "Comarca Metropolitana" por englobar ésta diferentes unidades espaciales especialmente heterogéneas desde el punto de vista de la movilidad.

Tabla 2.44. Unidades espaciales de referencia

Macrozonas	Superficie (hectáreas)	Municipio
01. S.C. Tenerife Centro - Anaga	162.263	Santa Cruz de Tenerife
02. S.C. Tenerife Sur- El Rosario	57.240	Rosario (El)
		Santa Cruz de Tenerife
03. Laguna Centro	108.223	San Cristóbal de La Laguna
04. Laguna Norte - Tegueste	37.276	San Cristóbal de La Laguna
		Tegueste
05. Acentejo	57.674	Matanza de Acentejo
		Santa Úrsula
		Sauzal (El)
		Tacoronte
		Victoria de Acentejo (La)
06. Valle de La Orotava	105.380	Orotava (La)
		Puerto de la Cruz
		Realejos (Los)
07. Icoden-Daute-Isla Baja	51.339	Buenavista del Norte
		Garachico
		Guancha (La)

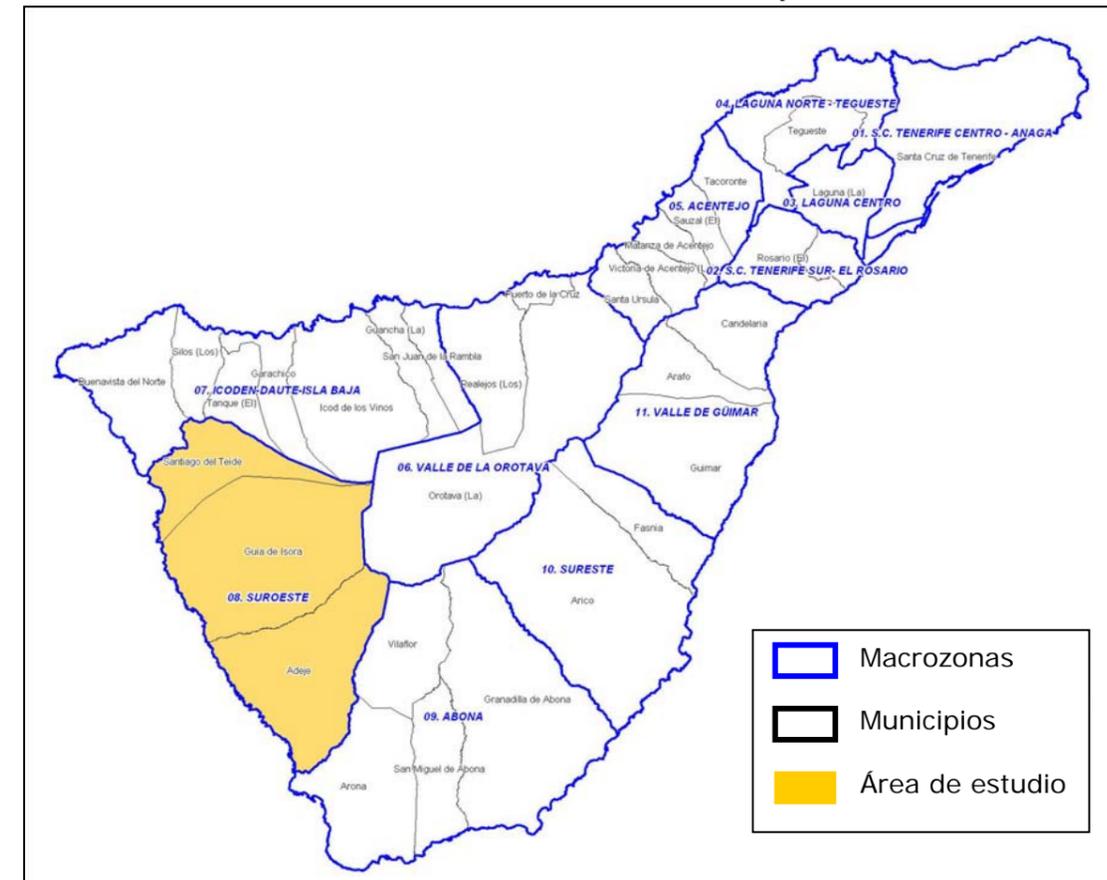
Macrozonas	Superficie (hectáreas)	Municipio
		Icod de los Vinos
		San Juan de la Rambla
		Silos (Los)
		Tanque (El)
08. Suroeste	64.580	Adeje
		Guía de Isora
		Santiago del Teide
09. Abona	115.531	Arona
		Granadilla de Abona
		San Miguel de Abona
		Vilaflor
10. Sureste	9.783	Arico
		Fasnia
11. Valle de Güimar	43.024	Arafo
		Candelaria
		Güimar
Total:	812.313	

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

A efectos prácticos de expresión y análisis, se ha optado en este punto por la utilización de la base espacial referida a la macrozonificación, aunque en la presentación de datos de flujos de viajes Origen/Destino se adjuntan además los resultados a nivel zonal.

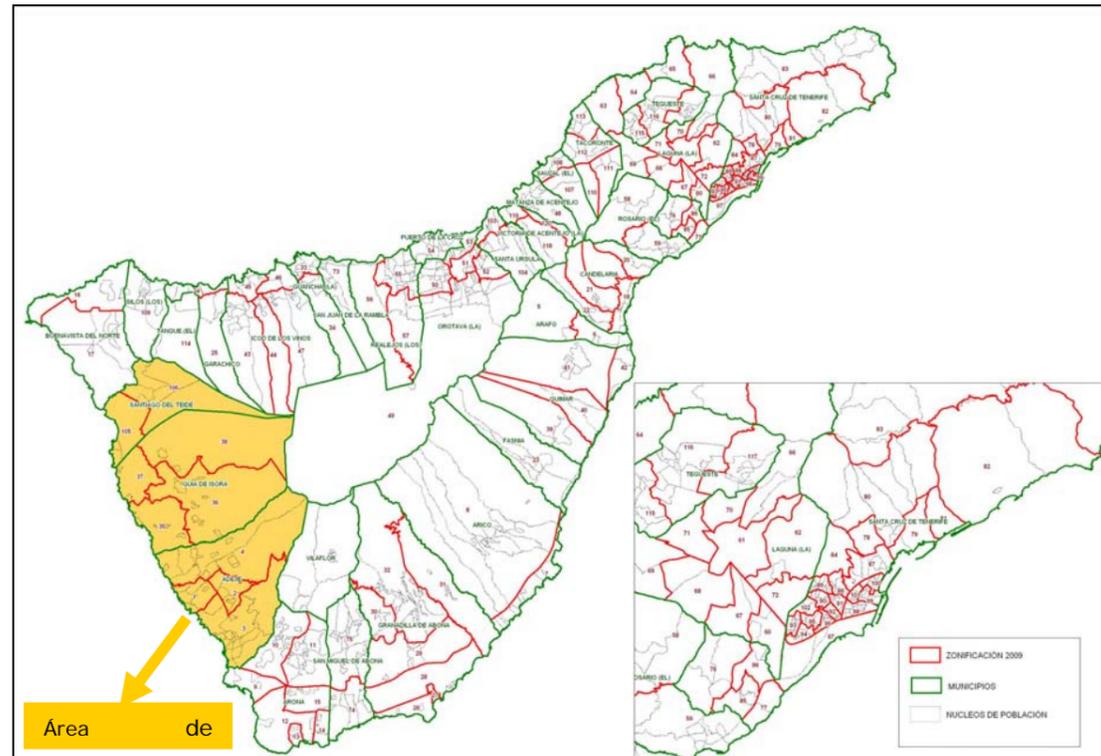
El ámbito territorial de la Ampliación del Tren del Sur a Fonsalía está comprendido en la macrozona 08 Suroeste. En cuanto a municipios, los comprendidos en dicho ámbito son: Adeje, Guía de Isora y Santiago del Teide. En las siguientes ilustraciones se muestran la Zonificación (121 zonas de transportes) y la Macrozonificación.

Ilustración 2.36. Delimitación de las zonas de transporte. Macrozonas



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Ilustración 2.37. Delimitación de las zonas de transporte. Zonificación en el ámbito de estudio.



Fuente: Elaboración propia a partir del Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

2.4.1.3. Aspectos socioeconómicos de la movilidad

El análisis de los aspectos socioeconómicos de la movilidad, que ocupa las siguientes páginas, se ha centrado en tres diferentes contenidos:

- Nivel de motorización de la población.
- Índices de movilidad de las personas.
- Relación Residencia-empleo.

Nivel de motorización

El valor medio de la motorización es de 562 vehículos por cada 1.000 habitantes. En el caso del Suroeste de la isla, ámbito de actuación de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía, la motorización de los residentes es bastante superior al dato medio de la isla.

Tabla 2.45. Índice de motorización (vehículos por 1.000 hab) por macrozonas de residencia

Macrozona Residencia	Índice de motorización Vehículos por 1.000 hab.
Suroeste	620
Total Tenerife	562

Fuente: Elaboración propia a partir de Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Índices de movilidad de las personas

La evaluación descriptiva de la movilidad de los residentes se basa en la movilidad total según características personales y en la movilidad por modos y según características personales.

Por lo que respecta a la **movilidad total**, el número de viajes totales por persona es de 2,4 viajes/día para el conjunto de la isla. Aunque, en el caso del ámbito de estudio, el dato es inferior.

