

**ESTUDIO DE MOVILIDAD  
REVISION PARCIAL<sub>02</sub> SECTOR SO6  
PUERTITO DE ADEJE  
MUNICIPIO DE ADEJE**

D<sup>a</sup> SILVIA DE MIGUEL GARCIA, Arquitecto

Colegiada n<sup>o</sup>: 1482

D.FRANCISCO JAVIER ALVAREZ PEÑATE, Arquitecto

Colegiado n<sup>o</sup>: 947

SANTA CRUZ DE TENERIFE. Junio 2015

# ÍNDICE

## I. MEMORIA

### 1 INTRODUCCION

### 2. MARCO LEGAL

### 3. DIRECTRICES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

### 4. LOCALIZACION

### 5. NORMATIVA URBANISTICA DE APLICACIÓN

### 6. ESTURCTURA DEL PROYECTO

#### 6.1 APARCAMIENTO EN EL SECTOR SO6

6.1.1. Aparcamiento áreas turísticas

6.1.2. Aparcamiento uso comercial-ocio

6.1.3. Parking publico subterráneo. Servicio a la playa

6.1.4. Aparcamiento en superficie

#### 6.2. VIARIO DE LA PROPUESTA DE LA REVISION PARCIAL

6.2.1. Sistema general Municipal

6.2.2. Viales locales

6.2.3. Senderos peatonales y Carril Bici

6.2.4. Paseo Marítimo

### 7. EVALUACION DE LA MOVILIDAD GENERADA

#### 7.1 DESARROLLO PREVISTO DEL PLAN ESPECIAL

7.2.1. Vehículos generados por el uso turístico

7.2.1.1. Villas turísticas

7.2.1.2. Parcelas hoteleras

7.2.2. Vehículos generados por uso Comercial- Ocio

7.2.3. Vehículos generados área dotacional-Playa

#### 7.2 ESTIMACION GENERAL DE VIAJES

#### 7.3 IMPACTO DE LA MOVILIDAD GENERADA SOBRE LA RED DE INFRAESTRUCTURAS

### 8. CRITERIOS Y DIRECTRICES DEL PLAN ESPECIAL EN REFERENCIA A LA MOVILIDAD

#### 8.1 PROPUESTA DE REDES E ITINERARIOS

#### 8.2. TRANSPORTE PÚBLICO.

#### 8.3 RESERVA PARA APARCAMIENTO

### 9. RESUMEN DE LAS PRINCIPALES MEDIDAS ADOPTADAS

## **II PLANOS**

P1. Situación.

P2. Jerarquía de viario.

P3. Aparcamiento propuesto.

P4. Sendas peatonales y carril bici.

P5. Propuesta de paradas y transporte público.

## 1. INTRODUCCION

Se redacta la presente Estudio de Movilidad (EM) por encargo de la entidad privada “SEGUNDA CASA ADEJE” con CIF B-76615269 como propietaria del 92,78% del sector.

Corresponde el presente Estudio de Movilidad (EM) a la evaluación de las afecciones sobre la movilidad que potencialmente pueden generar la aprobación y ejecución de la Revisión Parcial del Sector So6 Puertito de Adeje destinado a la creación de un amplio referente turístico formado por varias parcelas hoteleras y villas, así como la creación de amplias áreas deportivas, zonas comerciales y la implantación de servicios de ocio como piscinas naturales, la regeneración de la playa existente, etc.

También se plantea la creación de una zona verde multifuncional apareciendo espacios libres público y espacios verdes paisajísticos cruzados por sendas peatonales y un carril bici. Desde este EM se deberá definir las directrices y medidas para asegurar que la nueva movilidad generada se encuentra dentro de los parámetros que facilitan la integración de un modelo de movilidad integrado y sostenible, como se indica desde todas las directrices, tanto del PGO, como del PIOT o del POTT, como se irá analizando en esta memoria.

Así mismo se planteara en este estudio la situación de la actuación frente al transporte público y la necesidad y oportunidad de la creación de una serie de paradas para este dar accesibilidad a la nueva playa y zona de ocio que se genera, ya que es este medio de transporte el más adecuado para estos movimientos temporales de acceso a zonas de ocio y costera, pudiéndose así reducir los desplazamientos en vehículos particulares.

Es también base de este estudio la solución y situación del aparcamiento dentro del sector, ya que es esta la clave para propiciar el buen desarrollo de las zonas de ocio y recreo, evitar las playas de aparcamiento o el caos de las dobles filas. Para ello nos basaremos en los parámetros dados desde la Revisión Parcial, que no son los correspondientes de las normas Urbanísticas, ya que desde la RP se utilizan los parámetros de uso turístico, no los de residencial.

La redacción del presente EM es consecuencia de la aplicación de la ley que prevé la necesidad de un desarrollo urbanístico sostenible.

## 2. MARCO LEGAL

En Canarias, la movilidad ha empezado a considerarse como tal desde hace poco tiempo. Con la entrada en vigor de la **Ley 13/2007, de 17 de Mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias** y la **Directriz 95 de Ordenación del Territorio de Canarias** se presentan como los primeros pasos para implantar el modelo de movilidad sostenible en la Comunidad Canaria.

En la primera de estas legislaciones se hace referencia a la necesidad de la ordenación de los sistemas de transporte municipales toda vez que se establecen los derechos de los usuarios del transporte. La enumeración de estos derechos es, a grandes rasgos, la que sigue:

- Disponer de servicios públicos de transporte basados en la calidad y la seguridad.



- Recibir en todo momento información completa y detallada sobre los servicios públicos y sus condiciones de prestación.
- Reclamar contra empresas o entidades que presten servicios públicos en el caso de deficiencias apreciadas en dicha prestación.
- Que sean tenidas en cuenta las especiales necesidades de los supuestos de personas de movilidad reducida de acuerdo con la legislación aplicable y su normativa de desarrollo.
- Que se adopten las medidas precisas en orden de atenuar los efectos de la utilización de los transportes en su salud y en el medio ambiente.

**La Directriz 95** por su parte relaciona el transporte como esencial para la sostenibilidad del desarrollo, para aumentar la competitividad del sistema económico canario, para la necesaria articulación con la Unión Europea y con el continente africano y, no por última menos importante, la integración territorial del archipiélago.

En el ámbito municipal donde se ubica el Sector SO6 Puertito de Adeje es el Término Municipal de Adeje situado en el área de expansión del turismo de la isla. Actualmente el municipio no está regulado bajo ninguna ordenación de transporte salvo aquellas consideraciones que se puedan extraer de su Plan de Ordenación Urbana. Puesta de manifiesto la carencia de un sistema de regulación del transporte y adaptándose a la legislación vigente, se encarga al el equipo redactor que suscribe el presente Estudio de Movilidad.

Por otro lado según **artículo 35 de la Ley 13/2007**, indica en su punto segundo apartado 4:

*... Todos los instrumentos de ordenación urbanística que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte, incorporarán un estudio sobre tráfico y movilidad.*

Es por ello que la RP SO6 Puertito de Adeje, al tratarse de la implantación de una nueva zona turística, comercial y de ocio, necesitara de un Estudio de Movilidad que es el conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta, transporte público) dentro de una ámbito; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

El objetivo de este Estudio de Movilidad (EM) es el de proporcionar una visión de la situación actual del sistema de transportes y las redes de circulación, apenas inexistentes y en mayor medida estudiar las repercusiones que causaran los sistemas viarios propuestos por la RP, así como si las ofertas propuestas de aparcamiento son las adecuadas para una actuación de la envergadura planteada.

El carácter integral de las actuaciones que contempla el Estudio de Movilidad (EM) deberá planificar y programar las actuaciones en todas las áreas que afecten a la movilidad del sector SO6, para lo que deberá recoger las estrategias e instrumentos necesarios y adecuados que consigan el uso coordinado y eficiente de los distintos medios de transporte y, más concretamente:

- La regulación y control del acceso y del estacionamiento en las distintas parcelas propuestas (tipos de aparcamientos en línea, en batería, en bolsa o mediante vados, etc.).
- El desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público, con propuestas de paradas posibles.

- La potenciación de estacionamientos de disuasión en el parking subterráneo propuesto.
- El fomento de la movilidad a pie, mediante la construcción de sendas peatonales con atractivo paisajístico y la supresión de barreras arquitectónicas en los desplazamientos dentro de los ámbitos que desde la RP vienen marcados como accesibilidad sectorizada debido a los graves inconvenientes topográficos del sector consiguiéndose así para el peatón, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.
- La gestión de la movilidad en aspectos relativos a grandes centros atractores, como puede ser la nueva playa.
- La importancia de la creación de un carril bici que cubre todo el sector.

Así mismo El Régimen competencial de las carreteras Canarias, viene determinado por el siguiente marco normativo:

- LA CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA.
- EL ESTATUTO DE AUTONOMÍA DE CANARIAS Ley Orgánica 10/1982, de 10 de Agosto, reformado por Ley Orgánica 4/1996 de 30 de diciembre.
- LEY ORGÁNICA 11/1982 de 10 de agosto, de Transferencias Complementarias a Canarias.
- REAL DECRETO 2125/1984 de 1 de agosto, de traspasos a Canarias de funciones y servicios del Estado, en materia de Carreteras.
- LEY CANARIA 8/1986 de 18 de noviembre (LEY DE CABILDOS), de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas Canarias, sustituida por la LEY CANARIA 14/1.990, de 26 de julio sobre la misma materia.
- LEY CANARIA 9/1.991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias.
- DECRETO DEL GOBIERNO DE CANARIAS, 247/1.993, de 10 de septiembre, por el que se clasifican las carreteras de interés regional y su posterior MODIFICACIÓN, de 19 de mayo de 2.009.
- DECRETO 131/1.995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de carreteras de Canarias.
- DECRETO 6/1988 de 2 de abril, DEL GOBIERNO DE CANARIAS, sobre traspaso de funciones y servicios de la Comunidad Autónoma de Canarias, a los Cabildos Insulares, en materia de carreteras.
- DECRETOS de 11 de julio de 1997, DEL GOBIERNO DE CANARIAS, sobre el traspaso de servicios, medios personales y recursos a los Cabildos Insulares, para el ejercicio de las competencias transferidas en materia de carreteras. (Red de Titularidad Insular).
- DECRETO 162/1997 de 11 de julio DEL GOBIERNO DE CANARIAS, sobre delegación de funciones de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de carreteras, (Red de titularidad de la Comunidad Autónoma).
- DECRETO 112/2002 de 9 de agosto DEL GOBIERNO DE CANARIAS, de traspaso de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional.

Las competencias en materia de carreteras, están establecidas como se muestra a continuación.

#### COMPETENCIAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA:

- **Con carácter general:** las de planificación, coordinación y directrices generales, que permita garantizar la coherencia y funcionalidad del sistema integral viario del archipiélago. (Artículo 9 de la Ley 9/1991 de carreteras canarias).

- En relación con las carreteras de interés regional de su titularidad, todas las de promoción, estudios y proyectos, construcción (Artículo 10 de la ley), así como determinadas autorizaciones e informes, no encomendados en la delegación de las funciones de explotación a los Cabildos Insulares

#### **COMPETENCIAS DE LOS CABILDOS INSULARES:**

- **Propias:** En cuanto a las redes insulares, las mismas que la Ley de carreteras reserva para la Comunidad Autónoma respecto a las de interés regional. (Artículo 10-3 de la Ley).
- **Delegadas de la Comunidad Autónoma:** Las de explotación y gestión del dominio público incluyendo las de policía y determinadas autorizaciones, no reservadas específicamente a la Comunidad Autónoma, en relación con las carreteras de interés regional. (Decreto de Delegación de Funciones 162/1997).

#### **COMPETENCIAS DE LOS AYUNTAMIENTOS:**

- **Propias:** respecto a la red municipal o asumida como beneficiarios por cada Ayuntamiento de las promovidas por el IRIDA, ICONA, CABILDOS, etc.

Todas las competencias en cuanto a carreteras y transporte terrestre han sido transferidas a los Cabildos insulares, por lo que la Comunidad Autónoma de Canarias no retiene ni posee la gestión y el mantenimiento de ninguna carretera ni autovía, aunque promueve la creación de nuevas infraestructuras en colaboración con el Gobierno de España y la necesaria ayuda económica de la Unión Europea

### **3. DIRECTRICES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Para mejorar la eficiencia y eficacia de la movilidad asociada a este nuevo área de expansión turística, se tendrá en cuenta las directrices siguientes, que parten de la base que están concebidas para el conjunto de territorio canario y no específicamente para implantaciones singulares:

- Promover y facilitar los usos de los medios de transporte menos contaminante y aumentar la eficacia de los medios de transporte motorizados.
- Minimizar los impactos de los diferentes medios de transporte.
- Adecuar la edificación para absorber de una manera eficiente las necesidades de aparcamiento que pudiera ser necesario para esta actuación urbanística.
- Plantear el sistema de acceso a la misma de manera que sea fluido.

Así mismo se debe tener como metas específicas:

- Proyectar todas las infraestructuras para su mejor explotación, por los diferentes medios de transporte, es decir no solo plantearse el transporte privado si no facilitar el transporte público, para ello se deberá procurar la regularidad y fiabilidad de los servicios con los sistemas de transporte colectivo y controlar el aparcamiento en el sector.
- Consolidar velocidades y horarios de los vehículos pesados, evitando que el abastecimiento del área turística y comercial entorpezcan el tráfico de tránsito a las zonas de ocio y playa.
- Facilitar el uso peatonal del viario con itinerarios y áreas peatonales con una verdadera red de sendas que invite al paseo y se desarrollen dentro de los parámetros de confort que se indicaran más adelante..

