



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LA OROTAVA

ENTRADA  
22 MAR 2013  
Rº 6346  
AREA DE MEDIO AMBIENTE  
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



DECLARACIÓN: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por el Ayuntamiento de La Orotava, en fecha 11/04/13, y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013



El Secretario General *Acchly*

**ANEXO 3:  
ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD DEL SECTOR "CENTRO VALLE" EN RELACIÓN A LOS  
SISTEMAS GENERALES VIARIOS**

LA OROTAVA. TENERIFE  
MARZO 2013

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, respecto a APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha...

29 OCT 2012

*[Signature]*  
Jesús Díez Elías

Las Palmas de Gran Canaria 17 JUN 2013



GIUR S.L.

## ÍNDICE

### MEMORIA

1. ANTECEDENTES Y OBJETO
2. ESTUDIO DE TRÁFICO
  - 2.1 TRÁFICO EN LA VIA TF-31. PROGNOSIS DE LA EVOLUCIÓN DE LA IMD
  - 2.2 TRÁFICO EN LA VIA TF-5
  - 2.3 TRÁFICO GENERADO POR LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN PARCIAL
    - 2.3.1 TRÁFICO GENERADO ASOCIADO AL USO RESIDENCIAL
    - 2.3.2 TRÁFICO GENERADO ASOCIADO A LOS USOS TERCIARIO Y COMERCIAL
  - 2.4 EFECTO SOBRE EL TRÁFICO DE LA TF-31. CAPACIDAD Y NIVEL DE SERVICIO ESTIMADO DE LA VIA DE ACCESO TF-31
  - 2.5 EFECTO SOBRE EL TRÁFICO DE LA TF-5
  - 2.6 ROTONDA VÉRTICE NORTE
    - 2.6.1 METODOLOGÍA
    - 2.6.2 CAPACIDAD DE LOS ACCESOS A LA ROTONDA
    - 2.6.3 NIVEL DE SERVICIO EN LA ROTONDA
  - 2.7 ACCESO ROTONDA EL RAMAL
    - 2.7.1 CAPACIDAD DE LOS ACCESOS A LA ROTONDA EL RAMAL
    - 2.7.2 NIVEL DE SERVICIO EN LA ROTONDA
  - 2.8 VISIBILIDAD
  - 2.9 CONSIDERACIONES ADICIONALES
3. ANÁLISIS DE AFECCIONES AL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EXISTENTE Y CON LA PLANIFICACIÓN INSULAR DE TRANSPORTE

4. CUMPLIMIENTO NORMATIVO
  - 4.1 LOS PLANES DE MOVILIDAD EN LA LEY DE ECONOMÍA SOSTENIBLE
  - 4.2 LEY DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PO CARRETERA DE CANARIAS
  - 4.3 CONCLUSIÓN
5. RESUMEN Y CONCLUSIONES
6. PLANOS



DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por *M. J. P. L.* de fecha *11/4/13* y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013



El Secretario General *Acch*

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha:

29 OCT 2012

Las Palmas de Gran Canaria, 17 JUN 2013



**ENTRADA**  
22 MAR 2013  
6346  
AREA DE MEDIO AMBIENTE  
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Santa Cruz de Tenerife, marzo 2013

**GIUR, S.L.**

EL INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Fdo.: Joaquín Soriano y Benítez de Lugo

Colg. N.º 6.548

**Colaboradores:**

F. SENANTE URBANISMO S.L.

Fernando Senante Mascareño. Abogado

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento he sido aprobado por *M. de Pardo* de fecha *11/4/13* y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013



El Secretario General *Acetel*

*[Large blue signature scribble]*

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACION DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha

29 OCT 2012

Las Palmas de Gran Canaria, 17 JUN 2013

*[Signature]*  
3



## 1.- ANTECEDENTES Y OBJETO

El Sector "Centro Valle" está localizado en el área de plataforma litoral del T.M. de la Orotava, en el triángulo de vértices: el encuentro de la Autopista TF-5 con la Carretera Insular TF-31 de acceso al Puerto de la Cruz; el Enlace del Ramal; y el punto de encuentro del Camino del Torreón con la TF-31; y cuyos lados son las propias TF-5, la TF-31 y el Camino del Torreón.

El ámbito en el que actúa la Revisión Parcial del PGO pertenece al Área de Ordenación del PGO denominada Los Rechazos – El Torreón, y está conformado principalmente por los terrenos incluidos en la delimitación original del sector Centro Valle.

La nueva delimitación del sector Centro Valle que se propone en la Revisión Parcial del PGO es la que resulta de extraer de la delimitación original del mismo las zonas de Dominio Público y Servidumbre de Protección de las Carreteras TF-5 Y TF-31, que quedarán como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (SRPIE), mejorando al propio tiempo las condiciones de conectividad con el exterior al sector con la introducción de una rotonda -situada hacia el vértice norte- que resuelve las entradas desde y hacia la TF-31 y que enlaza a su vez con el Camino del Torreón y el viario interior ya ejecutado.