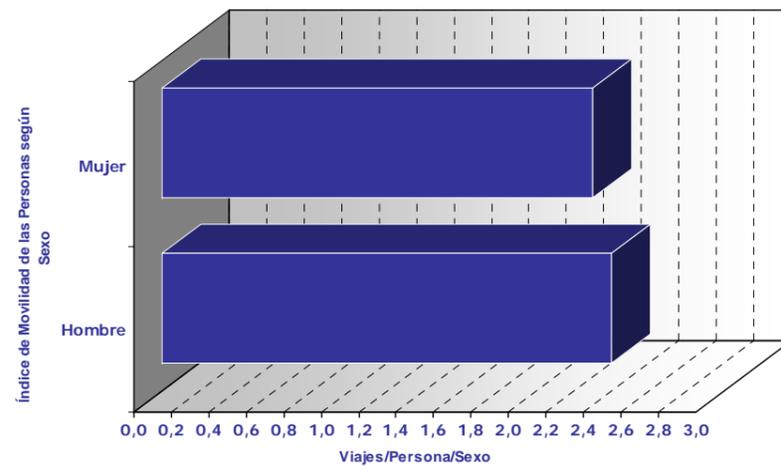
Tabla 2.46. Viajes por residencia

Macrozona Residencia	Viajes por persona
Suroeste	2,22
Total Tenerife	2,40

Fuente: Elaboración propia a partir de Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

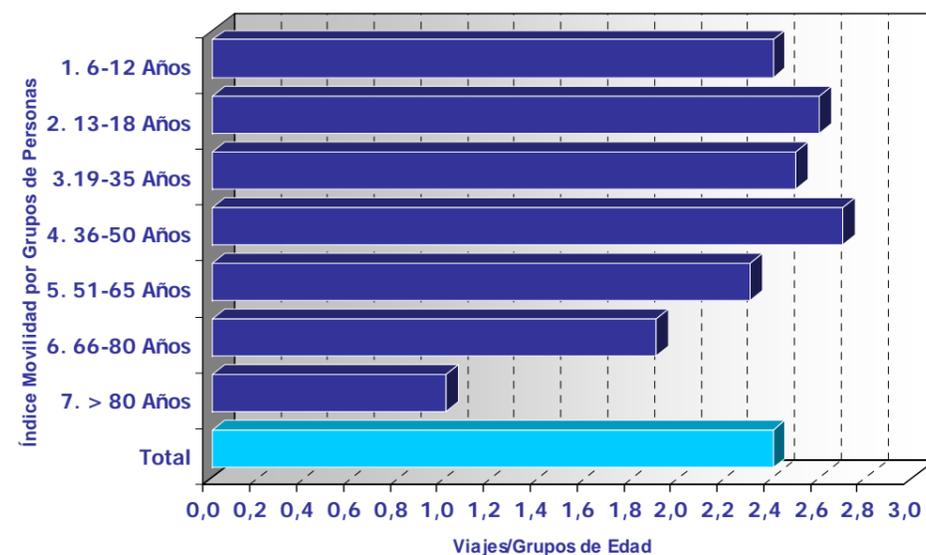
Según sexo, los hombres realizan mayor número de viajes, aunque no de manera sobresaliente, 2,4 viajes frente a 2,3 las mujeres. Por grupos de edad, los que protagonizan mayor número de viajes por persona son los grupos que comprenden las edades entre los 13 y 50 años, destacando los viajes entre los 36 y 50 años. A partir de esa edad la movilidad empieza a disminuir progresivamente con el avance de la edad.

Ilustración 2.38. Viajes por persona según sexo



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Ilustración 2.39. Viajes por persona según grupo de edad

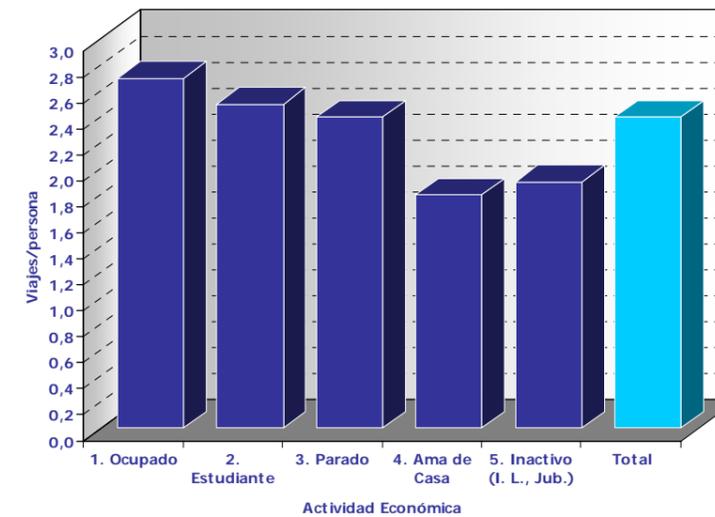


Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

En cuanto a la relación con la actividad económica, el grupo de población ocupada es el que mayor movilidad presenta (2,7 viajes/persona ocupada frente a 2,4 viajes/persona). Las personas dedicadas a las labores del hogar son las que menor número de viajes por persona y día laborable realizan.

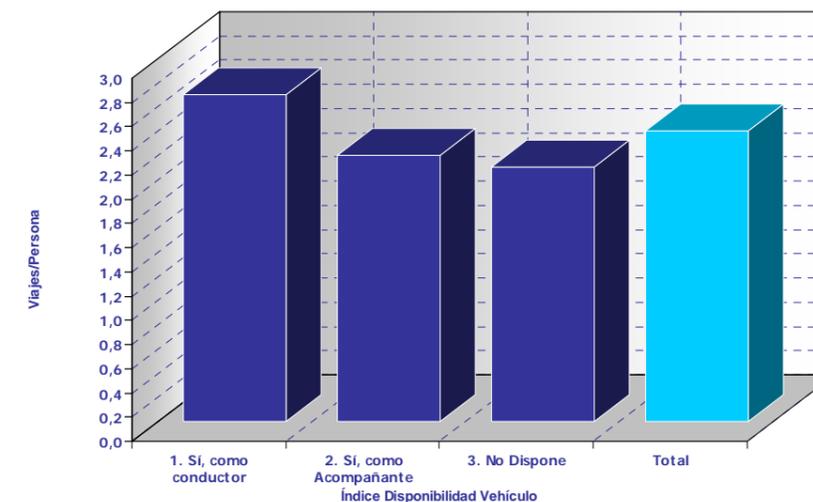
El sector de la población que dispone de vehículo para los desplazamientos presenta una movilidad superior a la media de la población (2,7 viajes por persona y día), similar al grupo de ocupados. En cuanto a los que sólo disponen como acompañante o no disponen presentan índices inferiores a la media.

Ilustración 2.40. Viajes por persona según relación con la actividad económica.



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Ilustración 2.41. Viajes por persona según Disponibilidad de vehículo.



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

En síntesis, los grupos de población cuya movilidad es destacablemente superior a la media son: los ocupados, personas que disponen de vehículo para sus desplazamientos y aquellos que se encuentran en el grupo de edad entre los 36 y 50 años.

En lo relativo a los **índices de movilidad de personas por modos**, como se muestra en la siguiente tabla, de los 2,4 viajes por persona y día que realizan los residentes en la isla de Tenerife, 0,6 son viajes a pie y 1,8 motorizados. De los motorizados, 1,5 se corresponden con desplazamientos en que el modo principal ha sido el coche (el 83% de los motorizados) y sólo 0,3 se producen en medios de transporte públicos (17% de los motorizados).

Tabla 2.47. Índices de movilidad por modos de transporte

Índice de Movilidad	Modos de Transporte			
	1. A pie	2. Motorizados	3. Privado	4. Público
Total	0,6	1,8	1,5	0,3

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

El análisis por sexo evidencia que los hombres se mueven más en medios motorizados, y dentro de éstos, más en vehículo privado. Por lo contrario en las mujeres destaca el uso mayor que hacen del transporte público, superior a los hombres y a la media de la población, siendo en el caso de la comparación con los hombres, del doble (0,4 frente a 0,2).

Tabla 2.48. Índices de movilidad por modos de transporte según sexo

Índice de Movilidad Sexo	Modos de transporte			
	1. A pie	2. Motorizados	3. Privado	4. Público
1. Hombre	0,5	1,9	1,6	0,2
2. Mujer	0,6	1,8	1,4	0,4

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Por grupos de edad, se observa que los menores de 18 años son los que más desplazamientos a pie realizan. Destacan los grupos que comprenden las edades entre 19 y 50 años, por presentar casi 2 viajes diarios en vehículo privado, siendo los que menor viaje en público realizan. Por último, los grupos de edad que más utilización hacen del transporte público son los de entre 13 y 18 años y los mayores de 65, sin incluir los de más de 80 años.

Tabla 2.49. Índices de movilidad por modos de transporte y grupos de edad

Índice de Movilidad Grupos de edad	Modos de transporte			
	1. A pie	2. Motorizados	3. Privado	4. Público
1. De 6 a 12 años	0,8	1,7	1,4	0,3
2. De 13 a 18 años	1,1	1,5	1,0	0,5
3. De 19 a 35 años	0,4	2,1	1,8	0,3
4. De 36 a 50 años	0,4	2,3	2,1	0,2
5. De 51 a 65 años	0,5	1,8	1,5	0,3
6. De 66 a 80 años	0,7	1,2	0,7	0,5
7. Más de 80 años	0,4	0,6	0,3	0,3
Total	0,6	1,8	1,5	0,3

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Según la relación con la actividad económica, los ocupados son los que menos movilidad a pie protagonizan, siendo los que mayor número de viajes/persona/día en coche realizan, 2,1. Los estudiantes son el grupo que mayor uso del transporte público hace, 0,5 viajes/persona/día, dos puntos por encima del dato medio.