- Fomentar el uso de aparcamientos disuasorios para con ello suprimir rutas innecesarias del vehículo privado en el sector.
- Potenciar los carriles bici que se han proyectado de manera que resulten atractivos e indicar su grado de dificultad debido a la especial topografía del sector dotando de instalaciones de información dinámica en los puntos más significativos de la red tanto de bicis como de sendas ya que sicurren de forma paralela, ante el cual el usuario conozco el tiempo de recorrido, las pendientes del terreno y el grado de dificultad del mismo.
- Establecer un parking alternativo de aparcamiento para usuarios de la playa y áreas de ocio, de manera que el aparcamiento no sea un obstáculo a la hora de disfrutar de los mismos

#### 4. LOCALIZACION

##### 4.1. POSICIÓN GEOGRÁFICA DEL SECTOR SO6.

EL Sector SO6 se encuentra a en la franja costera del municipio de Adeje, de la Autopista TF-1 hacia el suroeste a unos 6 kilómetros de distancia del casco del municipio, dentro de la zona turística del mismo en expansión, se encuentra flanqueado por dos núcleos ya consolidados como son la Caleta hacia el Este y Playa Paraíso hacia el Oeste.

Tomando como referencia el Sistema de Coordenadas Universal Transversal de Mercator, en adelante UTM, el municipio está situado entre las siguientes:

- Coordenada UTM (x): 326.978,47
- Coordenada UTM (y): 3.111.730,85
- Latitud: 28° 07' N
- Longitud: 16° 45' O
- 

##### 4.2. DELIMITACION DEL AREA DE LA REVISION PARCIAL SO6

La RP del PGO que se pretende llevar a cabo abarca una superficie de 442.750,75m<sup>2</sup>, que se divide en dos unidades de actuación:



- UA-1 de 437.746,77m<sup>2</sup> que sería propiamente el ámbito sobre el que se realiza la nueva sectorización.
- UA-2 de 5.003,98m<sup>2</sup> que corresponde al ámbito costero de viviendas preexistentes

El sector es amplísimo llegando hasta la costa e incluyendo en el la playa de la Tosca, así como una serie de barranquillos que se han estudiado y deslindan junto a la Revisión Parcial, antiguos campos de cultivos y morras naturales. La Revisión Parcial divide el sector en dos Unidades de Actuación, la UA-1 en donde se concentran las parcelas turísticas así como las áreas de ocio , comercial y dotacional y la UA-2 en la que se aborda el problema de las viviendas existentes en costa , así como el desarrollo turístico de villas y zonas dotacionales.



El sector distingue entre tres tipos de usos: Turístico, en sus categorías de hotelero y extrahotelero villa turística, Dotacional y equipamiento.



En la actualidad el acceso al sector es por una carretera municipal, conocida como “La bajada al puertito de Adeje” de doble sentido a la que se llega desde la TF-47. Esta vía en la actualidad tiene un ancho de 6,00 metros hasta la entrada de Playa Paraíso con una acera de 1,20 mts y alumbrado público. A partir de ese punto y hasta el Puertito de Adeje carece de alumbrado y encintado de aceras y pasa a no existe aceras en ningún tramo de la bajada, ni en la zona marítima y resulta estrecha en mucho de sus tramos como se puede comprobar en el documento fotográfico que se acompaña a este informe.

##### **5. RECOPIACIÓN DE DATOS Y DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.**

Para la elaboración de un Estudio de Movilidad se requiere una primera fase de vital importancia consistente en la recopilación de datos. Esta documentación acerca de la situación existente a día de hoy del Sector SO6 no ha podido ser compilada del planeamiento existente ya que el municipio de Adeje carece de Estudio de Movilidad y la información del PGOU es somera en este tema. Las consideraciones que incluye el Plan Insular de Ordenación Territorial y todos aquellos planes parciales o proyectos previstos en el entorno del área de estudio tampoco han podido ofrecer más datos válidos para este informe. Los datos numéricos se han obtenido recurriendo al MOPU, así como Servicio Técnico de Conservación explotación de Carreteras y paisaje. Así como del Plan Territorial Especial de ordenación de Infraestructuras de la ampliación del Tren del Sur.

La información para el diagnóstico y visión del impacto de esta Revisión ha sido mayormente “in situ”, al ser esta una actuación expofeso, ya que actualmente no tiene ningún condicionante edificado el Estudio de Movilidad es mas en referencia a lo proyectado que a lo existente.

Por ello se ha realizado un exhaustivo trabajo de campo, que se verá referido en esta documentación.

## 5. NORMATIVA URBANÍSTICA DE APLICACIÓN: EL PGOU. MOVILIDAD, SISTEMA GENERAL VIARIO Y TRANSPORTE PÚBLICO.

En el vigente plan PGOU DE Adeje carece de Plan de Movilidad, así mismo dentro de su memoria, Normas Urbanísticas y condiciones particulares de las parcelas tampoco se hace mención de indicaciones o directrices sobre movilidad que puedan afectar a este sector. Cabe mencionar dentro de las Normas Urbanísticas en su Título 6, Capítulo Tercero. *Condiciones Particulares de la Red Viaria de su Artículo 6.3.1. al 6.3.15.* son los únicos referentes mencionable para este EM.

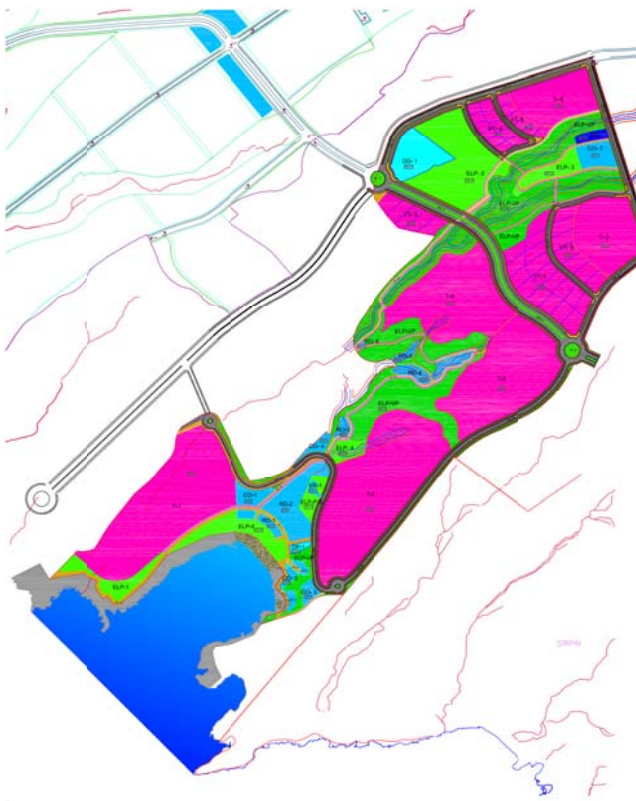
Es por esto que se han tenido en cuenta las determinaciones que se aportan desde el PIOTT y el PTOTT como a continuación detallaremos.

### PTEOTT - Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife – **Memoria de ordenación**

#### 5.4.1.4. Carril Bus entre Guaza y Adeje (TF-1)

La creación de este Carril-Bus trata de mejorar la competitividad del Transporte Público ayudando al incremento de la velocidad comercial de las Guaguas.

El Carril-Bus que contempla la Actuación parte de la zona baja del Municipio de Arona, desde Guaza, y continúa por la TF-1 para adentrarse luego en el municipio de Adeje, debiendo dar acceso a los Intercambiadores de Los Cristianos y Adeje, configurando unos 11 kilómetros de plataforma reservada para Guaguas y Taxis.



## 6. ESTURCTURA DEL PROYECTO

La RP esta basada en la implantacion de las parcelas de una forma acorde con la topografia, de manera que el resultado final de una estructura organica. Con estos preceptos las vias resultan adaptadas a las curvas de nivel en tanto que es posible tecnicamente.

En cuanto a la disposicion de las parcelas se crea una actucion de ocio, comercial y dotacional entorno a la playa existente que se regenera, con un paseo maritimo peatonal y una via posterior de uso rodado que termina en un fondo de saco con rotonda, según aparece en la RP con el fin de que sea un transito lento no de paso, es decir que no se vuleva una via de circulacion rodada habitual con trafico alto.

Tambien se plantea el carril bici como un sistema predominante de circulacion, siendo practicable en todo el sector.

## 6.1. APARCAMIENTO EN EL SECTOR so6.

### 6.1.1. APARCAMIENTO PARCELAS TURISTICAS

Desde la RP se nos dan los siguientes parámetros: “En las NU Titulo 2 punto F se indica que las zonas cívico comerciales deberán tener 1 plaza cada 50m<sup>2</sup> construidos, pero desde este equipo redactor dado que se ha primado el carácter peatonal del sector, y apoyado con una carril bici todo el área nos parece exagerado este ratio proponiendo el de 1 plaza/100m<sup>2</sup> construidos. Además se apoya el aparcamiento con un parking publico subterráneo (tipificado en los planos como ELP-P-5) de 150 plazas.

Por otro lado en el citado apartado de las NN UU no se especifica el ratio en parcela turística, uso predominante en este sector por lo que tomaremos el determinado en el Decreto el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento 142/2010 que se indica 1 plaza de aparcamiento / 3 unidades alojativas.”

Si tomamos estos parámetros se entiende que las parcelas de uso turístico es decir las nombradas como: T-1, T-2, T-3, T-4, T-5, T-6, VT-1, VT-2, VT-3, VT-4 Y VT-5 tendrán resuelto obligatoriamente según el decreto de Reglamento de actividad turística el aparcamiento de sus residentes dentro de sus parcelas, influyendo por tanto los mismo únicamente a nivel de flujo circulatorio dentro de las vías, pero no el posible la ocupación de aparcamiento en superficie o en el parking público.

Siendo el ratio propuesto de 1 plaza de aparcamiento por cada 3 unidades alojativas para usos hotelero y extrahotelero y 1 plaza por villa turística tomando la densidad máxima de 40 villas por hectárea y cuatro plazas alojativas por villa. De este modo tendremos el siguiente cuadro:

Parcela Numero	Parcela Numero	Plazas Alojativas	PARKING
T-1	Hotelero	705	118
T-2	Hotelero - Extrahotelero	758	126
T-3	Hotelero - Extrahotelero	517	86
T-4	Hotelero - Extrahotelero	477	80
T-5	Hotelero - Extrahotelero	261	44
T-6	Hotelero - Extrahotelero	205	34
VT-1	Villas Turisticas	308	74
VT-2	Villas Turisticas	96	23
VT-3	Villas Turisticas	51	12
VT-4	Villas Turisticas	97	23
VT-5	Villas Turisticas	127	31

Teniendo por tanto un volumen probable de coches de **651 coches**.

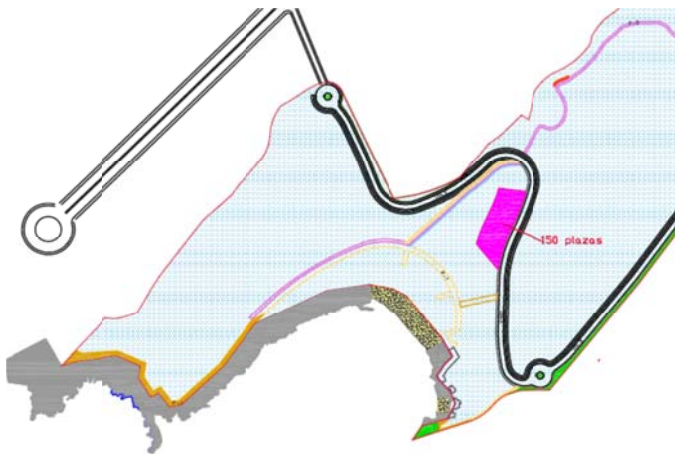
### 6.1.2. APARCAMIENTO PARCELAS USO COMERCIAL

En cuanto a las parcelas de uso comercial se propone 1 plaza de aparcamiento 50m<sup>2</sup> construidos según la superficie de cada parcela comercial en su propio parking el reparto de plazas por parcelas seria:

Parcela Nº	Uso	Superficie Edificable m <sup>2</sup>		PARKING
CO-1	Comercial - Ocio	4.256,37	25,19%	85
CO-2	Comercial - Ocio	4.649,12	27,51%	93
CO-3	Comercial - Ocio	1.577,85	9,34%	32
CO-4	Comercial - Ocio	1.561,18	9,24%	31
CO-5	Comercial - Ocio	2.311,02	13,68%	46

Teniendo por tanto un volumen probable de coches de **287 coches**

### 6.1.3. PARKING PÚBLICO SUBTERRANEO



Además en la parcela ELP-P-5 se propone un parking público de **150 plazas**.

Este parking servirá para los usuarios de la playa y de las zonas de ocio del ámbito colindante, ya que para el uso comercial se plantea que tengan parking propio dentro de sus parcelas como ya se ha indicado en el apartado anterior

En la Tabla 1 se indican las hipótesis de partida para el dimensionamiento y el cálculo de la superficie.

TABLA 1. DIMENSIONAMIENTO DEL ÁREA DE APARCAMIENTOS

FUENTE	DIMENSIONAMIENTO		
MOPU (1970)	HIPÓTESIS INICIALES	Usuarios de la playa que acceden en automóvil	70% de los usuarios totales de la playa
		Personas por vehículo	4
		Dimensión en planta de 1 plaza (m <sup>2</sup> )	m <sup>2</sup>
		Superficie por vehículo, contando espacios muertos (m <sup>2</sup> )	
	CÁLCULO DEL ÁREA DE APARCAMIENTO	m <sup>2</sup> por persona (*)	
Colegio de Ingenieros de Caminos (1973)	Mínimo una plaza por 100 m <sup>2</sup> (considerando solo zona de reposo más zona activa)		
Pié i Ninot (1985)	Estándar de aparcamiento por superficie de playa à 1 – 1,5 veces la superficie de reposo.		

Fuente: MOPU (1970), Colegio de Ingenieros de Caminos (1973) y Pié i Ninot (1985).



Asi mismo el recorrido máximo a pie desde el vehículo aparcado hasta la zona de reposo de la playa se indica en la Tabla 2.