El objeto del presente estudio cumplir con lo dispuesto en la Directriz 67.2 de las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias (Ley 19/2003, de 14 de abril), es decir, comprobar el efecto que el incremento de tráfico inducido por la implantación del Plan Parcial Centro Valle no compromete la capacidad y nivel de servicio de los Sistemas Generales con lo que se conecta.

También se ha tenido en cuenta, en cuanto a la conectividad del Sector Centro Valle con el exterior, la existencia de un Proyecto de la Consejería que formaba parte de la obra de Desdoblamiento de la Autopista TF-5 (ejecutado en los 90) que conectaba directamente la TF-31 con el enlace del Ramal, es decir una conexión Orotava – Puerto de la Cruz por Martiánez directa.

Por motivos que desconocemos no sólo no se ejecutó esa obra, sino que las expropiaciones fueron revertidas abandonándose esa propuesta y de la que el Ayuntamiento de La Orotava no ha considerado hasta ahora en su nuevo planeamiento según ha hecho saber esta Consultoría.

De todas formas, se ejecute o no ese tramo de vía y tal y como están planteadas las conexiones con los viarios exteriores TF-5 y TF-31, el objeto de este estudio es el análisis del tráfico inducido por la implantación de esta área de actividad de Servicios y su posible afección a las características actuales en cuanto a su capacidad y nivel de servicio.



La Revisión Parcial del PGO de La Orotava en el Sector Centro Valle es un mandato al Ayuntamiento de La Orotava para modificar la ordenación pormenorizada del Sector en estricto cumplimiento de la Sentencia de 15 de Diciembre de 2.006.

El 15 de Abril del 2009 se publicó en el BOC núm. 71, la Resolución de 18 de Marzo de 2009, por la que se hace público el acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, adoptado el día 26 de Febrero de 2009, relativo a la dación de cuenta e informe relativo a la ejecución de la sentencia de 15 de Diciembre de 2006, dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, que anuló el Plan Parcial y el Proyecto de urbanización del sector "Centro Valle". A través de tal acuerdo adoptado el 26 de febrero de 2009, la COTMAC toma conocimiento de la citada sentencia, y en cumplimiento del fallo de la misma tiene por anulado el Plan Parcial "Centro Valle", aprobado por la propia Comisión el día 7 de julio de 1992. En el apartado Segundo del referido acuerdo de la COTMAC, se expresa lo siguiente:

*Segundo.- Informar al Ayuntamiento de La Orotava que el referido Plan Parcial Centro Valle ha sido incorporado en el vigente Plan General de La Orotava, con la denominación SUSO (OI) Centro Valle (Servicios), como un Sector de Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado por el propio Plan General, correspondiendo al Ayuntamiento, como administración demandada, y no a esta Consejería, corregir en su Plan General, la ordenación pormenorizada del sector, en estricto cumplimiento de la Sentencia de 15 de diciembre de 2006, y una vez modificada la antedicha ordenación pormenorizada, dé traslado a esta Consejería de los planos y normativa corregida, en el mismo formato y escala que el Plan General vigente, para proceder a su sustitución en la copia del documento de Plan General que obra en esta Administración.*

Todo ello sin perjuicio de que la Revisión Parcial del PGO de La Orotava establezca el análisis del viario estructurante en relación con el Sector Centro Valle.

Dentro de los compromisos del promotor incorporados a la Revisión del PGO están los siguientes:

- Repavimentación del Camino del Torreón.
- Ejecución del carril de aceleración y deceleración de la TF-31.
- Conexión de la red de pluviales al barranco más cercano.
- Acceso al enlace del Ramal en la TF-5 y conexión con la TF-31.

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha.

29 OCT 2012

Las Palmas de Gran Canaria, 17 JUN 2013





**2.- ESTUDIO DE TRÁFICO**

A continuación se adjunta el análisis de tráfico donde se analiza el tráfico inducido por el Sector Centro Valle (apartado 2.3) así como su posible influencia sobre las infraestructuras existentes, la autopista TF-5 (apartado 2.5) y la carretera TF-31 (apartado 2.4).

Se analizan de forma detallada los elementos de conexión con las carreteras de infraestructuras de interés general existentes (apartados 2.6 y 2.7) pudiendo concluirse de este análisis que la disposición de estos elementos de conexión no reducen la funcionalidad de los enlaces.