Tabla 2.50. Índices de movilidad por modos de transporte y actividad económica

Índice de Movilidad Relación con la actividad económica	Modos de transporte			
	1. A pie	2. Motorizados	3. Privado	4. Público
1. Ocupado	0,4	2,3	2,1	0,2
2. Estudiante	0,8	1,7	1,2	0,5
3. Parado	0,6	1,8	1,5	0,2
4. Ama de casa	0,5	1,3	1,0	0,3
5. Inactivo (por incapacidad, jubilado, etc)	0,7	1,2	0,8	0,4
	0,6	1,8	1,5	0,3

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

La población con disponibilidad de vehículo para sus desplazamientos realiza sólo 0,3 viajes al día a pie, la mitad que la población total. Sin embargo, el uso del vehículo propio es sobresaliente, protagonizando 2,3 viajes al día por persona. En cuanto al transporte público, en este grupo de población su presencia es totalmente marginal. La población sin disponibilidad de vehículo se mueve de forma sobresaliente a pie (0,9 viajes frente a 0,6 en la población total) y en transporte público (0,6 viajes frente a 0,3 en la población total).

Tabla 2.51. Índices de movilidad por modos de transporte y disponibilidad de vehículos

Índice de Movilidad Disponibilidad de vehículos	Modos de transporte			
	1. A pie	2. Motorizados	3. Privado	4. Público
1. Sí, como Conductor	0,3	2,4	2,3	0,1
2. Sí, como Acompañante	0,5	1,7	1,5	0,3
3. No dispone	0,9	1,2	0,5	0,6
	0,6	1,8	1,5	0,3

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Relación Residencia-Lugar de empleo/estudios

En la tabla 2.52 se muestra para los residentes ocupados de cada macrozona la distribución porcentual del lugar de trabajo, también a nivel de macrozona. En los datos se observan las siguientes situaciones:

- En primer lugar: un 74% de los residentes ocupados del ámbito de estudio, tiene su lugar de trabajo en este mismo ámbito territorial.
- En segundo lugar, el 26% de la población trabajadora tiene su lugar de empleo fuera del ámbito, siendo la macrozona Abona, el lugar de trabajo del 23% de los ocupados, o lo que es lo mismo, el 88% de los trabajadores empleados fuera del ámbito territorial, tiene su lugar de trabajo en la macrozona vecina, Abona.

- Por último, el resto de los ocupados que trabajan fuera, tiene su puesto de trabajo en las macrozonas Sureste, Tenerife Centro-Anaga y Tenerife Sur-El Rosario, un 1% en cada caso.

En la tabla 2.53 se presenta para la población residente estudiante en cada macrozona su lugar de estudios, expresada la distribución en porcentajes. Del análisis de los datos se desprenden las ideas siguientes:

- En este caso, el 79% de los residentes estudiantes, tienen su plaza de estudios en el área en la que viven.
- Como en el caso de los ocupados, fuera del ámbito de residencia, la zona que mayor estudiantes alberga es Abona (20%).
- Por último, un 1% de los estudiantes, cursa estudios en La Laguna, donde se ubica la Universidad.

Como síntesis, decir que el ámbito concreto de análisis, se trata de una de las zonas funcionalmente independientes de la isla, que pertenece a uno de los polos de movilidad principales, el sur-suroeste de Tenerife.

Tabla 2.52. Lugar de trabajo de la población residente ocupada en cada macrozona

Macrozonas	Lugar de Trabajo
01. S.C. Tenerife Centro-Anaga	1%
02. S.C. Tenerife Sur-El Rosario	1%
03. Laguna Centro	0%
04. Laguna Norte-Tegueste	0%
05. Acentejo	0%
06. Valle de La Orotava	0%
07. Icoden-Daute-Isla Baja	0%
08. Suroeste	74%
09. Abona	23%
10. Sureste	1%
11. Valle de Güimar	0%
Total	100%

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Tabla 2.53. Lugar de estudios de la población residente estudiante en cada macrozona

Macrozonas	Lugar de estudios
01. S.C. Tenerife Centro-Anaga	0%
02. S.C. Tenerife Sur-El Rosario	0%
03. Laguna Centro	1%
04. Laguna Norte-Tegueste	0%
05. Acentejo	0%
06. Valle de La Orotava	0%
07. Icoden-Daute-Isla Baja	0%

08. Suroeste	79%
09. Abona	20%
10. Sureste	0%
11. Valle de Güimar	0%
Total	100%

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

2.4.1.4. Aspectos espaciales de la movilidad

En relación con los aspectos espaciales de la movilidad se analizan las siguientes variables:

- Caracterización de los viajes según: carácter BEC/NBEC, motivos, modos y perfil horario.
- Viajes atraídos y generados.
- Flujos de viajes mecanizados.

Características de los viajes

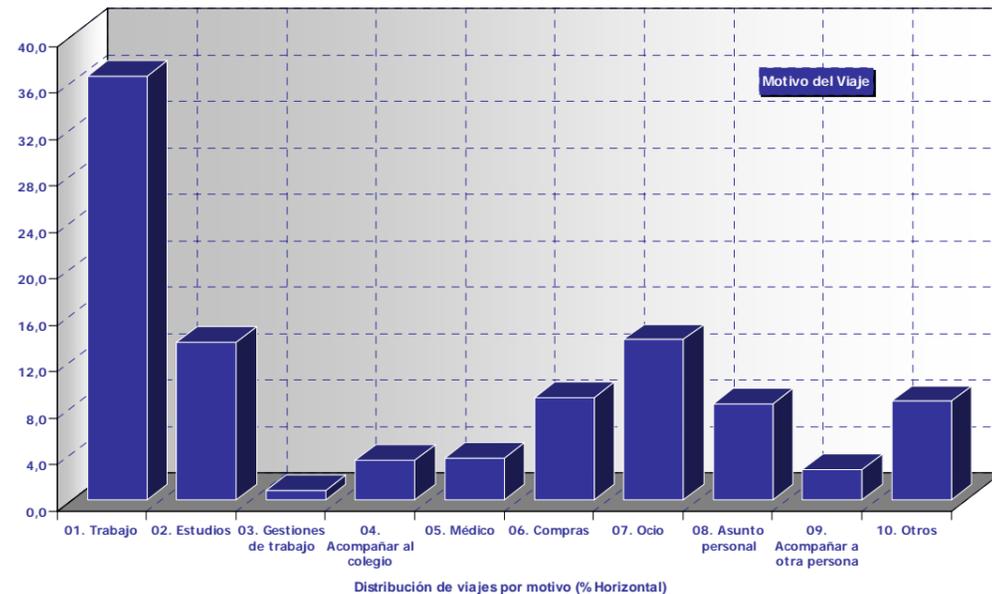
El número de viajes totales que realizan los residentes de la isla diariamente asciende a 1.929.875. Como muestra la tabla siguiente, el 95% de los viajes son Basados en casa (viajes BEC), esto es, el origen o destino de ellos es la residencia. Únicamente el 5% son viajes producidos entre puntos diferentes a la residencia.

Tabla 2.54. Viajes BEC/NBEC

Viajes BEC/NBEC	Total
BEC	95,2
NBEC	4,8
Total	100,0

El principal motivo de viaje es el trabajo, que representa el 36% de los viajes, a continuación estudios y ocio son los motivos más importantes, aproximadamente un 14% cada uno; compras y asunto personal ocupan el tercer lugar en importancia, 8,8% y 8,3% respectivamente. De esta forma la movilidad obligada representa el 50% de los viajes, siendo el otro 50% la no obligada, aunque en su mayoría, como se ha dicho anteriormente, basada en el domicilio.

Ilustración 2.42. Distribución de viajes por motivos



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

La distribución de viajes por modos de transporte arroja la siguiente distribución: únicamente el 22% es movilidad a pie, siendo el resto motorizada. Dentro de la motorizada, el 83% es movilidad en vehículo privado.

Tabla 2.55. Distribución de viajes por modos (%).

Modo	%
	Total
1. A pie	22,4
2. Privado	64,2
3. Público	13,4
Total	100

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

En la tabla 2.56 se muestra el índice relativo del porcentaje de cada modo en los viajes del ámbito de estudio respecto del % en toda la isla. Se observa como la participación del transporte público en el Suroeste de la isla es inferior al valor medio de Tenerife, en concreto un 20% menos. Sin embargo, el uso del transporte privado es superior en un 10% al que se produce como valor medio en la isla.

Tabla 2.56. Índice relativo de viajes por modo principal.

Índice	Modo			
	01. A pie	02. Privado	03. Público	Total
Macrozona Residencia Suroeste	0,9	1,1	0,8	1,0
Total	1,0	1,0	1,0	1,0

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Respecto a la distribución general de viajes por modos, el **análisis por motivos** pone de manifiesto lo siguiente:

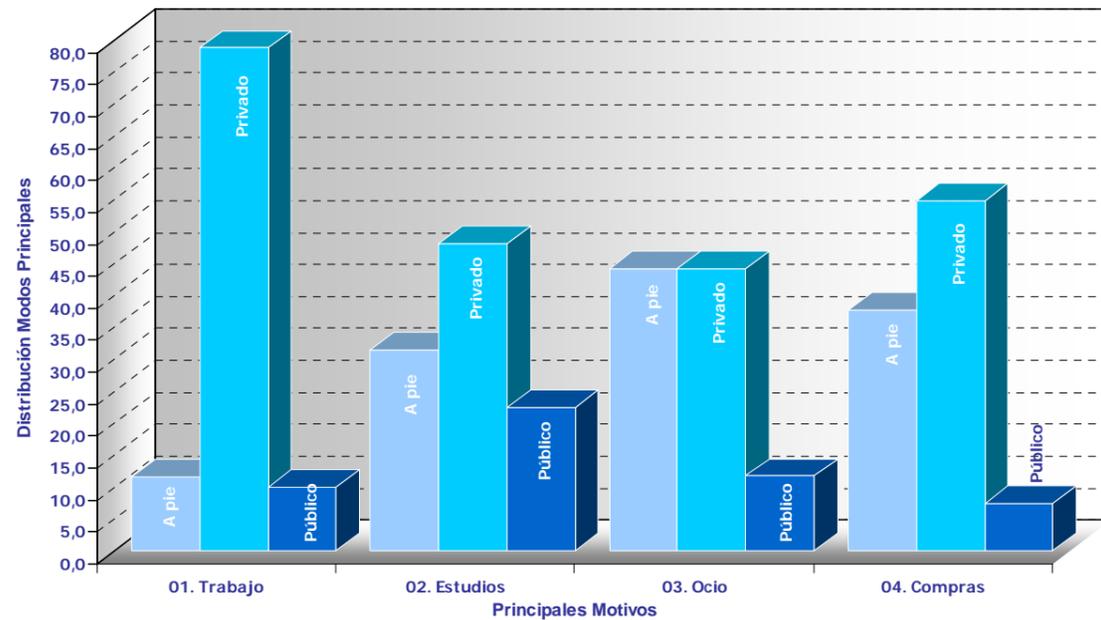
- En los viajes por motivo trabajo el uso de vehículo privado es superior al uso general (79% de privado en motivo trabajo frente a 64% en viajes totales). Casi un 80% de los viajes por trabajo se realizan en coche, el resto, 20%, se llevan a cabo en partes iguales en transporte público y a pie.
- Los viajes por estudios, aunque igualmente se realizan fundamentalmente en vehículo privado, la participación de este modo es muy inferior a la que arrojan los viajes totales (48% de privado en motivo estudios frente a 64% en viajes totales). Sin embargo, es en los viajes por estudios en los que el uso del transporte público es mayor.
- Por último, en los motivos que pertenecen a la movilidad no obligada, se observa un mayor protagonismo de la movilidad no motorizada, viajes a pie. Igualmente destaca la baja utilización del transporte público, inferior en ambos casos al % de este modo sobre los viajes totales.

Tabla 2.57. Distribución de viajes por modos y motivos (%horizontal).

Principales Motivos	Distribución de viajes por modos y motivos principales		
	01. A pie	02. Privado	03. Público
01. Trabajo	11,5	78,7	9,9
02. Estudios	31,5	48,0	22,4
03. Ocio	44,1	44,2	11,7
04. Compras	37,6	54,7	7,5
Total	22,4	64,2	13,2

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Ilustración 2.43. Distribución de viajes por modos y motivos (%).

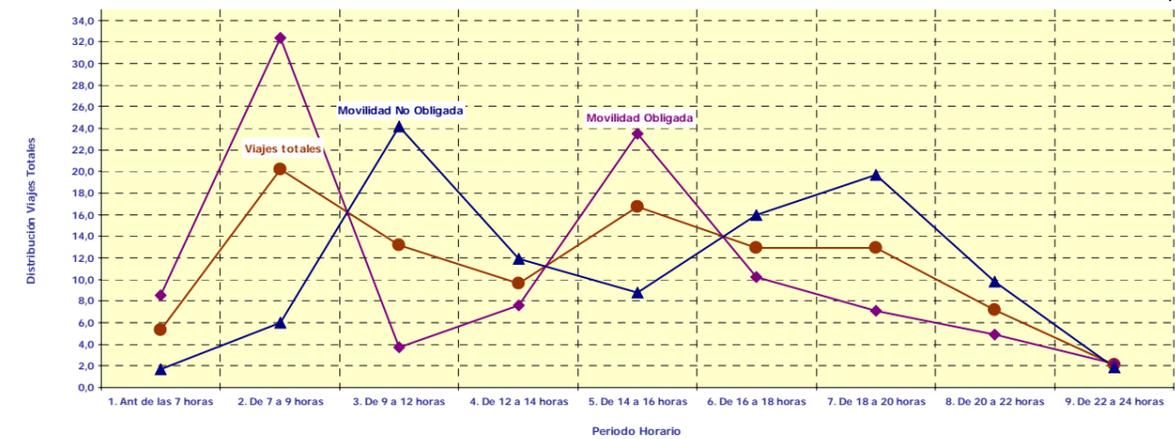


Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

En el gráfico siguiente se muestra la **distribución de los viajes totales por periodo horario**: viajes totales, movilidad obligada y movilidad no obligada.

La distribución horaria de los viajes totales muestra una punta de mañana, entre las 7 y 9 horas, en que se producen un 20% de los viajes. La segunda punta se observa en las horas centrales del día, entre las 14 y 16 horas, produciéndose en ese periodo el 17% de los viajes. De las 16 a 20 horas la pauta es mantenida, disminuyendo a partir de ese momento. En cuanto a la movilidad obligada, la punta de primera hora de la mañana es más acentuada, representa los viajes en ese periodo el 32% de los totales. Igualmente se produce una punta importante en las horas centrales del día, coincidente con la que muestra la distribución de los viajes totales, pero es este caso también más acusada, representando el 23,5% de los viajes diarios. Así, entre las 7 y 9 horas y las 14 y 16, se producen más del 55% de los viajes diarios obligados. La movilidad no obligada presenta una punta de viajes desplazada respecto de las anteriores en la mañana, situándose en este caso en el periodo entre las 9 y 12 horas, aglutinando el 24% de estos viajes. La gran diferencia se observa en que la movilidad no obligada no presenta punta ninguna en los momentos centrales del día, situándose su segunda punta en el periodo comprendido entre las 18 y 20 (20% de los viajes).

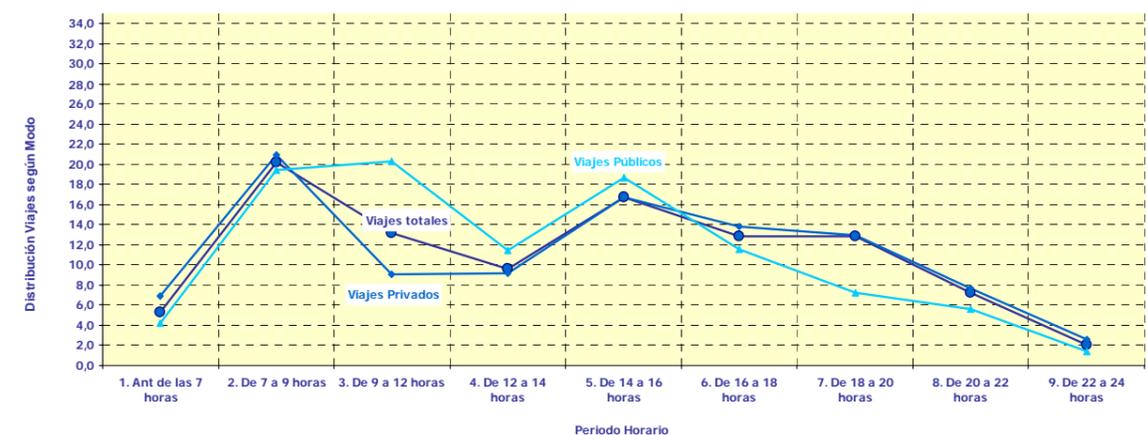
Ilustración 2.44. Distribución horaria de viajes totales, movilidad obligada y no obligada. (%)



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

En cuanto a la **distribución horaria de los viajes por modos**, cualquiera de los modos comparte la principal punta, entre las 7 y 9 horas de la mañana. Sin embargo, en el público esa punta se mantiene hasta las 12 horas, que de forma totalmente contraria constituye un periodo valle en el tráfico privado.

Ilustración 2.45. Distribución horaria de viajes totales, en privado y modos públicos. (%)



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

El periodo de 12 a 14 horas es valle en cualquiera de las modalidades, tanto en privado como en público.

Nuevamente, vuelve a coincidir la punta registrada en el periodo de 14 a 16 horas en los dos modos. A partir de esa hora los volúmenes de viajes empiezan a descender de forma general y por modos, siendo más acusado este descenso en el transporte público. La diferencia más importante se produce en el periodo de las 18 a 20 horas, en que el privado todavía mantiene volúmenes importantes, estables durante la tarde, situándose el hito de descenso en las 20 horas, y el público, comienza su descenso en las 16 horas.

Viajes Atraídos y Generados

En la siguiente tabla se muestran los volúmenes de **viajes atraídos y generados** en cada macrozona, el saldo (viajes atraídos menos generados) y el cociente (viajes atraídos entre viajes generados).

Tabla 2.58. Volúmenes de viajes atraídos y generados.

Macrozona	Viajes				
	Atraídos	Generados	Atraídos + Generados	Atraídos - Generados	Atraídos/Generados
Suroeste	154.516	150.211	304.726	4.305	1,0

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Las cifras ponen de relieve la capacidad atractora de este ámbito, en tanto que el número de viajes atraídos es superior al de generados, aunque la diferencia es de sólo 4.300 viajes, un 3% más de desplazamientos atraídos respecto a los generados.

El análisis de las tasas de generación de viajes (número de viajes generados por persona) permite indicar que la generación de viajes no es un fenómeno diferenciador de estructuras de movilidad. Con una tasa media de 2,4 viajes generados por persona, el suroeste presenta un 0,1% menos, esto es el ámbito de estudio está por debajo del ratio de viajes generados por persona que la población total de la isla. En cuanto a viajes atraídos, la tasa arroja un dato superior en el suroeste de la isla respecto al total de residentes en Tenerife, en relación directa con la mayor capacidad atractora de viajes que generadora.

Tabla 2.59. Tasas de generación y atracción.

Macrozona	Tasas	
	Generados/por persona	Atraídos/por persona
Suroeste	2,3	2,39
Total	2,4	2,34

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Flujos de viajes mecanizados

Bajo este epígrafe se muestran y analizan las relaciones de viajes a distintos niveles:

- Los flujos de viajes origen/destino por macrozonas para toda la isla.
- Los flujos de viajes origen/destino del ámbito de estudio por municipios.
- Los flujos de viajes origen/destino del ámbito de estudio por zonas de transporte.