TABLA 2. RECORRIDO DESDE APARCAMIENTO HASTA ZONA DE REPOSO

FUENTE	RECORRIDO MÁXIMO
MOPU, 1970	300 metros
Pié i Ninot (1985) (*)	250 metros (*)

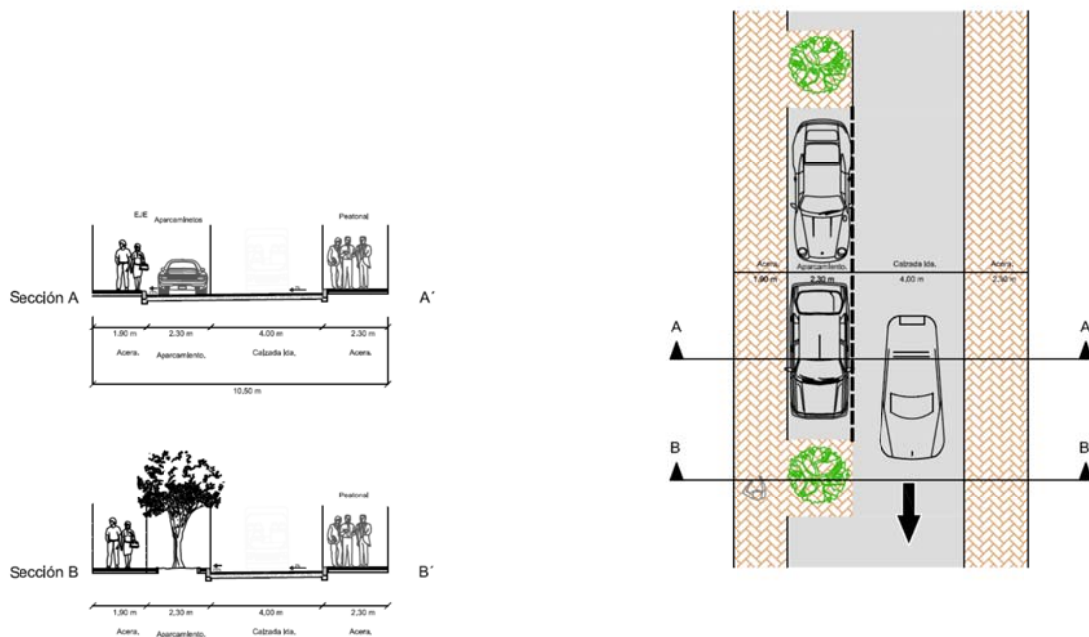
Fuente: MOPU, 1970 y Pié i Ninot (1985).

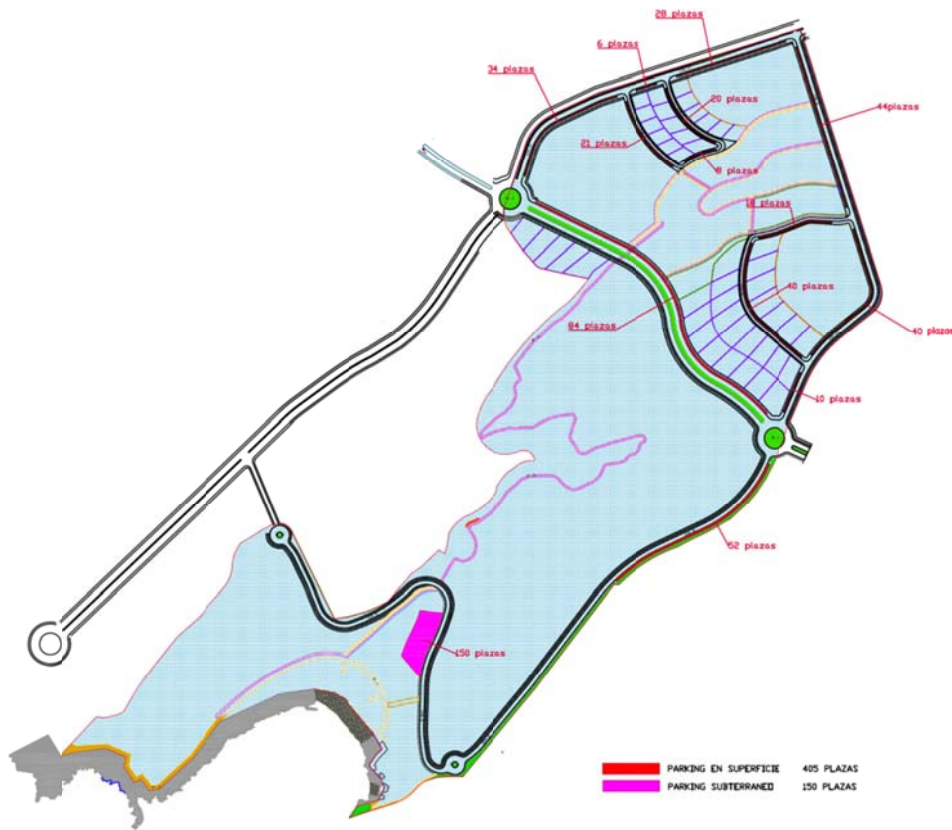
El parking está planteado a escasos 100 metros de la playa

#### 6.1.4. APARCAMIENTO EN SUPERFICIE

En cuanto al aparcamiento en superficie, es decir en las aceras se centra mayormente en la parte norte de la RP, ya que se indica repetidamente la intención de que en la nueva zona de ocio, comercio y deporte no se creen áreas de aparcamiento que provoca inevitablemente molestias con la circulación peatonal, además de una mala imagen visual.

En superficie se prevé la posibilidad de **450 plazas** de aparcamiento, como aparece grafiado en el plano siguiente, las plazas están planteadas en aparcamiento en línea en todo el sector.





## 6.2. VIARIO PROPUESTO POR LA REVISION PARCIAL so6.

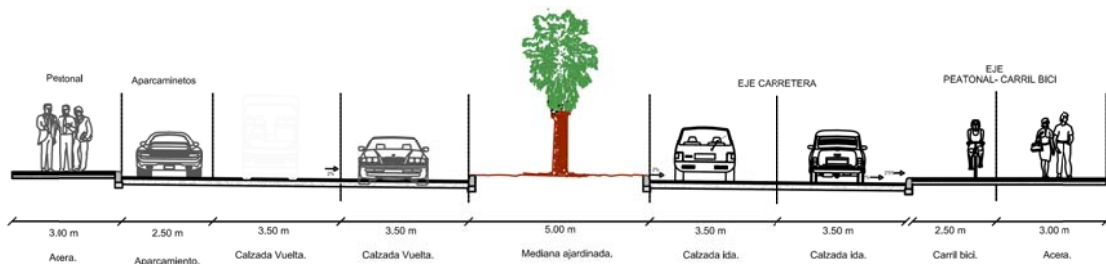
En el sistema propuesto por la RP de viario del Sector SO6 parte de dos jerarquías:

### 6.2.1. SISTEMA GENERAL MUNICIPAL

Lo conforma la VIA C, que discurrirá en la presente RP entre las rotondas R-1 y R-2 actualmente se encuentra desarrollado hasta la Caleta, pero deberá continuarse en un futuro hasta Playa Paraiso.

El sistema general, VIA C terminaría, en el caso de que no tuviera continuación una vez acabado el proyecto de urbanización del SO6, en la rotonda R-1 que se mantendría comunicada a la bajada existente a la Playa del puertito de Adeje.

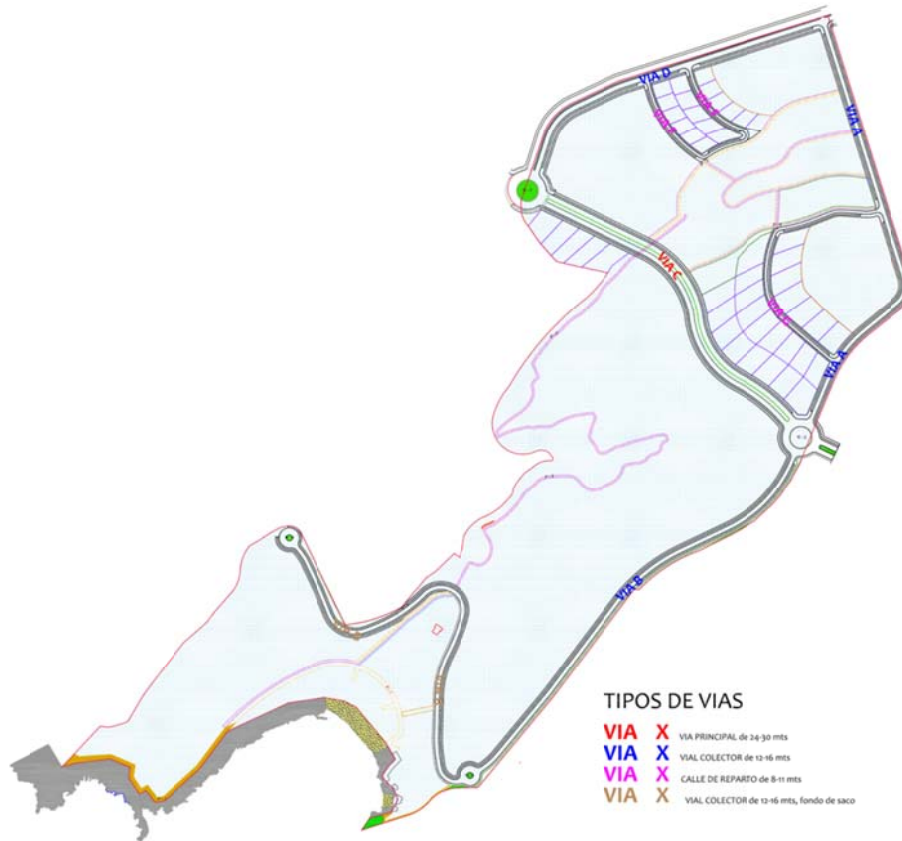
Este vial según la nomenclatura de las UN sería una ARTERIA PRINCIPAL ya que tiene 30 metros de sección.



Sección VIAL C

## 6.2.2. VIAS LOCALES

El resto de las vías del sector serían vías locales



En cuanto a las vías del sistema local la RP propone una nomenclatura basada en las NN UU Título 2 Art 2.2.5. Apartado E se establece el siguiente cuadro :

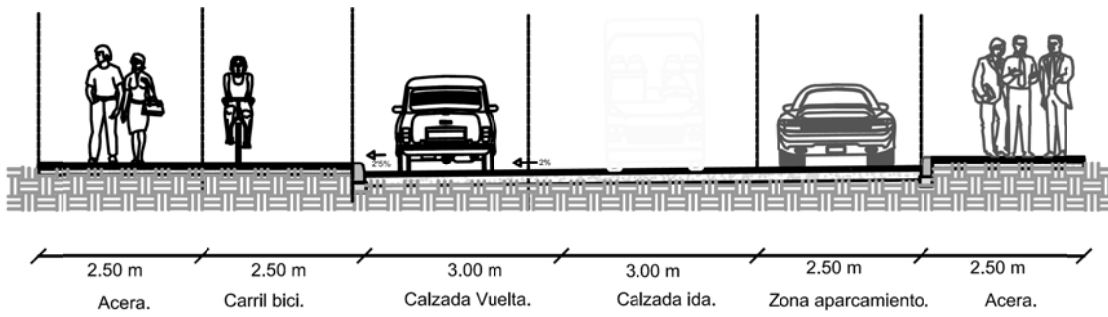
- E) El ancho de las características de los perfiles de las calles se establecerán de acuerdo con la función y la velocidad específica que corresponda dentro del sistema viario. Las secciones mínimas entre cerramientos, serán las siguientes:
- |   |           |
|---|-----------|
| Sendas o aceras para peatones               | 1,20 m.   |
| Calles de peatones                          | 4 m.      |
| Calles de reparto (Inclinación máx.: 12%)   | 8 - 10 m. |
| Calles colectoras (Inclinación máx.: 10%)   | 12-15 m.  |
| Arterias principales (Inclinación máx.: 7%) | 24-30 .m. |
| Calles industriales (Inclinación máx.: 7%)  | 18-24 m.  |
- Las previsiones anteriores en lo que respecta a las secciones mínimas podrán ser reducidas siempre que tal modificación se deba a razones topográficas debidamente justificadas.

Cabe destacar el articulado que se impone en el CAPITULO TERCERO. CONDICIONES PARTICULARES DE LA RED VIARIA de las NU de Adeje, en este del ART. 6.3.1. al 6.3.15 se nos dan las indicaciones sobredimensiones, características, pavimentación, aparcamiento etc que se deben cumplir en el sector.