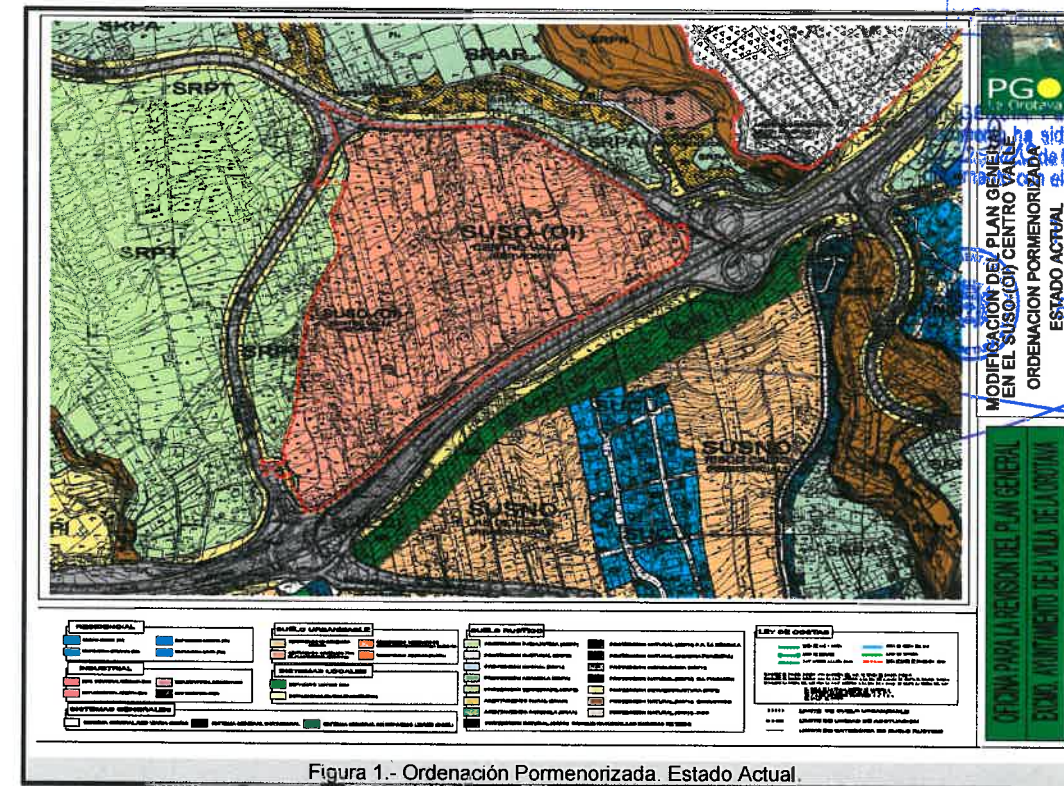


Figura 1.- Ordenación Pormenorizada. Estado Actual.

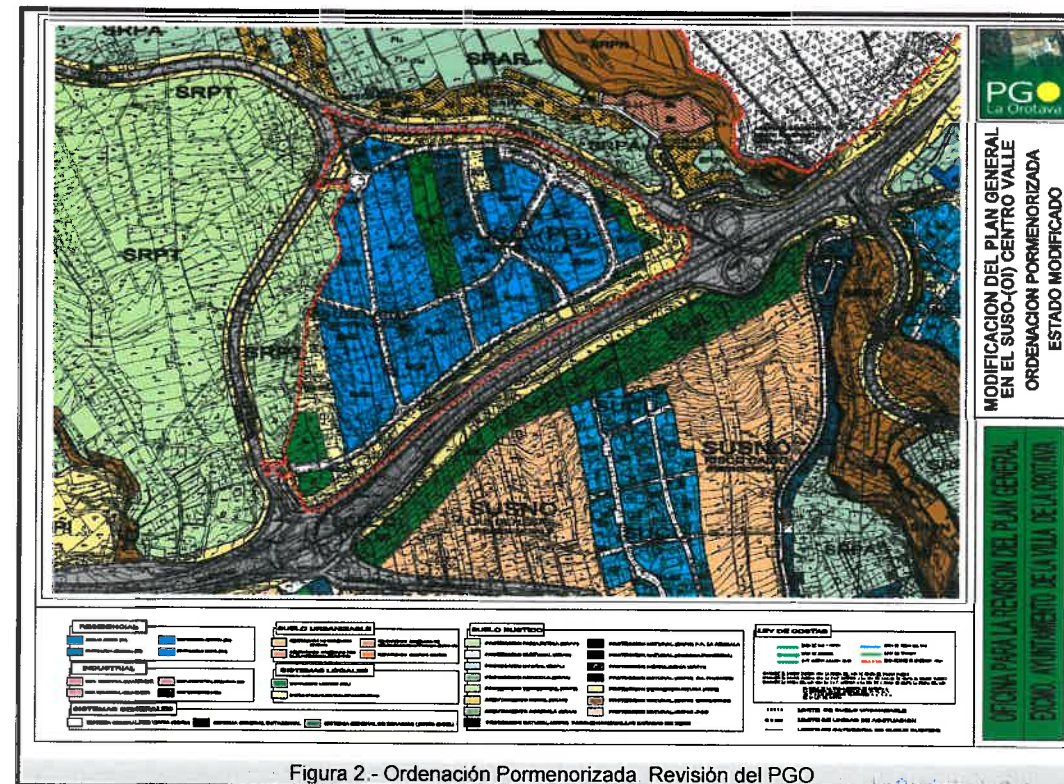


Figura 2.- Ordenación Pormenorizada. Revisión del PGO.