En la siguiente tabla se muestran los flujos de viajes origen/destino por macrozonas. En la ilustración adjunta se presentan las relaciones mayores a 5.000 viajes/diarios. Los volúmenes de viajes más importantes se corresponde, por orden de importancia, con:

- Los viajes internos a las macrozonas:
 - 09. Abona: 183.000 viajes o/d diarios.
 - 06. Valle de la Orotava: 134.000 viajes o/d diarios.
 - 01. S.C.Tenerife Centro-Anaga: 123.000 viajes o/d diarios.
 - 03. Laguna Centro 117.000 viajes o/d diarios.
 - 08. Suroeste: 83.700 viajes o/d diarios.
 - 07. Icoden-Daute-Isla Baja: 56.500 viajes o/d diarios.
 - 05. Acentejo: 51.000 viajes o/d diarios.
- Las relaciones intermacrozonas más importantes, considerando aquellas con más de 50.000 viajes o/d diarios, por orden de importancia, son:
 - 01. S.C.Tenerife Centro-Anaga con 03. Laguna Centro: 108.700 viajes o/d diarios.
 - 09. Abona con 08. Suroeste: 57.600 viajes o/d diarios.
 - 01. S.C.Tenerife Centro-Anaga con 02. Tenerife Sur-El Rosario: 67.500 viajes o/d diarios.

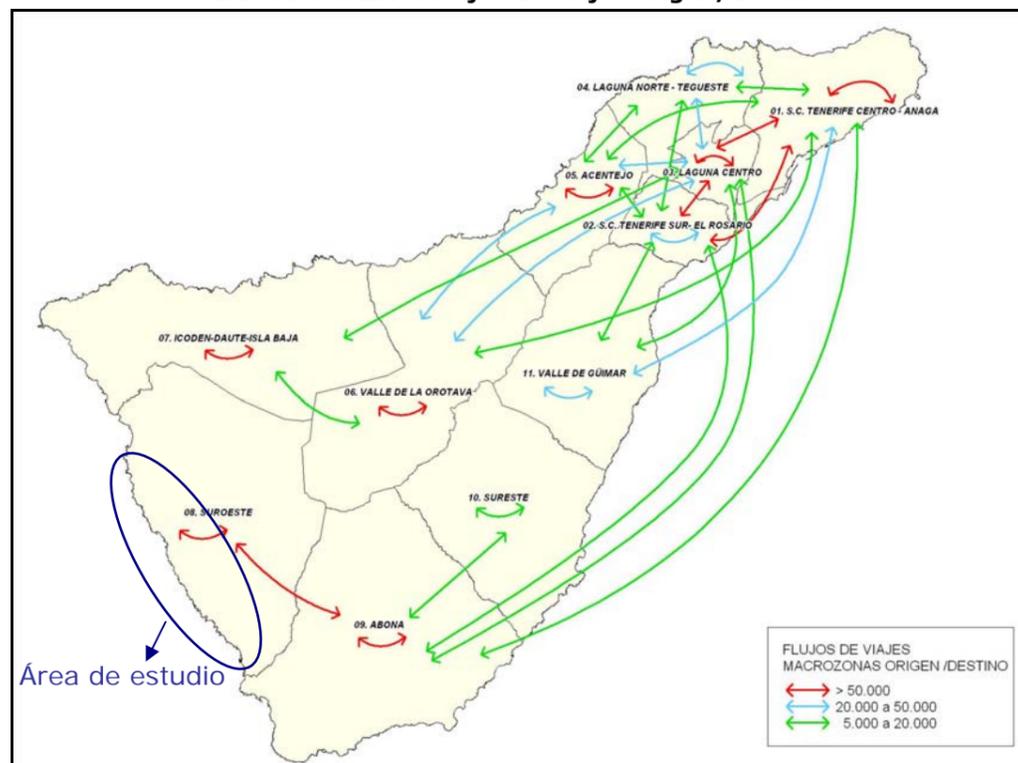
Así, las relaciones fundamentales se producen en el Área Metropolitana, dentro del municipio de Santa Cruz de Tenerife, de éste con el área central de La Laguna y entre el sur y oeste de la isla.

Tabla 2.60. Flujos de viajes O/D.

Macrozona Origen/Destino	Macrozona Origen/Destino										
	01.	02.	03.	04.	05.	06.	07.	08.	09.	10.	11.
01. S.C. Tenerife Centro - Anaga	122.936										
02. S.C. Tenerife Sur- El Rosario	67.428	26.420									
03. Laguna Centro	108.680	54.407	117.168								
04. Laguna Norte - Tegueste	9.623	5.959	35.649	28.978							
05. Acentejo	14.528	5.910	21.258	7.341	50.954						
06. Valle de La Orotava	16.954	4.457	22.688	707	20.240	133.925					
07. Icoden-Daute-Isla Baja	3.629	2.068	6.724	362	2.847	16.931	56.478				
08. Suroeste	3.246	2.963	3.412	381	1.258	290	4.121	83.673			
09. Abona	17.025	6.895	5.972	343	1.886	4.485	1.856	57.582	183.049		
10. Sureste	1.901	1.413	1.275	0	542	465	0	1.209	6.464	5.846	
11. Valle de Güimar	24.312	16.195	15.287	1.420	661	529	262	558	4.947	2.056	40.222

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Ilustración 2.46. Flujos de viajes origen/destino.



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Flujos de viajes origen/destino municipios

En la tabla adjunta se muestra el volumen de viajes origen/destino de los municipios del ámbito de estudio. Como puede observarse, el municipio de Adeje es el principal productor de viajes.

Tabla 2.61. Volumen de viajes origen/destino de los municipios del ámbito de estudio

MUNICIPIOS	VIAJES EXTERNOS	VIAJES INTERNOS	TOTAL
ADEJE	66.249	41.958	108.207
GUÍA DE ISORA	29.977	11.972	41.949
SANTIAGO DEL TEIDE	11.701	13.431	25.132

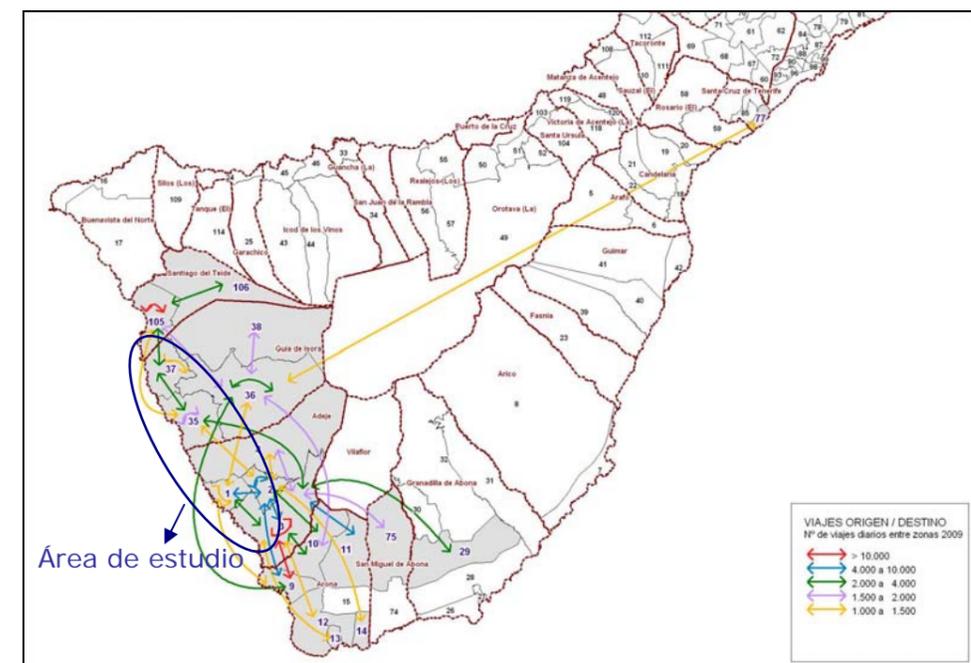
Fuente: Elaboración propia a partir del Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

En la tabla 2.62 se muestra la matriz de viajes O/D por municipio. Los datos arrojan las siguientes ideas: el número mayor de viajes se corresponde con los viajes internos a cada uno de los municipios; en el caso de Adeje, la relación exterior más importante es la que mantiene con Arona, seguida, pero con gran diferencia, la relación con el municipio Guía de Isora; los flujos de viajes exteriores de Guía de Isora, se establecen fundamentalmente con el resto de municipios del ámbito de actuación, Arona y Santa Cruz de Tenerife; y por último, las relaciones exteriores de Santiago del Teide se producen casi en exclusiva con el resto de municipios del ámbito de actuación. Así, las relaciones intramunicipales son las fundamentales, seguidas de las intermunicipales internas al ámbito de actuación y por último las que se establecen con Arona

Flujos de viajes origen/destino zonas de transporte

En la tabla 2.63 se presentan los viajes mecanizados que tienen origen y/o destino el ámbito espacial de estudio. La unidad de referencia en dicha tabla es la zona de transporte, pero con objeto de su comprensión, se ha adjuntado para cada zona el municipio al que pertenece y la macrozona en la que está integrada. En la ilustración 2.48 se presenta un mapa que muestra aquellas relaciones con un número de viajes diarios superiores a 1.000.

Ilustración 2.47. Flujos de viajes origen/destino.