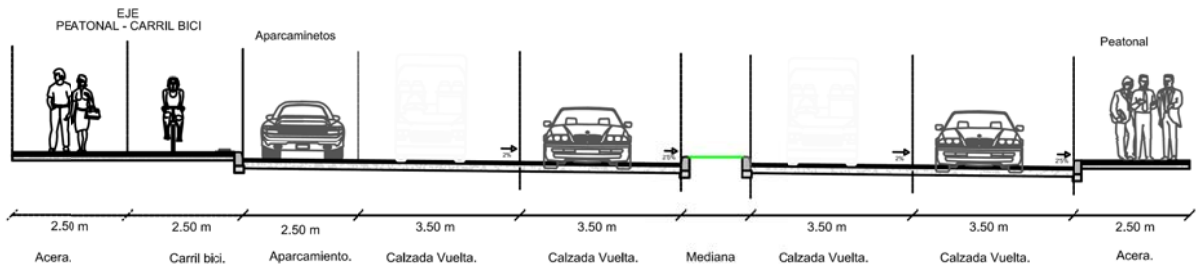
Se ha comprobado en la documentación gráfica presentada por la RP, en los planos signados desde el P.2.2 al P.2.10 que esta se cumple, y se adjuntan a este EM los planos de perfiles de viarios del sector, donde se indican las secciones de las mismas. Ponemos a continuación los perfiles proyectados por la RP para las distintas vías:



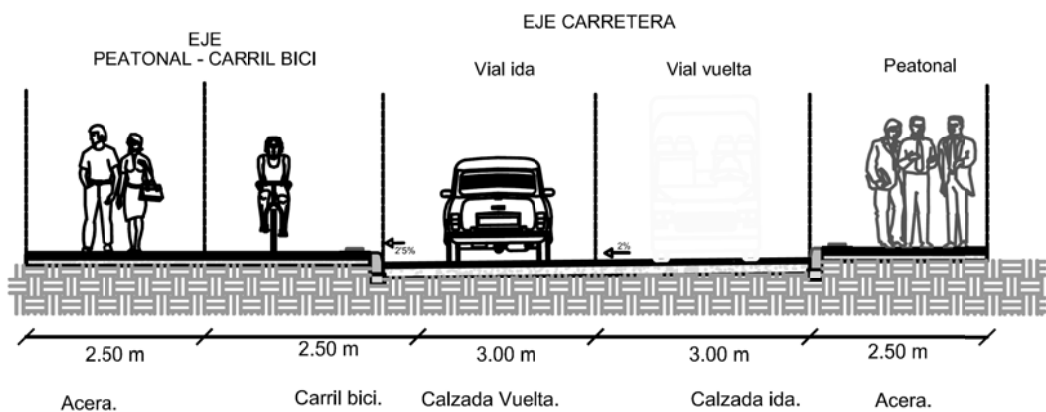
Sección VIA A



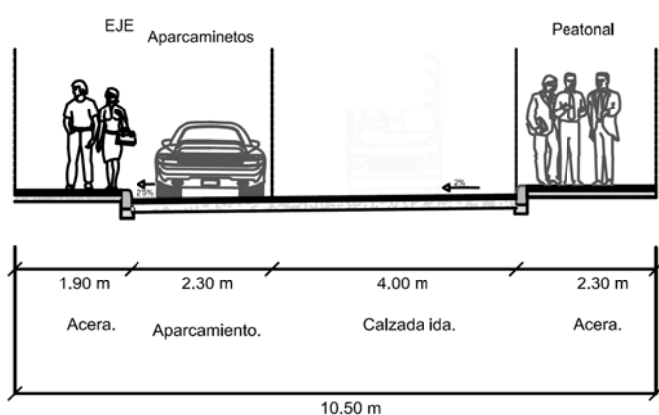
Sección Vial B



Sección VIAL D







Sección VIAL F-G

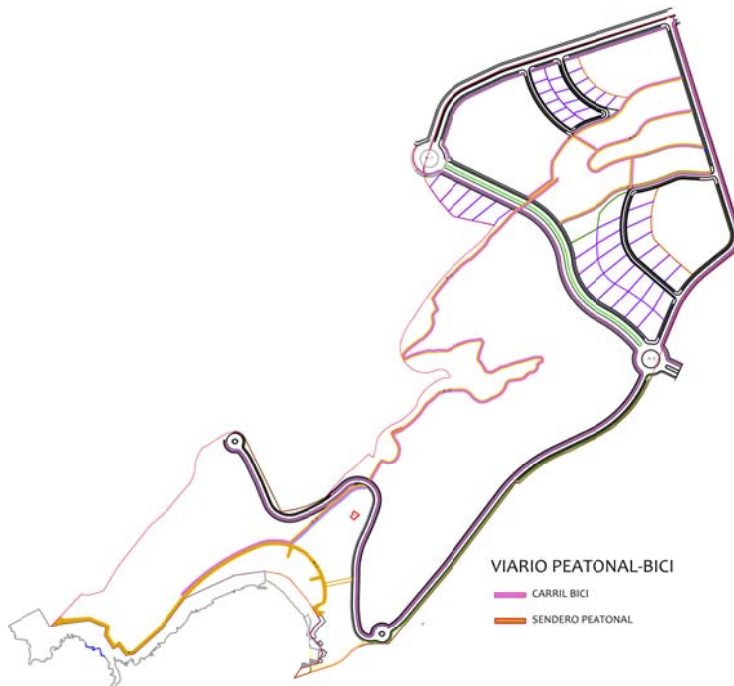
Es importante destacar la vía E, ya que es la que conecta el área comercial, de ocio y dotacional, así como la que camina paralela al paseo marítimo propuesto y la playa. Esta vía, tal y como viene definida en la NU de Adeje TITULO 6 artículo 6.3.5. Se trata de CALLE COMPARTIDA:

*“Son calles compartidas aquellas que pueden ser utilizadas indistintamente por peatones y automóviles; tienen, por tanto, un carácter local, y específicamente, son propias de las áreas residenciales”*

La idea es que sea únicamente utilizada por el tráfico rodado para dejar a pasajeros en la playa o zona comercial, pero nunca sería una vía de paso o aparcamiento, que quedara limitado al parking público propuesto en la parcela ELP-P-5. Para ello en las condiciones generales se propone que su pavimentado sea de adoquín o similar que impida velocidades elevadas y termina en un fondo de saco, para disuasión de ser utilizada como vía de paso.

Entendemos que todos los aspectos técnicos y de diseño de los viales del sector serán tratados en el futuro Proyecto de Urbanización.

### 6.2.3. SENDAS PEATONALES Y CARRIL BICI.



Hay que tener en cuenta que los carriles bicis propuestos por la RP discurren en tres tipologías de vías:

- Junto a las sendas peatonales P2, P3, P4 y P5 así como en la avenida marítima P1
- En la VIA E, que como se ha dicho es de baja densidad rodada
- Y en vías conjuntas de tráfico rodado como la VIA A, B, C y D.

Cada una de ellas tendrá tratamiento distinto como se detalla a continuación.

#### VÍAS DE UN SOLO SENTIDO

- Anchura mínima: 1,20 m. una anchura que ofrece suficiente comodidad y seguridad para flujos ciclistas poco elevados. Cualquier reducción de esa cifra debe exigir una justificación rigurosa y una atención extrema a la amplitud de los resguardos.
- Anchura recomendable: 1,50 m. si se considere conveniente facilitar la circulación en paralelo y los adelantamientos la anchura debe ser igual o superior a 1,50 metros

#### VÍAS DE DOS SENTIDOS

- Anchura mínima: 2,20 m.
- Anchura recomendable: 2,50 m.

#### VÍAS COMPARTIDAS CON PEATONES

- Anchura mínima: 3 m. metros para asegurar la convivencia cómoda y segura entre ambos modos
- Anchura recomendable: 4 m.

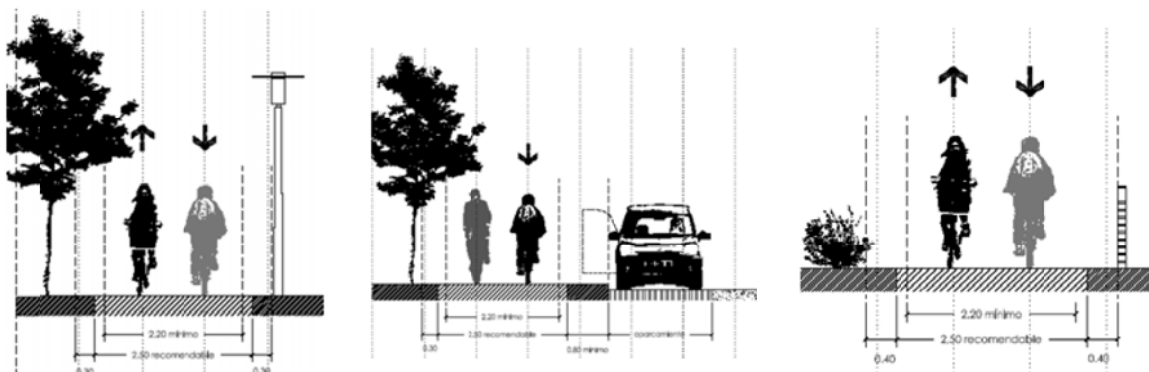
Salvo para los ciclistas de tipo deportivo, no son recomendables los trazados que superen un 6% de gradiente ascendente, ya que son poco cómodos y atractivos para la gran mayoría de los usuarios y, en particular, para los ciclistas urbanos cotidianos. No obstante, dada la orografía local, en algunos itinerarios es necesario superar ese valor, en cuyo caso conviene garantizar que la vía ciclista tenga la anchura suficiente para facilitar una buena

maniobrabilidad en ascenso y descenso, así como una pavimentación adecuada, sin materiales granulares, que reduzcan el rozamiento rueda-calzada en subida y las posibilidades de deslizamiento en bajada, en estos casos se deberá mediante señalítica indicar la pendiente.

Para dichos tramos con pendientes pronunciadas se deben considerar trazados que no superen las siguientes longitudes:

250 m	_____	6%
90 m	_____	8%
30 m	_____	10%

Por un lado, de cara a los problemas de seguridad con el mobiliario urbano y otros elementos de la acera, se propone consultar manuales de recomendaciones de diseño de carriles bici:



#### 6.2.4. PASEO MARITIMO (P1) ACCESOS A LA PLAYA

Uno de los aspectos más importantes dentro de la planificación de una playa lo constituye el diseño correcto de sus accesos, tanto por el tráfico rodado como para los peatones. El momento crítico para el funcionamiento de esta infraestructura lo constituyen las horas y días “punta”, con la máxima afluencia de visitantes.

La accesibilidad es la cualidad que tienen el conjunto de espacios para que cualquier persona pueda llegar a todos los lugares y edificios que desee sin sobreesfuerzos, la posibilidad de evacuación en condiciones de seguridad cuando alguna emergencia lo requiera, y el uso cómodo de las instalaciones y los servicios.

Se pueden dividir en tres las infraestructuras necesarias para facilitar la accesibilidad a las playas:

1. Aparcamientos
  2. Acceso a la playa seca
  3. Acceso a la zona de baño.
1. ACCESOS RODADOS Y PEATONALES

El criterio más importante para situar los accesos rodados lo constituyen los recorridos máximos admisibles que el tipo de usuario de una playa, familia con niños y utensilios playeros debería hacer desde el aparcamiento hasta llegar a la zona de reposo de la playa. Esta distancia no debería de superar 300 metros.

Los accesos peatonales deben de ser de fácil andadura y protección adecuadas, siguiendo la siguiente tabla.

TIPO	REQUERIMIENTO
------	---------------

<b>peatonal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deben de permitir andadura fácil</li> <li>• Deben disponer de seguridad y pasos inferiores y superiores si procede</li> </ul>
<b>Rodado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deben de perturbar lo mínimo posible la tranquilidad buscada</li> <li>• Evitar tramos paralelos a la costa</li> <li>• Evacuar la máxima capacidad de aparcamiento de la playa en 2 horas</li> <li>• IMH= 500 vehículos/hora por carril</li> </ul>

## 7. EVALUACION DE LA MOVILIDAD GENERADA. LA INTENSIDAD MEDIA DIARIA (IMD)

La obtención de los datos del tráfico que circula por las carreteras, se realiza basándose en la definición de una red de aforos sobre la misma. Esta red de aforos se define a partir de la fragmentación de las calles en tramos en los cuales se aplica la hipótesis de tráfico homogéneo, esto es, se definen tramos de calle en los que puede asumirse que el tráfico es el mismo a lo largo de toda su longitud. La explotación de esta red de aforos es la que proporciona los datos necesarios para realizar la caracterización del tráfico, la cual se basa principalmente en la Intensidad Media Diaria (IMD) y en la proporción de vehículos pesados (%p). En cada uno de los tramos definidos se designa una sección de control, que es el punto en el que se realiza la toma de datos. El tráfico registrado en cada una de estas secciones es el que representa al que circula por todo el tramo, basándose en la anteriormente mencionada hipótesis de tráfico homogéneo. Se realiza la toma de datos en cada una de estas secciones, las cuales pueden estar dotadas de una instalación fija para realizar esta toma de datos, o bien realizar un conteo manual.

Según el Informe de Intensidades de Trafico en las carreteras de las Islas de Tenerife 2013 del Servicio Técnico de Conservación explotación de Carreteras y paisaje la vía TF-1 en su paso por el sector SO6 tendría un IMD:

- IMD del flujo de la TF-1 de 55.174 vehículos/día
- IMD del tráfico que vendría desviado hacia TF-47 de 13.417 vehículos día

Con lo que el IMD en el nodo de bajada al Puertito de Adeje sería el IMD de la TF-1 menos el que ya bajaba cotidianamente por la TF-47 sería por tanto de **41.757 vehículos/día**





Cabildo Insular de Tenerife  
Servicio Técnico de Conservación y Explotación de Carreteras  
Unidad Técnica de Afors

I.M.D. por Tramos del año: 2013

Carretera	Estación	Carácter	Asc.	Desc.	Veloc.	Total	Pesados
<b>TF-1</b>							
P.K. 76,68 Cristianos	65	Permanente	27.986	27.184	94,08	55.170	1.364
P.K. 80,79 Adeje							
<b>TF-47</b>							
P.K. 0,00 Adeje	285	Permanente	13.692	7.661	54,93	21.353	792
P.K. 3,27 Acceso a Callao Salvaje	289	Cobertura	6.883	6.541	67,29	13.424	639
P.K. 8,09 Acceso a Vera de Erques	293	Cobertura	6.718	6.466	72,15	13.184	613
P.K. 11,63 Playa de San Juan	295	Cobertura	7.917	7.974	74,09	15.891	577
P.K. 14,00 Alcalá	297	Cobertura				12.274	418
P.K. 16,97 Acceso a Playa de la Arena	299	Cobertura	1.869	2.560	53,89	4.429	141
P.K. 18,89 Acceso a Los Gigantes							

#### 7.1 DESARROLLO PREVISTO DE LA REVISION PARCIAL

El desarrollo de la Revisión Parcial es la implantación de una serie de parcelas hoteleras así como la creación de una zona de usos complementarios, tanto de ocio como comercial y dotacional. La posibilidad de aumento de la movilidad relacionada con el transporte de turista hacia sus hoteles, como los recorridos internos de esos turistas a las zonas de ocio o los residentes locales que accederán a estas nuevas áreas de ocio, playa, comercial etc. son parte de este estudio de Movilidad; por otro lado también habrá que tener en cuenta los traslados de trabajadores de los hoteles, así como los camiones y vehículos industriales de abastecimiento de mercancía.

#### 7.2 ESTIMACION GENERAL DE VIAJES

La estimación del aumento de movilidad generada deberá dividirse según tres posibles usuarios:

1. Los turistas que en transporte colectivo privado (autobús) o coche particular vendrán desde el aeropuerto a su hotel, y circularen de una forma peatonal dentro del sector
2. Los usuarios de las zonas de ocio-comercial, que aparcaran en los parking propuestos de las mismas y usualmente vendrán en vehículo propio

- Los usuarios de la playa y espacios libres públicos del sector, que podrían venir en transporte colectivo si este consta de la frecuencia necesaria y tiene paradas cercanas a la playa y espacios libres, como en coches particulares.