**ENTRADA**  
2 MAR 2013  
646  
AREA DE MEDIO AMBIENTE  
CON DEL TERRITORIO

hacer constar que el presente ha sido aprobado por el Comité de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente en sesión de fecha 27/9/13 y confrontado este con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013

Secretario General *Beckl*

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha 29 OCT 2012

5  
29 OCT 2012  
17 JUN 2013  
Secretario del Comité de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente



**2.1.- TRÁFICO EN LA VIA TF-31. PROGNOSIS DE LA EVOLUCIÓN DE LA IMD**

Se dispone de los mapas de intensidades medias diarias de tráfico, elaborado por el Servicio Técnico de Carreteras del Cabildo Insular de Tenerife, desde el año 1995 hasta el año 2.009. En la carretera TF-31, inmediatamente a continuación de su enlace con la TF-5 se encuentra la estación de aforo primaria 273. Los datos registrados en esta estación así como las variaciones de tráfico se recogen en la tabla siguiente:

AÑO	IMD (veh/día)	% variación	% veh pesados
1995	29218		4,64%
1996	30484	4,33%	4,11%
1997	31778	4,24%	8,66%
1998	29660	-6,66%	9,31%
1999	29980	1,08%	12,73%
2000	29002	-3,26%	7,44%
2001	29319	1,09%	4,10%
2002	--	--	--
2003	--	--	--
2004	30060		4,59%
2005	28112	-6,48%	4,81%
2006	28804	2,46%	4,85%
2007	28178	-2,17%	4,70%
2008	28069	-0,39%	4,35%
2009	25791	-8,12%	4,61%

Tabla 1. Datos de tráfico de la estación de aforo 273

No se dispone de datos de los años 2.002 y 2.003 a consecuencia de las obras de remodelación que se llevaron a cabo en la citada vía.

Como consecuencia de no poder establecer un criterio claro respecto al crecimiento o disminución del tráfico a través de los datos recopilados de la estación de aforo 273 (como consecuencia de las notables fluctuaciones registradas) y dado que el crecimiento del tráfico está directamente relacionado con el parque de vehículos automóviles, se recurre a realizar previsiones del primero (del tráfico) basándose en la evolución futura del segundo (del parque de vehículos automóviles).

El tráfico en un año horizonte "i", puede obtenerse a partir del existente en un año origen "0" según el siguiente modelo:

$$IMD_i = IMD_0 \cdot \frac{P_i}{P_0} \cdot f$$

- $IMD_i, IMD_0$ , Intensidades medias diarias en los años "i" y "0"
- $P_i, P_0$ , Parque automovilístico en la región afectada en los años "i" y "0"



- F, factor de corrección que tiene en cuenta las circunstancias que hagan previsibles crecimientos acelerados (desarrollo turístico, industrial, etc) o lentos (zonas en regresión por crisis en industria, etc).

Los datos de población y del parque de vehículos del municipio de La Orotava son los que se recogen en la tabla siguiente:

AÑO	POBLACIÓN	% CRECIMIENTO	PARQUE DE TURISMOS	CRECIMIENTO %	VEH/HABITANTES
1995	36189		11643		0,32
1996	35642	-1,5%	12222	5,0%	0,34
1997	--	--	12835	5,0%	0,34
1998	35775	--	13255	3,3%	0,37
1999	35775	0,0%	14093	6,3%	0,39
2000	38348	7,2%	14480	2,7%	0,38
2001	38670	0,8%	14760	1,9%	0,38
2002	39095	1,1%	15192	2,9%	0,39
2003	39876	2,0%	15505	2,1%	0,39
2004	39909	0,1%	16088	3,8%	0,40
2005	40355	1,1%	16617	3,3%	0,41
2006	40644	0,7%	17259	3,9%	0,42
2007	40644	0,0%	17888	3,6%	0,44

Tabla 2. Datos de población y parque de vehículos de La Orotava

De los datos anteriores no puede establecerse una tendencia de crecimiento estable de la población en el Municipio de La Orotava. El Instituto Canario de Estadística (en los sucesivos ISTAC) publicó en 2.004 datos relativos a la "Proyección de Población 2004-2019". Las previsiones de población para la isla de Tenerife se muestran en la siguiente tabla:

AÑO	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
POBLACIÓN	816.622	842.853	865.641	885.999	904.529	921.452	935.918

AÑO	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
POBLACIÓN	949.629	962.647	975.181	987.201	998.881	1.010.372	1.021.684	1.032.905	1.043.895

Tabla 3. Previsiones de población ISTAC en la isla de Tenerife

Según los últimos datos publicados por el ISTAC, la población a 1 de enero de 2.009 era de 899.833 habitantes, cifra inferior a la obtenida por la proyección de población. Adoptando este dato de población se determina la evolución estimada de la isla de Tenerife, del municipio de La Orotava y del parque de vehículos del mismo, considerando las siguientes hipótesis:

- La población del municipio de La Orotava representa el 4,60% del total de la isla.



DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se recoge en la fecha de 27/3/13 y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013

El Secretario General Acch,

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, a través de la ASOCIACIÓN DE INICIATIVA del presente expediente en sesión de fecha:

29 OCT 2012

Las Palmas de Gran Canaria 17 JUN 2013

6

Secretaría de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por el Sr. Secretario General de fecha 11 de abril de 2013, y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013



El Secretario General *Seckly*

- El índice nº de vehículos habitantes permanece invariable e igual a 0,44.

En la tabla siguiente se representa la evolución de los datos considerados desde 2.009 hasta el año horizonte 2.030 a 20 años vista del actual.