Fuente: Elaboración propia a partir del Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Tabla 2.62. Matriz de viajes O/D por municipio

ORIGEN	Adeje	Arafo	Arafo	Arafo	Arona	Buena-vista del Norte	Candelaria	Fasnia	Garachico	Granadilla de Abona	Guancha (La)	Guía de Isora	Güímar	Icod de los Vinos	Matanza de Acentejo	Orotava (La)	Puerto de la Cruz	Realejos (Los)	Rosario (EI)	San Cristóbal de La Laguna	San Juan de la Rambla	San Miguel de Abona	Santa Cruz de Tenerife	Santa Úrsula	Santiago del Teide	Sauzal (EI)	Silos (Los)	Tacoronte	Tanque (EI)	Tegueste	Victoria de Acentejo (La)	Vilaflor	Total general
Adeje	41.958		394	19.227	150	216	66	3.362		4.488		257			45		75		833	175	1.353	693		714	77		63	63	190				74.398
Arafo	42	3.704	77	42	45	1.302	150	42		42	1.974						19	98	2.216			2.091			137		82						12.060
Arafo			77	5.318	511					1.947		145	292		233				143		384	1.167	204								35		10.850
Arona	20.449	42	511	84.915	401	532	132	8.956	32	2.975	598							251	1.271		9.614	7.406	78	493	137	205	190			566		139.754	
Buena-vista del Norte	61	45		401	4.454		199		32					685			1.473		135	45	15	104					745	60	15	45		8.514	
Candelaria	216	1.137		722		12.372	116	301				2.539		87			190	2.688	4.074			11.206						25		190		35.862	
Fasnia	66	150		132		116	528	257				393						63	528			426										2.658	
Garachico					199			2.469			103	40		1.763		51	897	344		248			388			59	474		160	93		7.288	
Granadilla de Abona	2.837	42	1.947	10.594		422	257	37.305	277	274	714			169	841	764	637	330	1.355		3.264	2.821			59	137		63	97	93	69	65.457	
Guancha (La)				32	32				103		2.326	99		1.337		295	744	32		560	524		491			77	99					6.753	
Guía de Isora	3.836	42	145	3.237				40	638	99	11.972			314					854		554	1.218				3.145	68	395	317		93	26.967	
Güímar		2.222	292	598		2.642	393	829				12.330			31		56		381	1.830		31	3.194					56				24.885	
Icod de los Vinos	257				595	87		1.763	87	1.238	257			24.283		1.191	1.636	699	199	2.366	873		1.137			445	87	931	174	257	18		38.581
Matanza de Acentejo								169				31			1.184	846	169	169		1.596	256		1.872	1.410		306		750		1.489		10.448	
Orotava (La)	45		233					51	841	295		1.134			846	39.416	9.728	5.512		4.679			3.270	2.553		25	122	140	127	795		69.924	
Puerto de la Cruz					1.473			897	764	843		56	1.636		169	10.161	11.256	8.718	1.419		2.119	349		2.325	2.741		292	169	374	190	574		46.523
Realejos (Los)	75	19				190		344	637	32				699		5.478	8.718	34.940		4.504	436		3.087		875			169		429		60.632	
Rosario (EI)		98		251		2.118		262				381	199			113	1.419		5.200	8.881								539	56			30.606	
San Cristóbal de La Laguna	1.124	2.258	143	1.452	135	4.165	461	248	1.868	406	601	1.599	2.150	1.765	5.091	2.119	4.504	9.205	164.283		175		78.362	820		3.012	169	6.982	6.345	1.167		306.608	
San Juan de la Rambla	175				45						524			873	256		349	436		262	873		87	403				87	32			4.401	
San Miguel de Abona	1.411		384	9.635	15			3.659			554	31									12.884	1.282								287		30.143	
Santa Cruz de Tenerife	1.715	2.420	1.167	6.551	104	12.304	492	388	2.783	788	1.218	3.528	1.048	1.872	2.951	3.708	3.007	10.520	78.908	87	1.402	189.974	1.204	623	898	337	4.772		1.592	967	238	337.566	
Santa Úrsula			204	78											1.780	2.395	2.741	706				1.362	7.482		196		1.102		32	1.109		20.411	
Santiago del Teide	714			102					59		3.416			445		25							743		13.431		84		89			19.108	
Sauzal (EI)	77	137		137				59	137	77				87	306	122	292			3.232			898	196			4.916		1.609		381	503	13.167
Silos (Los)					745			474		99	68			931			169						337		84			3.651		148		6.874	
Tacoronte	63	82		252	60	25	63							174	750	140	374	504	363	6.905	87		4.725	1.134		1.687		15.136	63	144	134	33.314	
Tanque (EI)	63			190	15			160	63		317			314			127									152		148	63	1.776		3.391	
Tegueste	190			56		190				97			187				190		56	6.141	32		1.609				381		177		5.025		14.330
Victoria de Acentejo (La)			35		45				93	93	93			18	1.489	888	574	242		1.185			967	1.109		503		227			4.246		11.810
Vilaflor				566					69											120		287	143								380	1.564	
Total general	75.767	12.473	10.850	139.684	8.514	36.680	2.658	7.288	45.224	7.172	26.954	24.710	38.521	10.417	70.409	47.375	60.735	30.886	300.214	4.314	29.788	334.475	20.411	19.171	13.024	6.874	33.185	3.270	14.274	11.792	1.539	1.468.848	



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalia

DOCUMENTO Nº 1. MEMORIA INFORMATIVA



2.4.1.5. Aspectos modales de la movilidad

En las tablas 2.64 y 2.65 se muestra la participación de los modos privado y público en los viajes de cada relación, expresado en porcentajes.

Como ya se ha comentado, el privado es el modo principal en todas las relaciones, siendo destacable el peso del público en los viajes internos de la macrozona 01.S.C. Tenerife Centro-Anaga, en los que se producen entre ésta y la 08.Suroeste, y por último, como modo principal en la relación entre ésta última y el Valle de Orotava.

Tabla 2.64. Porcentaje de participación del modo privado respecto del total por flujos.

Macrozona O/D	Macrozona O/D										
	01. S.C. Tenerife Centro - Anaga	02. S.C. Tenerife Sur- El Rosario	03. Laguna Centro	04. Laguna Norte - Tegueste	05. Acentejo	06. Valle de La Orotava	07. Icoden-Daute-Isla Baja	08. Suroeste	09. Abona	10. Sureste	11. Valle de Güimar
01. S.C. Tenerife Centro - Anaga	58,0										
02. S.C. Tenerife Sur- El Rosario	75,8	90,5									
03. Laguna Centro	68,5	90,4	78,7								
04. Laguna Norte - Tegueste	81,0	81,4	78,2	92,5							
05. Acentejo	84,5	85,2	80,8	92,7	89,0						
06. Valle de La Orotava	98,4	95,8	89,9	100,0	88,0	88,4					
07. Icoden-Daute-Isla Baja	91,4	100,0	73,2	100,0	92,7	69,5	85,1				
08. Suroeste	64,8	71,2	91,5	100,0	100,0	48,6	84,1	89,1			
09. Abona	85,4	87,4	88,2	100,0	93,0	71,6	99,2	86,8	89,9		
10. Sureste	80,9	84,5	93,6	0,0	100,0	100,0	0,0	100,0	82,2	95,1	
11. Valle de Güimar	83,4	88,6	90,4	73,3	100,0	100,0	100,0	100,0	84,6	100,0	89,8

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Tabla 2.65. Porcentaje de participación del modo público respecto del total por flujos.

Macrozona O/D	Macrozona O/D										
	01. S.C. Tenerife Centro - Anaga	02. S.C. Tenerife Sur- El Rosario	03. Laguna Centro	04. Laguna Norte - Tegueste	05. Acentejo	06. Valle de La Orotava	07. Icoden-Daute-Isla Baja	08. Suroeste	09. Abona	10. Sureste	11. Valle de Güimar
01. S.C. Tenerife Centro - Anaga	42,0										
02. S.C. Tenerife Sur- El Rosario	24,2	9,5									
03. Laguna Centro	31,5	9,6	21,3								
04. Laguna Norte - Tegueste	19,0	18,6	21,8	7,5							
05. Acentejo	15,5	14,8	19,2	7,3	11,0						
06. Valle de La Orotava	1,6	4,2	10,1	0,0	12,0	11,6					
07. Icoden-Daute-Isla Baja	8,6	0,0	26,8	0,0	7,3	30,5	14,9				
08. Suroeste	35,2	28,8	8,5	0,0	0,0	51,4	15,9	10,9			
09. Abona	14,6	12,6	11,8	0,0	7,0	28,4	0,8	13,2	10,1		
10. Sureste	19,1	15,5	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,8	4,9	
11. Valle de Güimar	16,6	11,4	9,6	26,7	0,0	0,0	0,0	0,0	15,4	0,0	10,2

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Perfil del usuario

A continuación se presenta la caracterización del usuario de cada modo, atendiendo a las características personales: sexo, edad y relación con la actividad económica, y la disponibilidad de vehículo para el del transporte público.

El perfil que se obtiene del usuario de cada modo es:

- El usuario de coche, como conductor, es hombre (60%), entre 19 y 50 años (90%) y ocupado (71%).
- El perfil del usuario de vehículo privado en la modalidad de acompañante, es el siguiente: mujer (60%), de cualquier edad, en la mayor parte estudiante (41%) y ocupadas (27%).
- El usuario de la moto es hombre (90%), entre 19 y 50 años (70%) y ocupado (76%).
- El perfil del usuario de la guagua regular es mujer (60-70%), aunque sin grupo de edad concreto, es mayor el uso en las mujeres con edad superior a los 65 años, y fundamentalmente ocupadas e inactivas.
- En la guagua especial, no existe un perfil en cuanto a sexo se refiere, sin embargo el 70% son menores de 18 años, estudiantes en el 66% de los casos.
- El usuario del tranvía, es en un 60% de los casos mujer, mayor de 18 años en un 43% ocupadas y en un 21% estudiantes.
- Por último, en el taxi, el usuario es mujer (70%), de más de 65 años (50%), con más de 50 años el 70%, y en relación con la actividad económica, inactivas.