### 7.2.1. VEHICULOS GENERADOS POR USO TURISTICO

#### 7.2.1.1. VILLAS TURISTICAS

EL Cálculo de la movilidad generada y atraída para valorar los tráficos atraídos y generados por las villas se basa en la limitación puesta de aparcamiento 1 vehículo por villa como tenemos 164 villas como máximo serían **164 vehículos**.

Si aplicamos los varemos de “Road Trip Generation” de 9 viajes por Habitante en zona turística tendremos una **intensidad de 328 vehículos/día**



VEHICULOS	VIAJE POR VEHICULO/DIA	VIAJE GENERADO	IMD (VE/DIA)	FHP TARDE	INTENSIDAD Vehic/h	Plazas parking
164	2	90	90	9,00%	8	164

#### 7.2.1.2. PARCELAS HOTELERAS

Se deberá calcular el tráfico generado por las 6 áreas hoteleras que existen dentro del sector SO6, con capacidad para 2923 unidades alojativas, es decir 1.461 habitaciones como la limitación de coches dada por Decreto 142/2010 de 1 vehículo por cada 3 unidades alojativas tendríamos una referencia de que contaríamos con 488 vehículos entre los 6 hoteles, como se calcula 2 salidas diarias por coche la **IMD sería de 974vehiculos/día**

El número de viajes generados se presenta en la siguiente tabla:

VEHICULOS	VIAJE/DIA	GENERADO	IMD(veh/día)	FHP TARDE	INTENSIDAD Vehic/h
488	2	976	976	9,00%	87

### 7.2.2. GENERADO USO COMERCIAL-OCIO

Para calcular los viajes generados por el uso comercial del sector deberemos primeramente estudiar la posible afluencia al centro.

Para ello tomamos el cálculo del ratio establecido de 3,2 clientes/semana m<sup>2</sup>

Este ratio es para la hipótesis más desfavorable, es decir de hora punta de afluencia y fechas especiales.

Otro factor importante a considerar, cuyos valores adoptados para el estudio de movilidad es el modo de transporte que se utilice para realizar los desplazamientos y el grado de ocupación de los vehículos de aquellos viajeros que deciden realizar el desplazamiento en vehículo privado. El criterio comúnmente aceptado es que a las áreas comerciales el 90% realizan la visita en coche, con una ocupación media de 2,5 viajeros vehículo.

Partiendo de las superficies construidas con uso comercial del sector SO6 es de 14.334m<sup>2</sup> y aplicando el ratio de 3,2cliente /semana m<sup>2</sup> tendremos que la punta de cliente sería de 45.868 clientes semanales, que son 6.552 clientes día. Si tenemos en cuenta que ira en transporte privado el 90% tendremos 5.896clientes día

Al decir que irán 2,5 clientes por coche tendemos una afluencia punta diaria de **2.621 coches/día** de coches si aplicamos el 9,00% de FHP tendríamos una intensidad (IMD) de 235 vehículos/h

### 7.2.3. GENERADO AREA DE PLAYA

Zona de playa y Poblado Marítimos Según el estudio realizado por la MOPU, en el caso de la zona de playa, se obtuvieron los siguientes datos: · Por horas, hay que destacar que el número de coches estacionados se va incrementando a lo largo del día desde las 10:00 h hasta las 18:30 h. · La mayor afluencia de vehículos estacionados se da en el mes de agosto, siendo el máximo en un domingo de dicho mes. La zona de playa se encuentra limitada en cuanto a su capacidad de aparcamiento en las zonas de ocio-diversión. Si tomamos como referencia los datos de afluencia posible dados por el MOPU y el Colegio de Ingenieros de Caminos tendríamos un IMD de 600 vehículos/día, como tenemos planteado por la RP un parking de 150 plazas, y se prevé una rotación de 2 turnos se puede argumentar que el **IMD máximo sería de 500 vehículos/día**

## 7.3. IMPACTO DE LA MOVILIDAD GENERADA SOBRE LA RED DE INFRAESTRUCTURAS

Una vez aportados todos los datos de Intensidad Media de Vehículos día (IMD) generada por el proyecto propuesto por la RP podemos hacer el siguiente cuadro:

IMD villas	IMD Hoteles	IMD comercial-ocio	IMD playa
164 veh/día	974 veh/día	2.621 veh/día	500 veh/día

El sumatorio sería de un IMD para el sector SO6 de 4.259 vehículos/día.

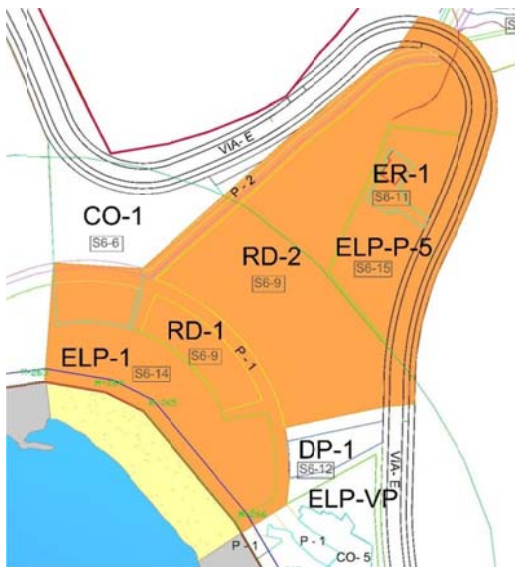
Si lo referenciamos con los 41.757 vehículos/día que soporta la TF-1 o con los 13.417 vehículos día que ya acumula la TF-47 vemos que las vías planteadas en esta RP son realistas con el tráfico planteado y que este nuevo sector no provocaría una sobre carga sobre las vías generales de la zona. Máxime si tenemos en cuenta que ya desde esta RP se indica la

creación de un sistema General que llegara hasta Guía de Isora en un futuro y que doblara la TF-1 repartiendo su carga.

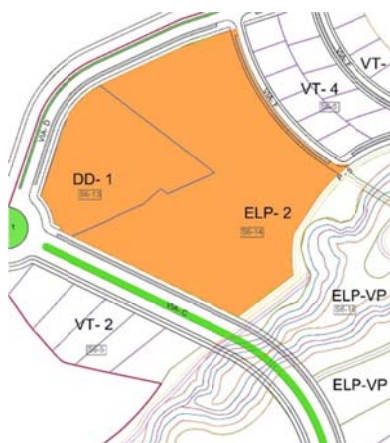
## 8 CRITERIOS Y DIRECTRICES DE LA REVISION PARCIAL EN REFERENCIA A LA MOVILIDAD

Las dimensiones del sector SO6 Puertitdo de Adeje son de longitud 1.173 metros y un desnivel total de 129 metros. Esto conlleva que la movilidad debe realizarse de forma sectorial, es decir existen dentro de la Rp dos sectores que concentran las dotaciones, espacios verdes y zona de ocio que son accesibles.

El primero sería el del ámbito costero, la playa y la plaza con la iglesia. Dentro de todo este sector la accesibilidad estaría garantizada tanto para peatones corrientes como para adaptados y familias con carritos mediante las vías VIA-E, en el tramo incluido en la franca naranja que se indica en el plano. Es decir dentro del área del parking subterráneo de la parcela ELP-P-5 y el paseo marítimo P-1 en todo su desarrollo. Con esto se garantizaría la posibilidad de acceso a la playa para minusválidos, así como la comodidad para familias.



Se podría plantear un apeadero por el tiempo indispensable para la bajada de personas con movilidad reducida o familias con niños pequeños por el tiempo indispensable, que no entorpezca la circulación de vehículos ni peatones. Este apeadero permitiría dejar a menos de 40 metros de la playa a este sector de usuarios,



El segundo sector indicado en la RP de movilidad es el que abarca la parcela Dotacional DD-1, en el área que se indica en el esquema adjunto en naranja.



## 8.1. PROPUESTA DE REDES E ITINERARIOS

Favorecer el tránsito peatonal en todo el sector mediante ejes y plataformas específicas con la bicicleta, se convierte en un objetivo fundamental de la RP, con el fin de mantener la calidad medioambiental en el sector. A continuación se adjuntan las propuestas derivadas de la diagnosis del estado actual y el proyectado (corto plazo), proponiendo unas medias que a medio plazo puedan completar el objetivo y las directrices marcadas.

Modificación de las secciones viarias propuestas por el PGO de Adeje que se consideran innecesarias, así como proponer nuevas pendientes posibles teniendo en cuenta la orografía existente.

Se hace necesario el estudio de las secciones de caminos peatonales, de los viales perimetrales y del paseo marítimo con el fin de buscar:

- La compatibilidad del espacio físico sobre la vía pública entre vehículos no motorizado/motorizado,
- El mayor número de ocasiones en que la bicicleta y peatón tengan su propio espacio segregado de los demás modos de transporte
- La integración de espacios seguros para los trasportes sostenibles, dado que se está trabajando sobre un sector sin viales existentes y por tanto sin limitaciones de trazado que no sean las intrínsecas de las delimitaciones de las propiedades y la topografía de la parcela

Con todo ello, dependiendo de la importancia del vial en el marco propuesto para los recorridos no motorizados, ancho de vial, el uso del mismo, los aforos (motorizados y no motorizados), el contexto, etc. se estudiarán las siguientes alternativas (en todas sus formas carril-bici, carril bici-bus, pista bici y acera-bici):

- Incorporación de espacios exclusivos para transportes no motorizados, es decir, ejecución de una plataforma independiente para ciclistas y/o peatones, que son las sendas peatonales P1-P-5
- Incorporación de espacios compartidos, plataforma compartida con otros medios de transporte pero con señalización específica de la zona reservada para peatones y ciclistas como son las VIAS B, d y A
- Secciones con pavimentación única, semipeatonales, con restricción a velocidad 20 km/h. en la VIA E que es la que discurre paralela al paseo Maritimo

Como se ha comentado debido a las dimensiones del sector de

## 8.2. TRANSPORTE PÚBLICO.

### TRANSPORTE PÚBLICO DIAGNÓSIS

La movilidad urbana y el transporte público constituyen uno de los criterios de la ordenación del territorio que contribuyen a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos que es uno de los objetivos principales de la PTEOTT. El transporte urbano tiene consecuencias directas en la contaminación atmosférica y acústica, la congestión y las emisiones de CO<sub>2</sub>. Por ello, a continuación se analiza la situación actual del transporte público y otros medios de transporte alternativos en el sector con el fin de poder establecer las medidas necesarias para que la utilización del mismo se vuelva una realidad, este fin parece propiciado con la creación del carril bus entre Guaza y Adeje propuesto por el PTOTT

Actualmente no existe ningún medio de transporte público que llegue hasta la Playa del Puertito de Adeje la línea de autobuS que tiene parada mas cercana seria la 473, con parada En la entrada de Playa Paraiso, tal como se indica en el siguiente esquema:



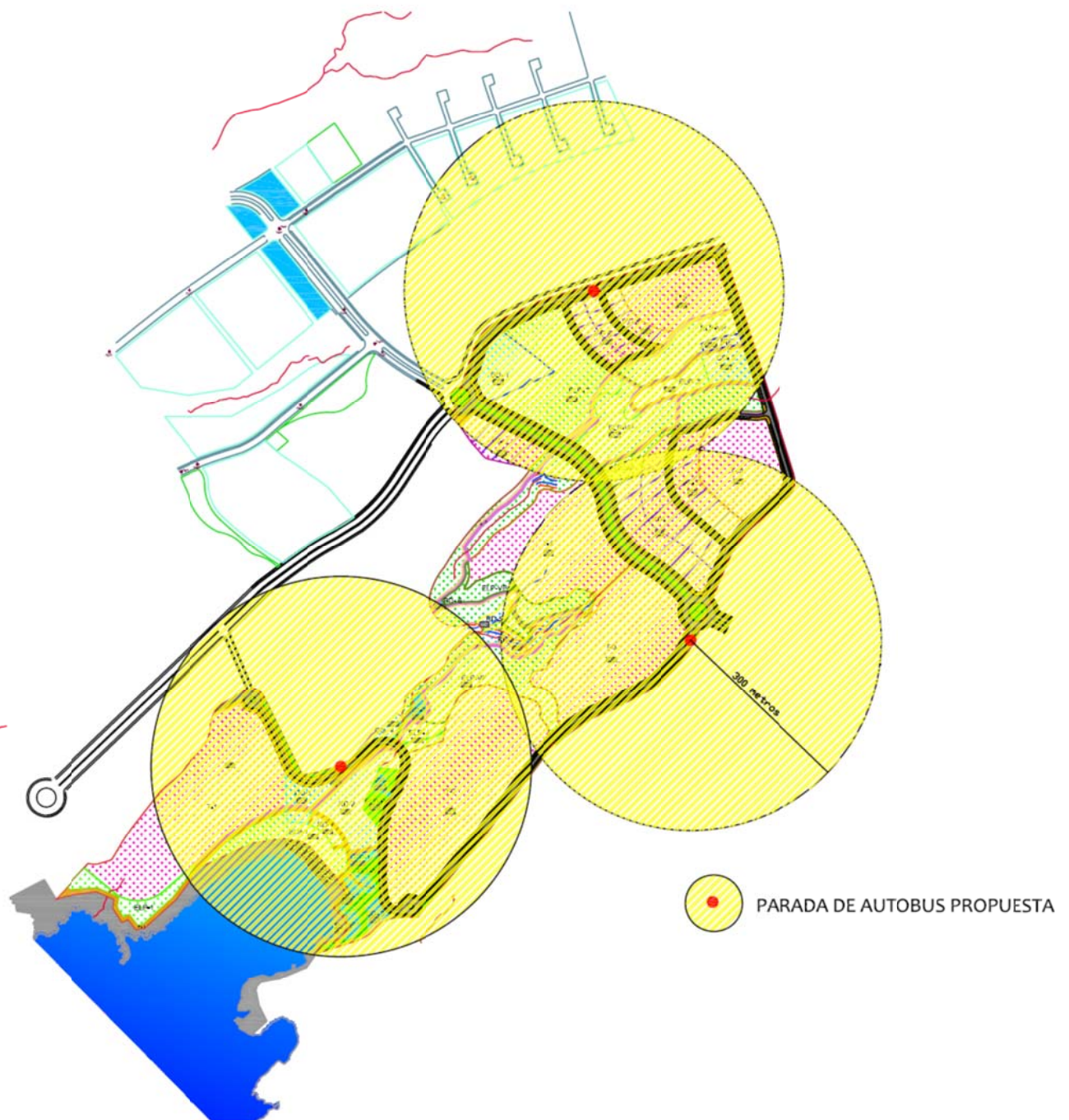
Esta para estaría a casi un kilómetro y medio del centro de ocio y playa, distancia absolutamente inadmisibles para poder realizar peatonalmente



### PARADA LINEA 473

La decisión de que la línea 473 sea la que continúe la ruta hasta las paradas propuestas por este EM y su frecuencia debería ya ser estudiado por la empresa Municipal de Transporte, al ser este un servicio público del estado.