Año	Población de Tenerife	La Orotava	
		Población	Parque de Turismos
2009	899833	41392	18213
2010	913960	42042	18499
2011	927349	42658	18770
2012	940061	43243	19027
2013	952301	43806	19275
2014	964039	44346	19512
2015	975445	44870	19743
2016	986667	45387	19970
2017	997713	45895	20194
2018	1008671	46399	20416
2019	1019403	46893	20633
2020	1029910	47376	20845
2021	1040181	47848	21053
2022	1050209	48310	21256
2023	1059982	48759	21454
2024	1069494	49197	21647
2025	1078734	49622	21834
2026	1087695	50034	22015
2027	1096367	50433	22190
2028	1104743	50818	22360
2029	1112815	51189	22523
2030	1120575	51546	22680

Tabla 4. Población y parque de vehículos estimados en La Orotava

Las intensidades medias diarias para los años 2.015, 2.020, 2.025 y 2.030 estimadas en la carretera en estudio se determinan a partir de la relación entre el estimado para los citados años (P<sub>i</sub>) y el parque de vehículos en el año 2.007 (P<sub>0</sub>), considerando un factor corrector f=1. Los resultados se recogen en la siguiente tabla:

Dato	Año				
	2007	2015	2020	2025	2030
P/P <sub>0</sub>	1	1,104	1,165	1,221	1,268
IMD (veh/día)	28178	31100	32837	34393	35727

Tabla 5. IMD estimada en la TF-31

## 2.2.- TRÁFICO EN LA VIA TF-5

Se dispone de los mapas de intensidades medias diarias de tráfico, elaborado por el Servicio Técnico de Carreteras del Cabildo Insular de Tenerife, desde el año 2.000 hasta el año 2.009. En la autopista TF-5 se encuentra la estación de aforo permanente 123. Los datos registrados en esta estación así como las variaciones de tráfico se recogen en la tabla siguiente:

AÑO	IMD (veh/día)	% variación	% veh pesados
2000	46385		4,2%
2001	48112	3,72%	1,9%
2002	51158	6,33%	2,7%
2003	54894	7,30%	2,9%
2004	56352	2,66%	2,7%
2005	61076	8,38%	2,6%
2006	62580	2,46%	2,6%
2007	65597	4,82%	2,6%
2008	65565	-0,05%	2,5%
2009	64724	-1,28%	2,2%



Estos datos registrados servirán de referencia a la hora de caracterizar la influencia que la IMD inducida por la implantación del Plan Parcial tendrá respecto al tráfico de la propia autopista y del acceso desde la rotonda de El Ramal.

## 2.3.- TRÁFICO GENERADO POR LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN PARCIAL

### 2.3.1.-TRÁFICO GENERADO ASOCIADO AL USO RESIDENCIAL

Teniendo en cuenta las determinaciones del Anexo 1 Ordenación del Sector "Centro Valle" de la Revisión Parcial del Plan General de Ordenación en el Sector "Centro Valle", la superficie construida y el número de viviendas a ejecutar en las parcelas indicadas son las que se adjuntan en la siguiente tabla:

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha:

29 OCT 2012

17 JUN 2013



DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por el Sr. Secretario General de fecha 14/04/13 y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.



El Secretario General *Acuña*

**ENTRADA**  
22 MAR 2013  
AREA DE MEDIO AMBIENTE  
ORDENACION DEL TERRITORIO

Parcelas	Uso	Superficie m <sup>2</sup> s	Edificabilidad m <sup>2</sup> c	Nº viviendas
3.6	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (EXISTENTE)	310	213,90	1
3.7	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (EXISTENTE)	515	355,35	1
4.3a	EQUIPAMIENTO RECREATIVO	8.823	3.352,74	1
4.6	TERCIARIO-ALMACENES	11.131	14.247,68	1
4.7	TERCIARIO-ALMACENES	2.627	1.812,63	1
4.8	TERCIARIO-ALMACENES	2.050	1.414,50	1
4.9	TERCIARIO-ALMACENES	2.369	1.634,61	1
4.10	RESIDENCIAL COLECTIVA (EXISTENTE)	238	392,70	3
5.1	TERCIARIO-ALMACENES	5.116	3.734,68	1
5.2	TERCIARIO-ALMACENES	3.987	2.751,03	1
5.3	TERCIARIO-ALMACENES	2.200	1.518,00	1
5.4	TERCIARIO-ALMACENES	2.354	1.624,26	1
5.5	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (EXISTENTE)	713	491,97	1
6.1	TERCIARIO-ALMACENES	1.636	1.505,12	1
6.2	TERCIARIO-ALMACENES	1.199	1.103,08	1
6.3	TERCIARIO-ALMACENES	1.122	1.032,24	1
6.4	TERCIARIO-ALMACENES	2.330	2.143,60	1
6.5	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR	612	422,28	1
6.6	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (EXISTENTE)	881	607,89	1
6.7	TERCIARIO-ALMACENES	1.503	1.382,76	1
6.8	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (EXISTENTE)	904	623,76	1
6.9	TERCIARIO-ALMACENES	1.210	1.113,20	1
8.1	TERCIARIO-ALMACENES	7.390	10.272,10	1
8.2	TERCIARIO-OFICINAS	437	301,53	1
9.1	TERCIARIO-ALMACENES	3.953	2.727,57	1
9.3	TERCIARIO-ALMACENES	3.307	3.042,44	1
9.4	TERCIARIO-ALMACENES	1.070	984,40	1
9.5	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (EXISTENTE)	686	473,34	1
9.6	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (EXISTENTE)	508	350,52	1
9.7	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR	1.234	851,46	2
9.8	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (EXISTENTE)	428	295,32	1
9.9	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (EXISTENTE)	808	557,52	1
9.10	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR	459	316,71	1