En cuanto a la disponibilidad de vehículo de los usuarios del transporte público, indicador del grado de cautividad de los usuarios de estos modos, como dato total de los usuarios de público, es el 73% el que no tiene vehículo, constituyendo un grupo de población cautivo de este modo. Según los diferentes modos públicos, el usuario de la guagua regular es cautivo en un 80%, el porcentaje es del 50% en los usuarios del tranvía e igualmente del 80% el del taxi. Resulta claro que es el usuario del tranvía el menos condicionado por tener coche, tratándose su elección modal relacionada con otros aspectos, en principio, cabe suponer, que serán las características del servicio del tranvía.

Tabla 2.66. Distribución de usuarios por modos y sexo (% horizontales).

Modo	Sexo		
	1. Hombre	2. Mujer	Total
Coche conductor	0,6	0,4	1,0
Coche acompañante	0,4	0,6	1,0
Motocicleta o ciclomotor	0,9	0,1	1,0
Guagua regular	0,3	0,7	1,0
Guagua especial (tte. escolar, de E ^a ,...)	0,5	0,5	1,0
Tranvía	0,4	0,6	1,0
Taxi	0,3	0,7	1,0
Total	0,5	0,5	1,0

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Tabla 2.67. Distribución de usuarios por modos y sexo (% horizontales).

Modo	Sexo		
	1. Hombre	2. Mujer	Total
Coche conductor	0,6	0,4	1,0
Coche acompañante	0,4	0,6	1,0
Motocicleta o ciclomotor	0,9	0,1	1,0
Guagua regular	0,3	0,7	1,0
Guagua especial (tte. escolar, de E ^a ,...)	0,5	0,5	1,0
Tranvía	0,4	0,6	1,0
Taxi	0,3	0,7	1,0
Total	0,5	0,5	1,0

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Tabla 2.68. Distribución de usuarios por modos y edad (% horizontales).

Modo	Edad							Total
	1. De 6 a 12 años	2. De 13 a 18 años	3. De 19 a 35 años	4. De 36 a 50 años	5. De 51 a 65 años	6. De 66 a 80 años	7. Más de 80 años	
Coche conductor	0,0	0,0	0,3	0,4	0,2	0,1	0,0	1,0
Coche acompañante	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,0	1,0
Motocicleta o ciclomotor	0,0	0,2	0,4	0,3	0,1	0,0	0,0	1,0
Guagua regular	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,0	1,0
Guagua esp (tte. Escolar, de E ^a .)	0,3	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	1,0
Tranvía	0,0	0,0	0,3	0,2	0,3	0,2	0,0	1,0
Taxi	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,4	0,1	1,0
Total	0,1	0,1	0,3	0,3	0,2	0,1	0,0	1,0

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Tabla 2.69. Distribución de usuarios por modos y relación con la actividad económica (% horizontales).

Modo	Relación con la actividad económica					Total
	1. Ocupado	2. Estudiante	3. Parado	4. Ama de casa	5. Inactivo	
Coche conductor	0,71	0,04	0,09	0,05	0,10	1,00
Coche acompañante	0,27	0,41	0,06	0,09	0,17	1,00
Motocicleta o ciclomotor	0,76	0,12	0,05	0,01	0,07	1,00
Guagua regular	0,32	0,17	0,08	0,11	0,32	1,00
Guagua esp. (tte. Escolar, de E ^a .)	0,21	0,66	0,02	0,02	0,08	1,00
Tranvía	0,43	0,21	0,08	0,08	0,20	1,00
Taxi	0,15	0,02	0,02	0,19	0,61	1,00
Total	0,56	0,15	0,08	0,07	0,14	1,00

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Tabla 2.70. Distribución de usuarios por modos y según disponibilidad de vehículo (% horizontales)

Modo	Disponibilidad de Vehículo			Total
	1. Sí, como Conductor	2. Sí, como Acompañante	3. No dispone	
Guagua regular	0,1	0,1	0,8	1,0
Guagua especial (tte. escolar, de E ^a ,...)	0,1	0,2	0,7	1,0
Tranvía	0,4	0,1	0,5	1,0
Taxi	0,1	0,1	0,8	1,0
Total modos públicos	0,17	0,10	0,73	1,0

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Motivaciones en la elección modal

Como se pone de manifiesto en la tabla siguiente, los usuarios del transporte público utilizan este modo fundamentalmente porque no tienen vehículo para sus desplazamientos, esto es, son cautivos de este modo más del 75% de los usuarios del transporte público. En el ámbito de estudio, este argumento alcanza al 95% de los usuarios, esto es, el 95% de los usuarios de transporte público del suroeste de la isla, lo utilizan porque no tienen alternativa.

El motivo que mayor porcentaje de usuarios del vehículo privado aluden para optar por este modo frente al público es la comodidad (40%), seguido de las carencias en cobertura del servicio de transporte público y funcionalidad: No pasa cerca (13,6%), Tarda más (13,2%), No hay servicio en el horario que necesito (12,7%) y No me lleva a mi destino (10,8%). El comentario respecto a los datos que se observan en el ámbito de estudio son casi similares, fundamentalmente el factor determinante del uso de vehículo privado respecto al público es la comodidad del primero, en este caso seguido por la falta de servicios en el horario preciso, ambas razones aglutinan el 65% de las respuestas.

Tabla 2.71. Motivaciones de uso de los usuarios del transporte público frente al privado (% horizontales)

Macrozona-Residencia	Elección Público frente a Privado					Total
	01. No tengo carnet ó automóvil disponible	02. Es más caro	03. Por los atascos	04. Falta de aparcamiento	05. Otras (especificar)	
Suroeste	94,8	0,5	0,0	0,0	4,6	100,0
Total	76,0	2,1	4,1	8,7	9,1	100,0

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Tabla 2.72. Motivaciones de uso de los usuarios del transporte privado frente al público (% horizontal)

Macrozona Residencia	Elección Privado frente a Público							Total
	01. No pasa cerca	02. No me lleva a mi destino	03. No hay servicios en el horario que necesito	04. Es menos cómodo	05. Tarda más	06. Es más caro	07. Otras	
Suroeste	9,2	3,2	23,6	41,8	9,1	0,3	12,9	100,0
Total	13,6	10,8	12,7	39,8	13,2	0,4	9,5	100,0

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

2.4.2. Análisis de la movilidad de los turistas

En el análisis de la movilidad de los turistas se ha considerado tres tipos de desplazamientos:

- aquellos requeridos para el traslado desde el punto de llegada a la isla hasta el lugar de alojamiento y viceversa, denominados Traslados,
- el segundo grupo se corresponde con los desplazamientos que realizan los turistas fuera del área de alojamiento (la delimitación de este concepto es subjetiva, según la percepción del encuestado), y por último,
- un tercer grupo son aquellos desplazamientos cursados internamente en el área de alojamiento.

Los datos de viajes que se muestran a continuación son viajes diarios protagonizados por turistas. Los datos de movilidad que arroja la encuesta realizada a este segmento de usuarios de transporte muestran los siguientes resultados:

- Los turistas producen diariamente un total de 471.287 viajes, esto es, 3,37 desplazamientos por turista.
- En relación a la movilidad total en la isla, representan el 22% de los viajes totales.
- Los traslados, cifrados en aproximadamente 25.300 viajes diarios, se llevan a cabo principalmente en modos públicos (65%), y dentro de los públicos de forma sobresaliente en transporte discrecional (67% de los viajes en público), el resto se hacen en transporte regular, siendo un 55% de estos viajes los que se realizan en taxi. En síntesis, el transporte discrecional es el principal modo de transporte utilizado para los traslados (44% del total), seguido por el transporte privado (coche conductor y acompañante, propio y alquilado), que representa el 35% de estos viajes.
- En cuanto a los viajes exteriores, el 99% son motorizados, siendo el coche de alquiler el modo usado en el 49% de estos viajes. Los realizados en transporte público, un 51%, se llevan a cabo fundamentalmente en transporte discrecional, un 70% de los realizados en transporte público y un 35% del total de viajes de este grupo. Dentro del transporte público regular, a diferencia de los traslados con un elevado número de viajes en taxi, se llevan a cabo en un 88% de los casos en transporte público regular colectivo (guagua y tranvía).
- Los viajes internos al área de alojamiento se realizan en un 74% de los casos a pie o en bici, fundamentalmente a pie. Del 25% restante de viajes, el coche es el modo principal, seguido del taxi y el transporte discrecional. En este caso el uso transporte público regular colectivo (guagua y tranvía) es el menos representativo en este grupo de desplazamientos.

Tabla 2.73. Tipología de viajes que realizan los turistas (totales)

	Traslados	Fuera del área de alojamiento	En el área de alojamiento	Total
Total	25.285	225.966	220.036	471.287
No Motorizados	0	2.685	162.321	165.321
Motorizados	25.285	223.172	55.552	304.006
Privado	8.779	110.125	30.137	149.041
Público	16.506	113.047	25.415	154.968
	Tte. Regular	5.455	34.391	17.478
	Colectivo	2.481	29.995	6.111
	No colectivo	2.974	4.396	11.367
	Tte. Discrecional	11.051	78.656	97.644
Otros	0	108	1.848	1.956

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

Tabla 2.74. Tipología de viajes que realizan los turistas (%)

	Traslados	Fuera del área de alojamiento	En el área de alojamiento	Total
Total	100	100	100	100
No Motorizados	0,0	1,2	73,8	35,1
Motorizados	100,0	98,8	25,2	64,5
Privado	34,7	49,3	54,3	49,0
Público	65,3	50,7	45,7	51,0
	Tte. Regular	33,0	30,4	68,8
	Colectivo	45,5	87,2	35,0
	No colectivo	54,5	12,8	65,0
	Tte. Discrecional	67,0	69,6	31,2
Otros	0,0	0,0	0,8	0,4

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

De cara a la planificación, decir que el 81% de los viajes motorizados se llevan a cabo en coche de alquiler o transporte discrecional, siendo estos modos de menor interés en el presente estudio.