## PROPUESTA DE PARADAS DE AUTOBUS



### 9. RESUMEN DE LAS PRINCIPALES MEDIDAS ADOPTADAS

Las principales medidas adoptadas serán:

- Buscar soluciones para implantar una red de paradas de autobús para dar respuesta a la afluencia de visitantes que esta nueva área turística va a ofrecer. La regeneración de la playa, así como la amplísima oferta de espacios recreativos de

ocio y dotacionales necesita una respuesta de transporte colectivo, absolutamente inexistente en el sector, planteando la posibilidad de crear tres paradas de guaguas con las que se abarcaría todas las áreas de ocio y dotacionales de la RP

- Ser conscientes de que dadas las dimensiones del sector SO6 Puertito de Adeje de longitud 1.173 metros y un desnivel total de 129 metros la movilidad debe realizarse de forma sectorial, haciendo por tanto hincapié en que debe no existir puntos de apoyo de aparcamiento tanto subterráneo como en superficie para que sea accesible por áreas.
- Crear unas áreas de aparcamiento suficientes y específicas, es decir, dotar al área costera, de ocio y playa de un parking público de apoyo también a las personas con necesidades adaptadas, dada la complejidad topográfica del sector, y por otro lado que las parcelas turísticas así como las comerciales cuenten con parking propio para que los vehículos vinculados a estas parcelas no sean una carga sobre el tráfico de visitantes temporales de las zonas de ocio.
- Fomentar el uso de las sendas peatonales y carril bici que se proyectan dentro de los espacios Libres Públicos del sector dotándolas de una señalética adecuada y de unas condiciones estéticas y constructivas que las hagan agradables y cómodas para su uso.

En Santa Cruz de Tenerife Julio de 2018

Silvia de Miguel García  
Arquitecto colegiado nº 1842

F. Javier Álvarez Peñate  
Arquitecto colegiado nº 947



# 0. ACCESO AL PUERTITO DE ADEJE



**1. ACCESO DESDE TF-1**



**2 CARRETERA DE BAJADA AL PUERTITO.**



**3. LLEGADA PUERTITO. FINAL DE CARRETERA**



# 1 ACCESO ACTUAL PUERTITO DE ADEJE

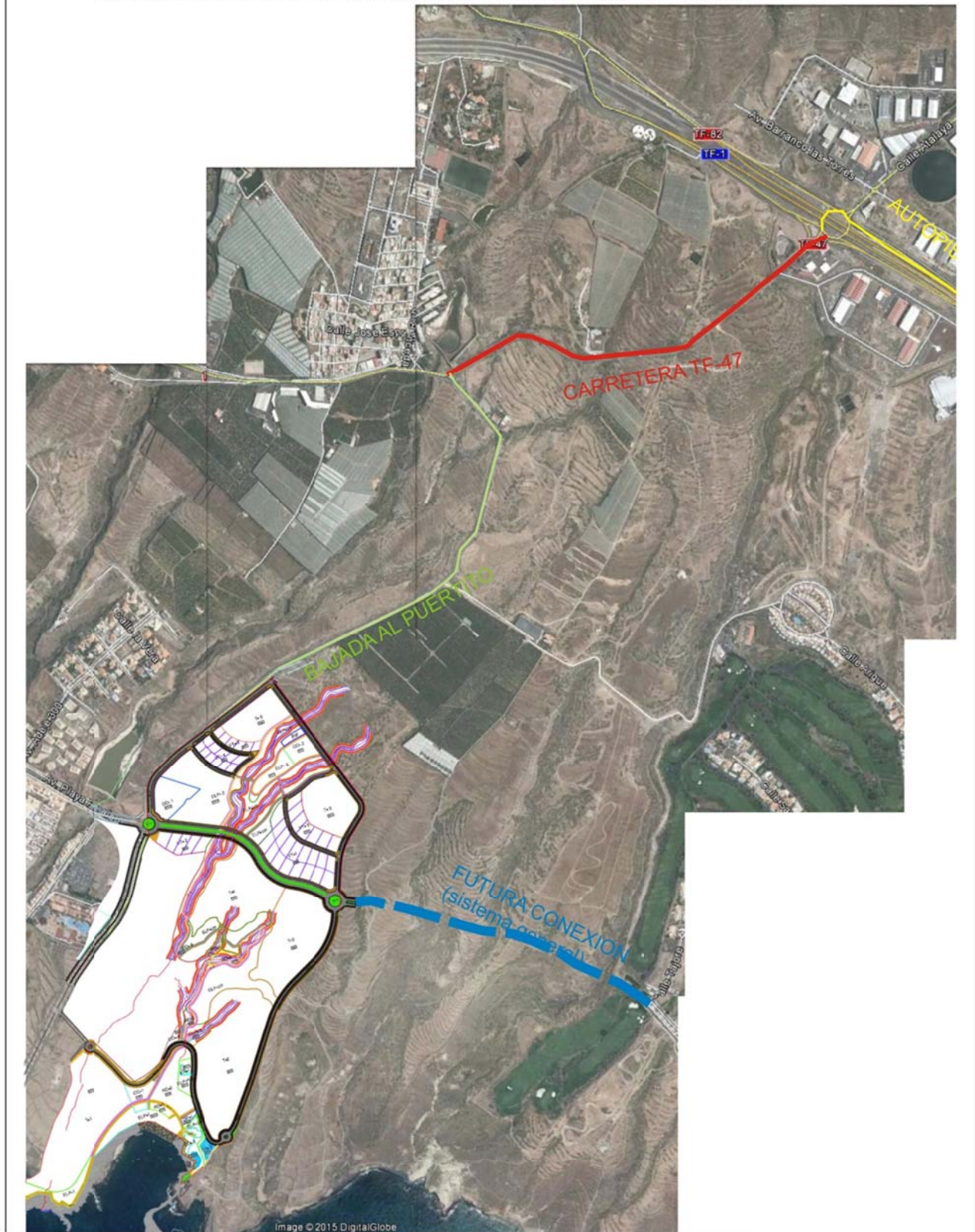
En la actualidad la bajada al puertito de Adeje se realiza mediante La bajda al Puertito tras la rotonda de Playa Paraiso de la autovía TF-1 en su conexión con la carretera del Cabildo TF-47





## 2 ACCESO FUTURO

La RP del Sector SO6 Puertito de Adeje propone un viario que conecta por un lado con la actual Bajada Puertito de Adeje, manteniendo el perfil de vía que tiene ahora mismo hasta la entrada de Playa Paraiso, así como por el futuro sistema general que actualmente parte de Adeje y llega hasta el campo de golf de Costa Adeje



En Santa Cruz de Tenerife, Octubre 2018

Estudio Alvarez y de Miguel Arquitectos SLP  
Reg COAC 10.126

Fdo: Silvia de Miguel Garcia

Col. COAC: 1842

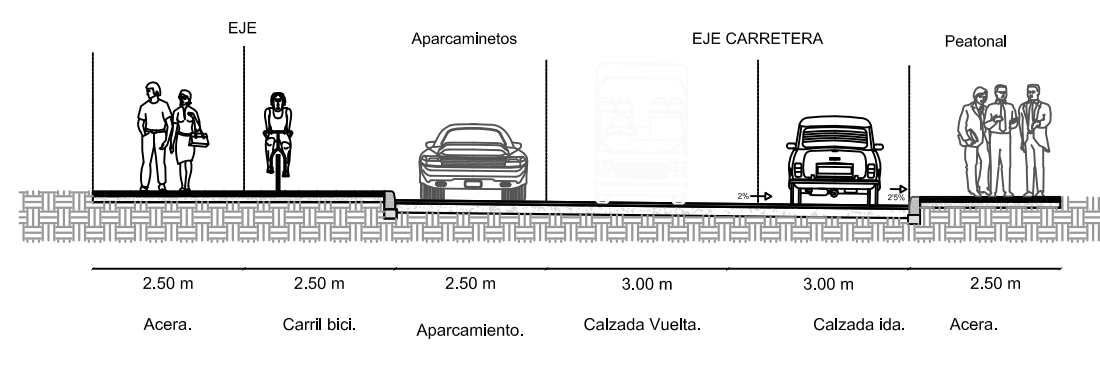
Fdo: Francisco Javier AlvarezPeñate

Col. COAC: 947

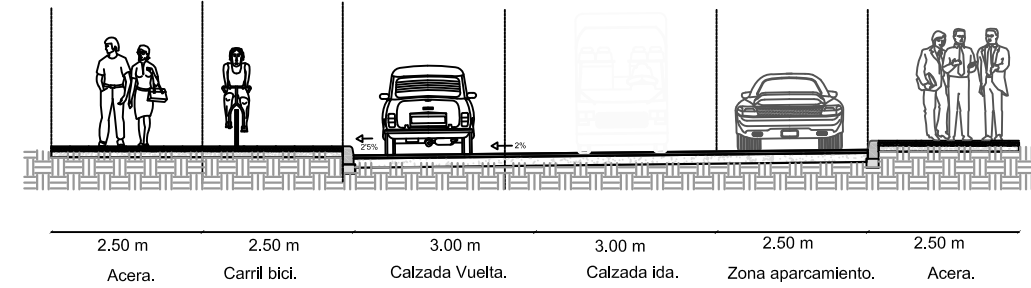
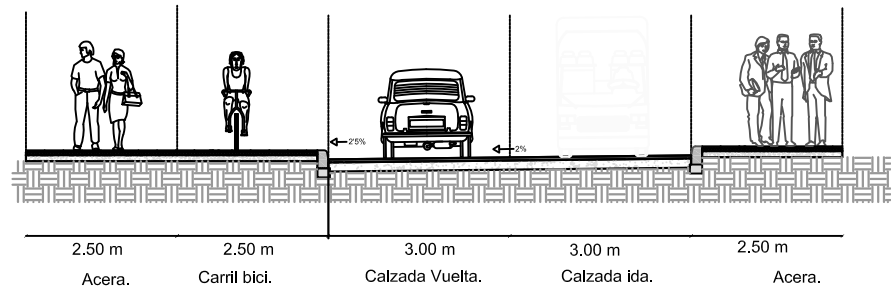




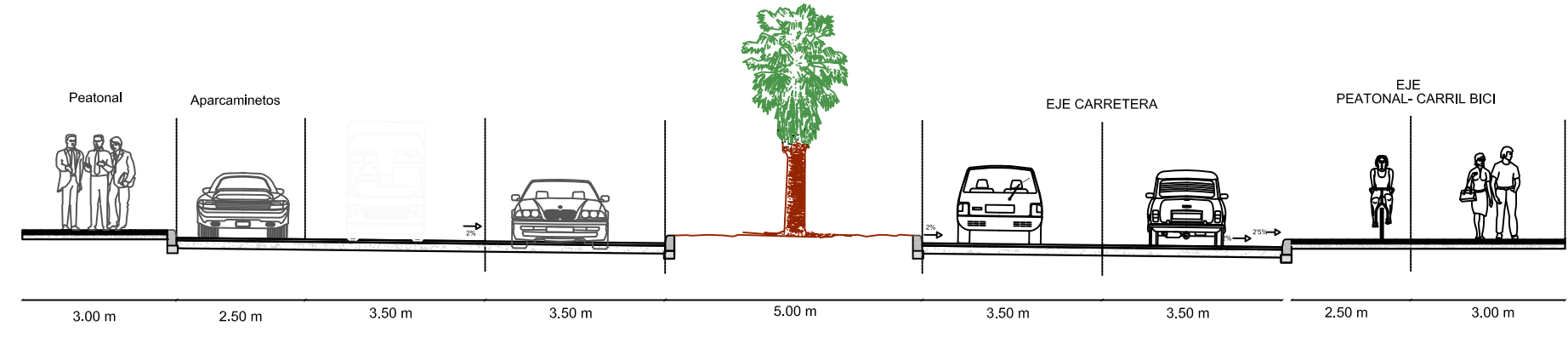




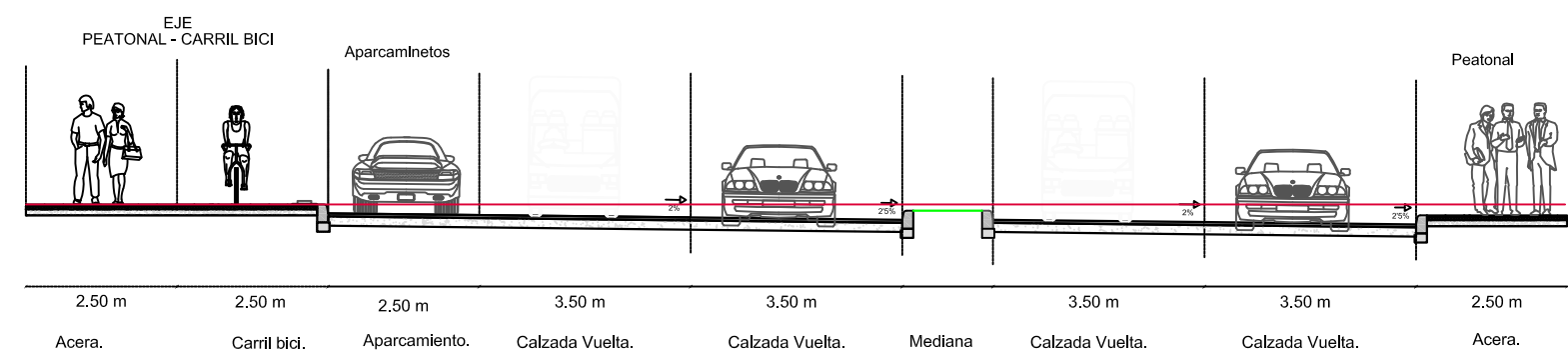
VIAL A



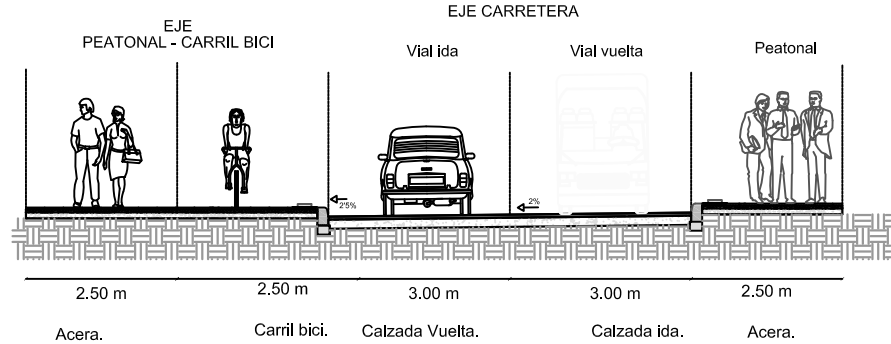
VIAL B



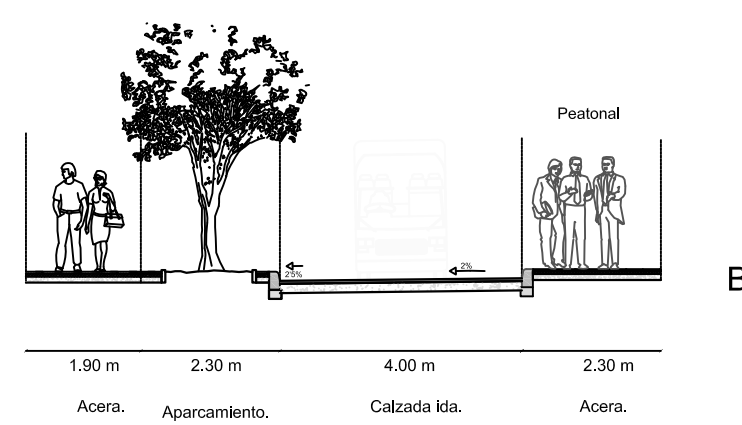
VIAL C



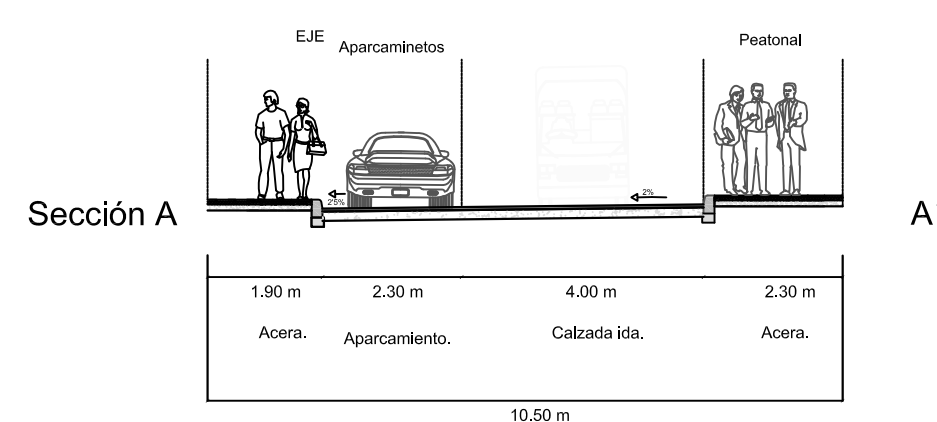
VIAL D



VIAL E

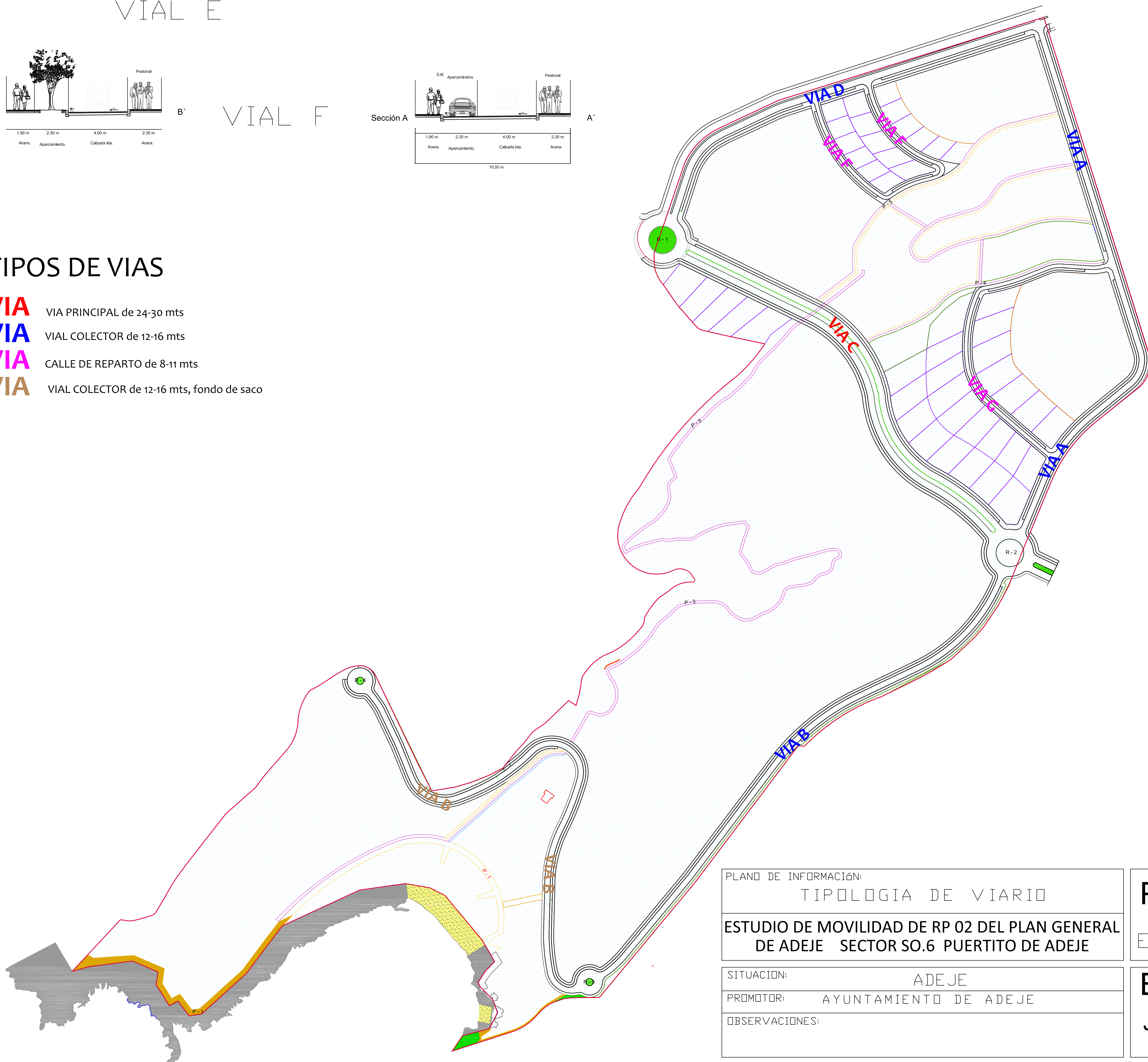


VIAL F



TIPOS DE VIAS

- VIA** VIA PRINCIPAL de 24-30 mts
- VIA** VIA COLECTOR de 12-16 mts
- VIA** CALLE DE REPARTO de 8-11 mts
- VIA** VIA COLECTOR de 12-16 mts, fondo de saco



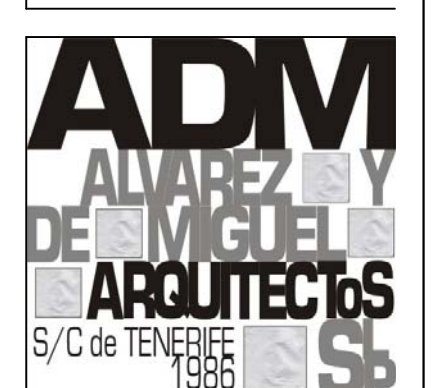
PLANO DE INFORMACIÓN:	TIPOLOGIA DE VIARIO
ESTUDIO DE MOVILIDAD DE RP 02 DEL PLAN GENERAL DE ADEJE SECTOR SO.6 PUERTITO DE ADEJE	

P-2  
E-1:2000

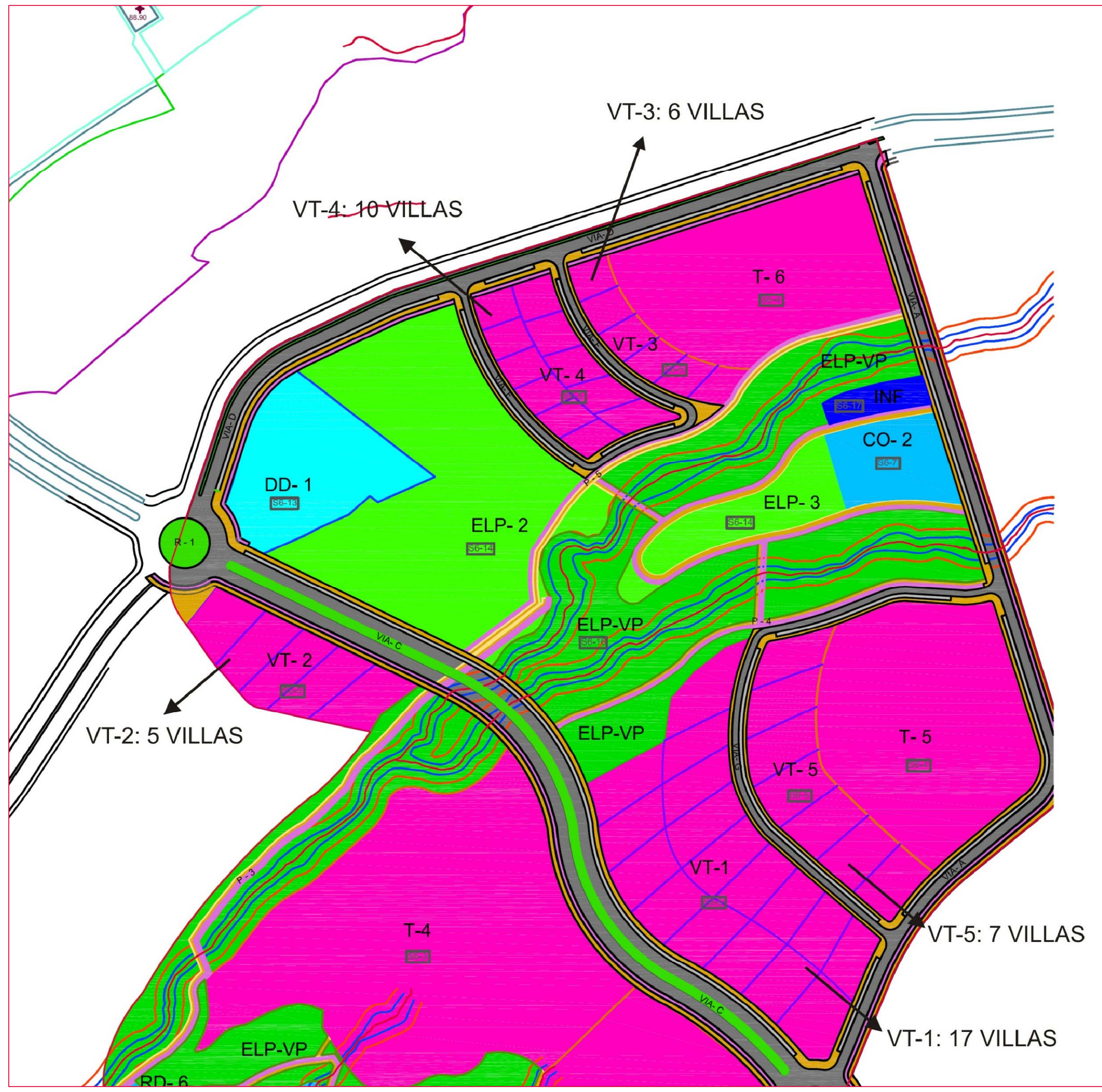
SITUACIÓN:	ADEJE
PROMOTOR:	AYUNTAMIENTO DE ADEJE
OBSERVACIONES:	