A continuación se presenta el número de viajes Origen/Destino del grupo denominado "Fuera del área de alojamiento". Además se adjunta el dato de la oferta hotelera, como elemento fundamental en la generación de estos viajes.

El primer dato importante es que el 86% de estos viajes son basados en el alojamiento, esto es, el origen o destino es el lugar de alojamiento. De esta forma, la oferta hotelera es el factor fundamental en la producción de viajes.

El segundo, es que el Suroeste de la isla se presenta como principal punto turístico con más del 40% de la oferta hotelera de Tenerife y que mantiene el 28% de los viajes de los turistas.

Tabla 2.75. Viajes Origen/Destino de los turistas y plazas turísticas por macrocomarca

Macrocomarca	Viajes origen/destino	Plazas Turismo
Suroeste	111.828	54.503
Total	399.760	132.161

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

En cuanto a la matriz de viajes, las relaciones más importantes son:

- Las relaciones entre el Suroeste y El Valle de La Orotava con 50.000.
- Los viajes de Abona con El Valle de la Orotava y el Suroeste, 30.000 viajes diarios cada una de estas relaciones.

- Los internos en Abona y en El Valle de La Orotava, de aproximadamente 15.000 cada uno.
- Las relaciones entre Abona, el Suroeste y Valle de la Orotava con el Área Metropolitana, de en torno a 12.000 viajes diarios cada una de estas tres relaciones.
- Y por último, los internos al Área Metropolitana, con 8.000 viajes diarios. De igual magnitud los que se producen entre Icoden-Daute-Isla Baja y el Valle de La Orotava.

Tabla 2.76. Matriz de viajes (Origen/Destino) de los turistas por macrocomarcas

Matriz O/D	Macrocomarca destino							
	Metropolitana	Valle de Güimar	Sureste	Abona	Suroeste	Icoden-Daute-Isla Baja	Valle de La Orotava	Acentejo
Metropolitana	8.177							
Valle de Güimar	2.043	303						
Sureste	146	80	0					
Abona	12.159	2.280	173	14.435				
Suroeste	12.829	2.255	148	31.315	11.349			
Icoden-Daute-Isla Baja	279	109	0	1.227	3.467	1.863		
Valle de La Orotava	12.228	1.475	0	29.952	49.790	8.568	16.262	
Acentejo	574	50	0	239	675	152	1.474	0

Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

2.4.3. Conclusiones del análisis de la movilidad

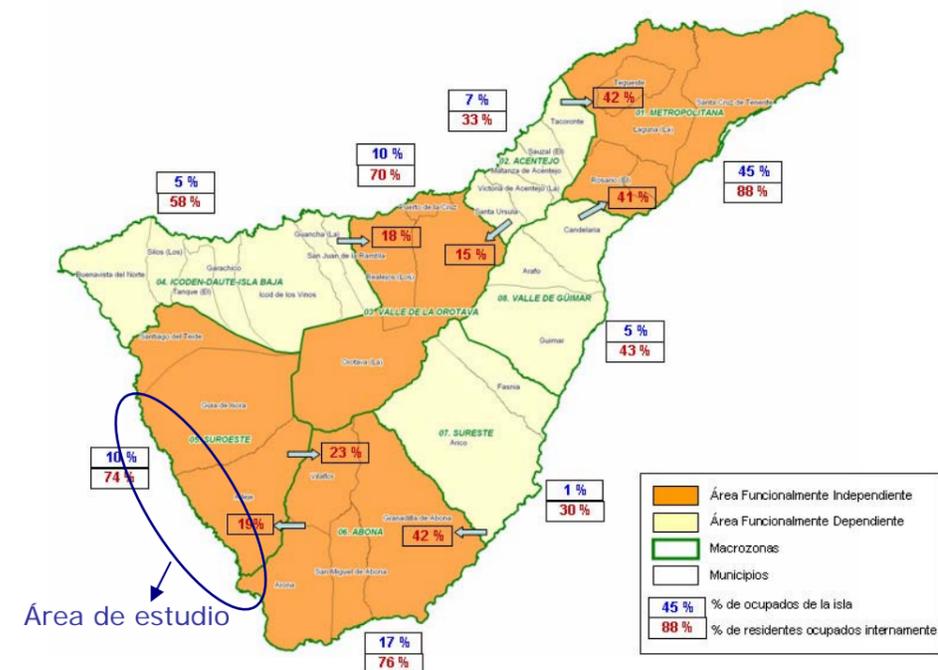
Diariamente la isla soporta un total de 2.400.000 viajes, de los cuales el 79% son producidos por residentes (1.900.000 viajes diarios) y un 21% por turistas (470.000 viajes diarios). Estos viajes son en un 75% motorizados: 1.800.000 viajes diarios en modos motorizados (en vehículo privado fundamentalmente).

Analizada la relación entre el lugar de residencia y el del trabajo (véase mapa adjunto), como factor fundamental en un modelo de movilidad, se observa que en la isla existen varias áreas funcionales "independientes" siendo una de las mayores la que integra el área Suroeste-Sur, que comprende las macrozonas "Suroeste" y "Abona". Esta área mantiene el 27% del empleo de la isla y aproximadamente el 75% de su población ocupada trabaja en cada una de las macrozonas. Considerando las relaciones de este tipo que se establecen entre ellas (el 19% de la población ocupada en Abona trabaja en la macrozona "Suroeste", y de ésta, en

Abona el 23% de su población ocupada). En suma, el 96% de la población ocupada en el Área Suroeste-Sur de la isla trabaja en ese ámbito.

Este modelo que aquí se muestra, condiciona el modelo de movilidad existente. La falta de reflejo del modelo de movilidad en el modelo de transporte es uno de los elementos disfuncionales de la isla.

Ilustración 2.48. Relación entre la residencia y el lugar de trabajo, y funcionalidad de las macrozonas



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. 2009

En cuanto a los principales índices de la movilidad, lo más expresivo es lo siguiente:

- Destaca de forma sobresaliente la alta motorización de los residentes de la isla, 560 vehículos/1.000 hab (frente a 340 vehículos/1.000 hab en la Comunidad de Madrid).
- El número de viajes basados en casa representa el 95% de la movilidad, de forma que, la distribución de la población en la isla es el factor fundamental en la producción de viajes.
- Por motivos, el principal es el trabajo. Como se ha comentado anteriormente, el binomio residencia-lugar de trabajo, se trata de un factor determinante en la distribución de viajes en la isla.

- Destacar que la movilidad no obligada es del mismo orden de magnitud que la obligada, de forma que junto a la residencia y el empleo, existen muchos y variados factores en la producción de viajes.

Respecto al patrón de Generación-Atracción de viajes, del análisis de la matriz se desprende que el ámbito de estudio el Oeste de la isla, mantiene una intensa relación con el Sur, en que entre el 68 y 80% de los viajes generados son atraídos internamente en cada macrozona (08 Suroeste y 09 Abona).

De forma general, esta estructura que muestra la matriz de viajes generados/atraídos es reflejo de la observada en la relación Residencia-lugar de trabajo.

En cuanto a los flujos de viajes Origen/Destino, cabe decir que:

- Las relaciones más potentes (medida en número de viajes diarios) son las internas a las macrozonas.
- Aparte de las intramacrozonas, el Oeste y Sur de la isla forma un polo fundamental de movilidad.

Respecto al reparto modal de los viajes:

- El 64% de los viajes en la isla se llevan a cabo en vehículo privado. Suponen diariamente un total de 1,2 millones.
- El negativo del punto anterior es la participación del transporte público, totalmente marginal, de un 13% respecto a toda la movilidad.
- Hacer notar que el 80% de los viajes por trabajo, fundamental motivo de viaje, se realizan en vehículo privado.

En cuanto a la movilidad de los turistas:

- El volumen de viajes protagonizados por turistas asciende a 300.000 viajes diarios motorizados. Los principales modos el coche de alquiler y la guagua discrecional.
- En cuanto a los flujos, los más importantes se producen entre el Sur y Suroeste de la isla y con el Valle de la Orotava. El segundo lugar lo ocupa las relaciones de estos ámbitos con el Área Metropolitana.

2.5. EL TRANSPORTE EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTE PÚBLICO

2.5.1. Funcionalidad de las infraestructuras viarias

2.5.1.1. Clasificación de la red

Con el objeto de desarrollar los trabajos posteriores de inventario y funcionamiento del sistema es conveniente el establecer una clasificación jerárquica de la red que de soporte a los diferentes tráficos y servicios del transporte público. Para establecer esta clasificación se puede atender a diferentes criterios pero quizás el más realista sea el que se realiza a partir de la función que cada infraestructura tiene en la zona afectada y en el conjunto insular.

Atendiendo a la clasificación funcional e intentando simplificar al máximo las posibles categorías de clasificación, la red viaria se ha clasificado en tres niveles:

- Viario Territorial o Exterior.
- Viario Urbano Básico.
- Viario Urbano Local.

De entre los tres niveles definidos, hay que destacar que son los dos primeros (viario exterior y el urbano básico) los que constituyen la base de la red viaria principal definida para la zona objeto de este PTE. Los viarios locales, si bien dan cobertura a la red, suelen alojar la parte extremal de los viajes, en el origen o en el destino no constituyendo habitualmente opciones de paso para los tráficos de media y larga distancia. En la ilustración 2.49 se muestra la clasificación mencionada en el ámbito de actuación.