BB-1  
JULIO 2015

JAVIER ALVAREZ PEÑATE ARQUITECTO, CDLEG-947	SILVIA de MIGUEL GARCIA ARQUITECTO, CDLEG-1842
--	---

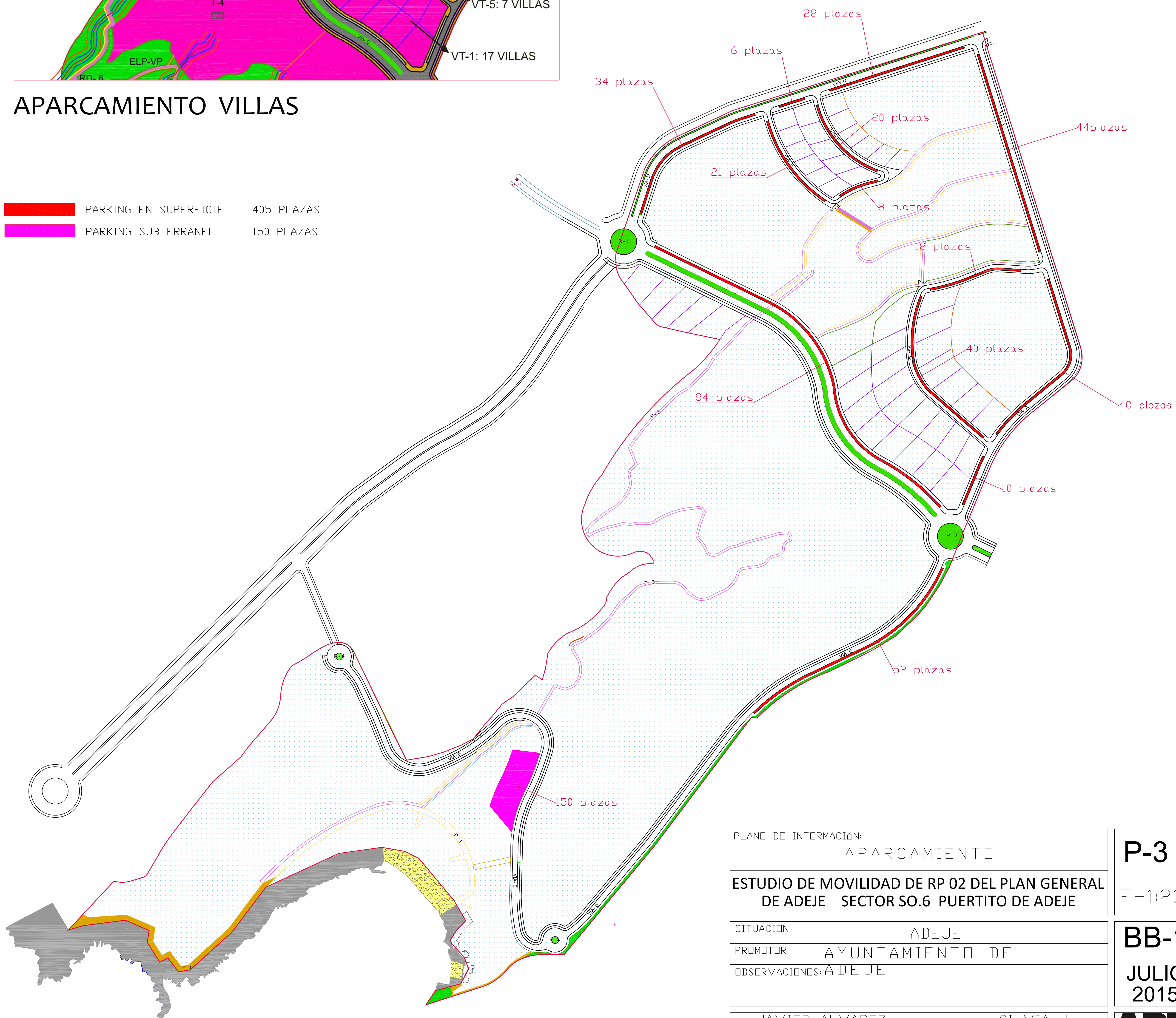






### APARCAMIENTO VILLAS

- PARKING EN SUPERFICIE 405 PLAZAS
- PARKING SUBTERRANED 150 PLAZAS



PLANO DE INFORMACION:  
APARCAMIENTO

ESTUDIO DE MOVILIDAD DE RP 02 DEL PLAN GENERAL DE ADEJE SECTOR SO.6 PUERTITO DE ADEJE

P-3

E-1:2000

SITUACION: ADEJE  
PROMOTOR: AYUNTAMIENTO DE ADEJE  
OBSERVACIONES: ADEJE

BB-1

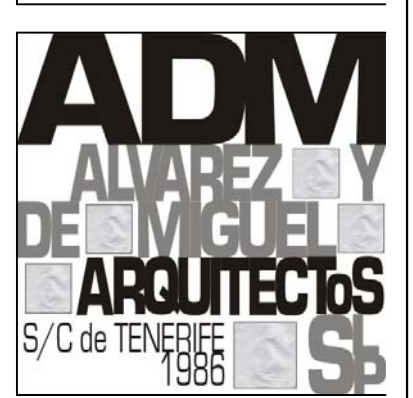
JULIO 2015

JAVIER ALVAREZ PEÑATE  
ARQUITECTO, COLEG:947

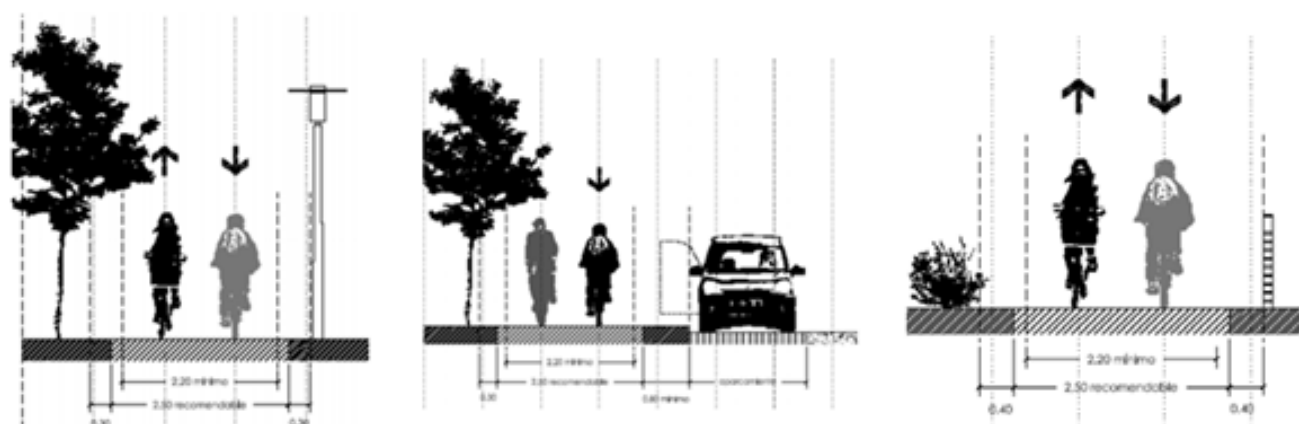
SILVIA de MIGUEL GARCIA  
ARQUITECTO, COLEG:1842

ALVAREZ Y DE MIGUEL ARQUITECTOS

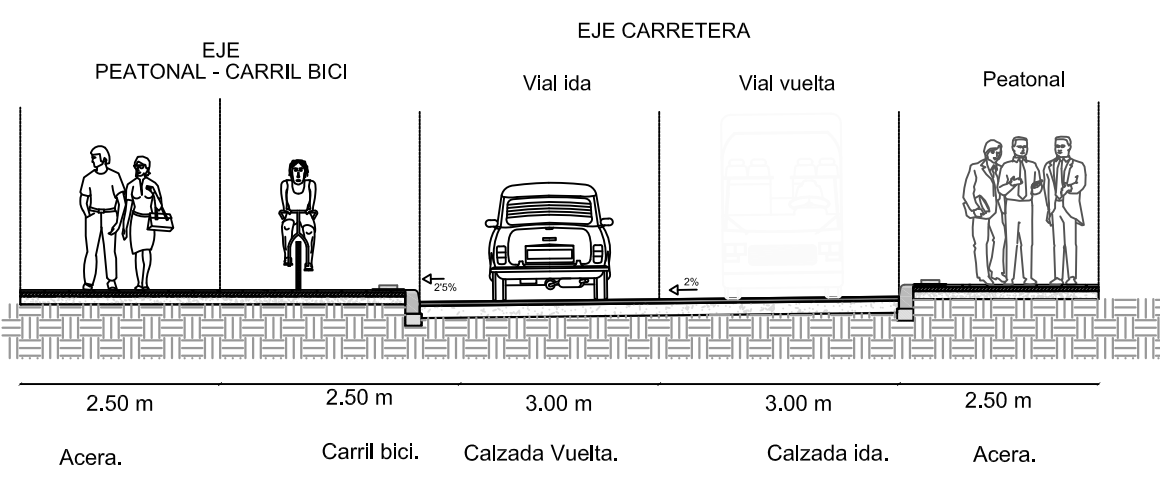
ALVAREZ Y de MIGUEL ARQUITECTOS - MIRAFLORES 80 - 38003 SANTA CRUZ DE TENERIFE - TLF:922531421 - estudio@admarchitectos.com







## CARRIL BICI



## VIA E

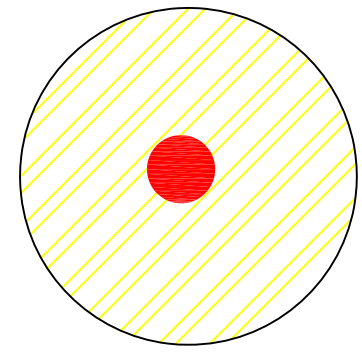


## VIARIO PEATONAL-BICI

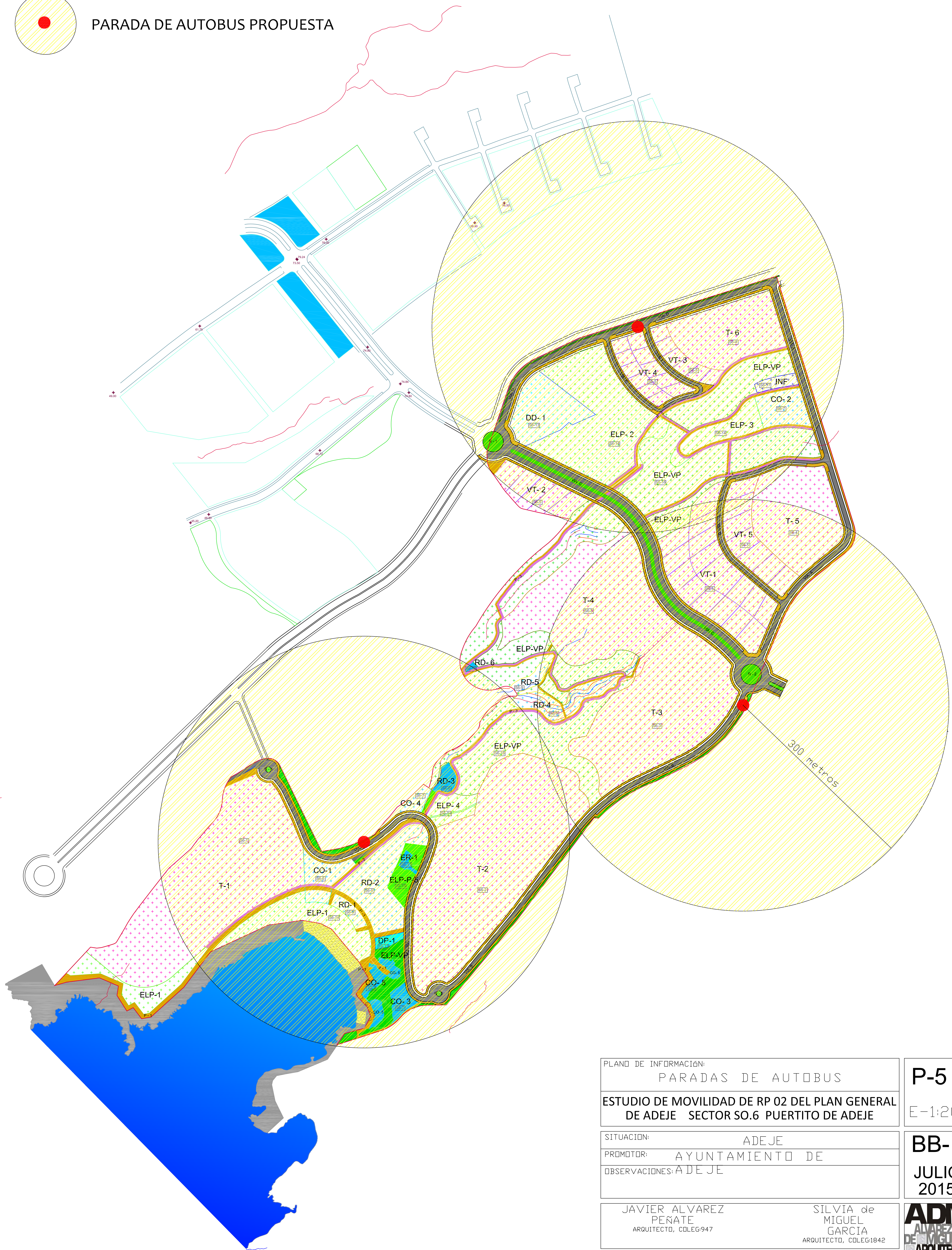
- CARRIL BICI
- SENDERO PEATONAL

PLANO DE INFORMACIÓN: PEATONAL Y CARRIL BICI	<b>P-4</b>
ESTUDIO DE MOVILIDAD DE RP 02 DEL PLAN GENERAL DE ADEJE SECTOR SO.6 PUERTITO DE ADEJE	E-1:2000
SITUACIÓN: ADEJE	<b>BB-1</b>
PROMOTOR: AYUNTAMIENTO DE ADEJE	JULIO 2015
JAVIER ALVAREZ PERATE ARQUITECTO, COLEG 947	SILVIA de MIGUEL GARCIA ARQUITECTA, COLEG 1842
<b>ALVAREZ Y DE MIGUEL ARQUITECTOS</b>	
ALVAREZ Y DE MIGUEL ARQUITECTOS - MIRAFLORES 90 - 38003 SANTA CRUZ DE TENERIFE - TEL: 922314121	





PARADA DE AUTOBUS PROPUESTA



PLANO DE INFORMACIÓN:  
 PARADAS DE AUTOBUS  
 ESTUDIO DE MOVILIDAD DE RP 02 DEL PLAN GENERAL  
 DE ADEJE SECTOR SO.6 PUERTITO DE ADEJE

P-5  
 E-1:2000

SITUACION: ADEJE  
 PROMOTOR: AYUNTAMIENTO DE  
 OBSERVACIONES: ADEJE

BB-1  
 JULIO  
 2015

JAVIER ALVAREZ  
 PEÑATE  
 ARQUITECTO, COLEG:947

SILVIA de  
 MIGUEL  
 GARCIA  
 ARQUITECTO, COLEG:1842