	(EXISTENTE)			
9.15	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (EXISTENTE)	912	629,28	1
9.17	TERCIARIO-ALMACENES	3.323	2.292,87	1
9.18	TERCIARIO-ALMACENES	2.336	1.611,84	1
9.19	TERCIARIO-ALMACENES	2.047	1.412,43	1
9.20	TERCIARIO-ALMACENES	3.872	2.671,68	1
9.21	TERCIARIO-ALMACENES	2.762	1.905,78	1
9.22	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (EXISTENTE)	230	158,70	1
9.23	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (EXISTENTE)	263	181,47	1
10.5	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (EXISTENTE)	1.529	1.055,01	1

Tabla 6. Superficie y viviendas por parcela de uso residencial

El número total de viviendas del Plan Parcial es 44. Considerando un valor medio de 3 personas por vivienda, el número total de habitantes se establece en 132. Manteniendo fijo el índice de 0,44 coches por habitante el número total de nuevos vehículos será de 58.

Si se considera que cada vehículo realiza una media de 3 viajes diarios, la IMD de las carreteras en los accesos al Plan parcial aumentará 174 veh/día.

Tal y como se expone en el apartado 1.7 Reparto Modal de los viajes de la Memoria de Ordenación del Documento de Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (cuyo estado de tramitación es de Aprobación Inicial):

"El número de viajes totales por persona es de 2,4 viajes/día. Como media, los residentes realizan diariamente casi dos viajes en medios motorizados, de los cuales las tres cuartas partes en vehículo privado. Puede decirse que el protagonismo que tiene el vehículo privado en la movilidad de los residentes (1,5 viajes/día/persona) se corresponde con el elevado índice de motorización de la población"

Índice de Movilidad	Modos de Transporte	
	A pie	Motorizados
Viajes persona /día	0,6	1,8
		Privado P <span>úblico</span>
	1,5	0,3

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha

29 OCT 2012

8





Por modos de transporte, el reparto que presenta la movilidad de los residentes es el siguiente:

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

El público se compone de:

Modo	% viajes
3.1 Guagua regular	53,1
3.2 Guagua especial	15,6
3.3 Tranvía	23,1
3.4 Taxi	8,2
Total	100

Así, aplicando estos índices generales a la población estimada, se obtendría:

IMD privado =  $132 \times 1,5 = 198$

IMD público ligero =  $132 \times (0,3 \times 0,082) = 5$

IMD público pesado =  $132 \times (0,3 \times 0,69) = 27$

Resultando una IMD = 230 veh/ día

Dada que la estimación resultante de las consideraciones del Documento de Avance del PTEOTT resultan sensiblemente mayores (230 veh/día, frente a 174 veh/día) se adopta esta **IMD=230 veh/día** como tráfico generado asociado al uso residencial.

### 2.3.2.-TRÁFICO GENERADO ASOCIADO A LOS USOS TERCIARIO Y COMERCIAL

Teniendo en cuenta las determinaciones del Anexo 1 Ordenación del Sector "Centro Valle" de la Revisión Parcial del Plan General de Ordenación en el Sector "Centro Valle", la superficie construida indicadas, correspondientes a los usos Terciario- Oficinas, Terciario- Almacenes y Comercial, son las que se adjuntan en la siguiente tabla:

Parcelas	Uso	Superficie m <sup>2</sup> s	Edificabilidad m <sup>2</sup> c
3.3	TERCIARIO-OFCINAS	822	567,18
3.4	TERCIARIO-OFCINAS	654	451,26
3.5	TERCIARIO-OFCINAS	671	462,99
4.6	TERCIARIO-ALMACENES	11.131	14.247,68
4.7	TERCIARIO-ALMACENES	2.627	1.812,63
4.8	TERCIARIO-ALMACENES	2.050	1.414,50
5.1	TERCIARIO-ALMACENES	5.116	3.734,68
5.2	TERCIARIO-ALMACENES	3.987	2.751,03
5.3	TERCIARIO-ALMACENES	2.200	1.518,00
5.4	TERCIARIO-ALMACENES	2.354	1.624,26
6.1	TERCIARIO-ALMACENES	1.636	1.505,12
6.2	TERCIARIO-ALMACENES	1.199	1.103,08
6.3	TERCIARIO-ALMACENES	1.122	1.032,24
6.4	TERCIARIO-ALMACENES	2.330	2.143,60
6.7	TERCIARIO-ALMACENES	1.503	1.382,76
6.9	TERCIARIO-ALMACENES	1.210	1.113,20
7.1	COMERCIAL	1.068	491,28
7.2	COMERCIAL	1.432	658,72
7.3	COMERCIAL	960	441,60
7.4 (*)	COMERCIAL	959	1.016,54
7.5	COMERCIAL	1.509	694,14
7.6	COMERCIAL	1.650	759,00
7.7	COMERCIAL	1.118	514,28
7.8	COMERCIAL	4.096	1.884,16
7.9	COMERCIAL	1.206	554,76
8.1	TERCIARIO-ALMACENES	7.390	10.272,10
8.2	TERCIARIO-OFCINAS	437	301,53
9.1	TERCIARIO-ALMACENES	3.953	2.727,57
9.3	TERCIARIO-ALMACENES	3.307	3.042,44
9.4	TERCIARIO-ALMACENES	1.070	984,40
9.12	TERCIARIO-OFCINAS	828	571,32
9.13	TERCIARIO-OFCINAS	803	554,07
9.14	TERCIARIO-OFCINAS	622	429,18
9.16a	TERCIARIO-OFCINAS	862	594,78
9.17	TERCIARIO-ALMACENES	3.323	2.292,87
9.18	TERCIARIO-ALMACENES	2.336	1.611,84
9.19	TERCIARIO-ALMACENES	2.047	1.412,43
9.20	TERCIARIO-ALMACENES	3.872	2.671,68
9.21	TERCIARIO-ALMACENES	2.762	1.905,78
10.1	COMERCIAL	1.564	719,44
10.2	COMERCIAL	1.480	680,80
10.3	COMERCIAL	1.725	793,50
10.4	COMERCIAL	1.030	473,80
10.7	COMERCIAL	1.000	460,00

Tabla 7. Superficie y viviendas por parcela de usos terciario y comercial

11 ABR 2013

El Secretario General *Boedel*

**ENTRADA**  
 22 MAR 2013  
 AREA DE MEDIO AMBIENTE  
 Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

29 OCT 2013



Para estimar el incremento de IMD de las carreteras del Plan Parcial, se ha adoptado como criterios:

Uso	Usuarios c/ 100 m <sup>2</sup> c	Veh/ usuario	viajes/ veh
TERCIARIO OF	2,0	0,8	2,0
TERCIARIO ALM	2,0	0,8	2,0
COMERCIAL	3,5	0,7	2,5

Operando, se obtiene que la IMD de las carreteras en los accesos al Plan parcial aumentará **2.741 veh/día**.

**2.4.- EFECTO SOBRE EL TRÁFICO DE LA TF-31. CAPACIDAD Y NIVEL DE SERVICIO ESTIMADO DE LA VIA DE ACCESO TF-31**

Según el Manual de Capacidad de Carreteras, la capacidad de una carretera de dos carriles, en condiciones ideales es de 2.800 vehículos ligeros/ hora (considerando la suma de los dos sentidos de circulación).

Las citadas condiciones ideales son:

- Anchura de carriles superiores a 3,6 m
- Obstáculo lateral a más de 1,80 m del borde de la calzada
- Reparto al 50% por sentidos
- Terreno llano
- Tráfico exclusivo de coches

Cuando no se cumplen estas condiciones ideales, es necesario considerar unos factores de corrección según la fórmula:

$$C \text{ (veh/hora)} = 2800 \cdot f_A \cdot f_O \cdot f_{VP} \cdot f_R \cdot \left(\frac{1}{C}\right)_E$$

Siendo:

Parámetro	Descripción
f <sub>A</sub>	Factor de corrección por anchura de carriles
f <sub>O</sub>	Factor de corrección por obstáculos laterales, determinado en función de la anchura útil de arcén disponible
f <sub>R</sub>	Factor de corrección para tener en cuenta el reparto real entre sentidos de circulación
(I/C) <sub>E</sub>	Relación de intensidad/capacidad correspondiente al nivel de servicio E
f <sub>VP</sub>	Factor de corrección por presencia de vehículos pesados

f<sub>VP</sub> se determina según:

$$f_{VP} = \frac{100}{100 - P_C - P_R + E_C \cdot P_C + E_R \cdot P_R}$$

Parámetro	Descripción
P <sub>C</sub>	Porcentaje de caminos y guaguas
P <sub>R</sub>	Porcentaje de vehículos de recreo
E <sub>C</sub>	Equivalente de camiones y guaguas
E <sub>R</sub>	Equivalente de vehículos de recreo



DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por *[Firma]* de fecha *27/11/13* y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013

Considerando nulo el porcentaje de vehículos de recreo, y un reparto por carriles del tráfico del 50% entre sentidos de circulación. Según el Manual de Capacidad, se obtienen los siguientes factores de corrección:

Parámetro	Valor
f <sub>A</sub>	0,98
f <sub>O</sub>	0,99
f <sub>R</sub>	1
f <sub>VP</sub>	0,93

La relación intensidad/capacidad viene determinada en función del tipo de terrenos que atraviese y de la longitud total del tramo en la que está prohibido el adelantamiento. Los valores específicos de esta relación son los que se muestran en la siguiente tabla:

NS	Demora	Terreno llano (% prohibido adelantar)							Terreno ondulado (% prohibido adelantar)							Terreno montañoso (% prohibido adelantar)						
		V <sub>m</sub>	0	20	40	60	80	100	V <sub>m</sub>	0	20	40	60	80	100	V <sub>m</sub>	0	20	40	60	80	100
A	≤30	≥93	.15	.12	.09	.07	.05	.04	≥91	.15	.10	.07	.05	.04	.03	≥90	.14	.09	.07	.04	.02	.01
B	≤45	≥88	.27	.24	.21	.19	.17	.16	≥86	.26	.23	.19	.17	.15	.13	≥86	.25	.20	.16	.13	.12	.10
C	≤60	≥83	.43	.39	.36	.34	.33	.32	≥82	.42	.39	.35	.32	.30	.28	≥78	.39	.33	.28	.23	.20	.16
D	≤75	≥80	.64	.62	.60	.59	.58	.57	≥78	.62	.57	.52	.48	.46	.43	≥70	.58	.50	.45	.40	.37	.33
E	≤75	≥72	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	≥64	.97	.94	.92	.91	.90	.90	≥56	.91	.87	.84	.82	.80	.78
F	100	<72	-	-	-	-	-	-	<64	-	-	-	-	-	-	<56	-	-	-	-	-	-

Tabla 8. Valores de la relación (I/C)

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha *[Firma]*

29 OCT 2013

10 Las Palmas de Gran Canaria





La Norma 3.1-I.C "Trazado" de la Instrucción española de carreteras clasifica los relieves según la máxima inclinación media de la línea de máxima pendiente de la franja de terreno interceptada por la explanación de la carretera, con arreglo a lo que se muestra en la tabla siguiente:

Tipo de relieve	Inclinación máxima (%)
Llano	$i < 5$
Ondulado	$5 < i \leq 15$
Accidentado	$15 < i \leq 25$
Muy accidentado	$i > 25$

Tabla 9. Clasificación del terreno original

En el tramo considerado, la carretera presenta una pendiente media del 5% por lo que se considera terreno llano. La longitud en que está prohibido el adelantamiento es del 20% , así, la capacidad de la vía es:

$$C (\text{veh/hora}) = 2800 \cdot 0,98 \cdot 0,99 \cdot 0,93 \cdot 1 \cdot 1 = 2526$$

Se tomará como intensidad horaria representativa de la demanda el 10% de la IMD, valor habitual de la intensidad en la hora 30 en la mayoría de las carreteras.

Considerando las IMD estimadas en apartados anteriores, se determinan los niveles de servicio en dos situaciones diferentes: sin considerar el desarrollo del Plan Parcial y considerándolo al objeto de determinar si su implantación afecta significativamente el nivel de servicio de la vía en estudio:

Año	IMD (veh/día)	Intensidad, I (veh/h)	I/C	Nivel de Servicio
2015	31100	3110	1,23	F
2020	32837	3284	1,30	F
2025	34393	3439	1,36	F
2030	35727	3573	1,41	F

Tabla 10. Niveles de servicio estimados sin el desarrollo del Plan Parcial

Para la determinar la intensidad y nivel de servicios alcanzadas en la carretera TF-31 por la implantación del Plan Parcial, se ha considerado que el 35 % del tráfico inducido por la implantación del Plan Parcial se canaliza a través de la TF-31 en tanto que el 65% lo hará a través de la TF-5. Con estas consideraciones, resulta:



Año	IMD (veh/día)	Intensidad, I (veh/h)	I/C	Nivel de Servicio
2015	32140	3214	1,27	F
2020	33877	3388	1,34	F
2025	35433	3543	1,40	F
2030	36767	3677	1,46	F

Tabla 11. Niveles de servicio estimados con el desarrollo del Plan Parcial

Se concluye que la implantación del Plan Parcial no afecta significativamente a las características de circulación TF-31, manteniéndose el mismo nivel de servicio.

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por... de fecha... y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013



### 2.5.- EFECTO SOBRE EL TRÁFICO DE LA TF-5

Tal y como se ha indicado en apartados anteriores, se asume el incremento de la IMD inducido por la implantación del Plan Parcial es absorbido:

- en un 35% por la TF-31
- en un 50% por la TF-5
- 15% por la TF-21.

Tal y como se muestra en la tabla adjunta, y tomando como referencia los valores registrados en 2.009, tal incremento no supone una carga significativa respecto al tráfico total registrado:

AÑO	IMD (veh/día)	% variación	% veh pesados	IMD Plan Parcial	% Incremento IMD
2000	46385		4,2%		
2001	48112	3,72%	1,9%		
2002	51158	6,33%	2,7%		
2003	54894	7,30%	2,9%		
2004	56352	2,66%	2,7%		
2005	61076	8,38%	2,6%		
2006	62580	2,46%	2,6%		
2007	65597	4,82%	2,6%		
2008	65565	-0,05%	2,5%		
2009	64724	-1,28%	2,2%	1486	2,3%

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha...

29 OCT 2012

Las Palmas de Gran Canaria, 17 JUN 2013





Considerando la tendencia de crecimiento uniforme de la IMD, cabe puede concluirse que el tráfico inducido que soportará la TF-5 será inferior al 2,3 %. Por otra parte, el valor medio de la variación anual en el periodo considerado es de un 3,82 %, pudiendo concluir que tal incremento será canalizado como parte del incremento anual medio sin afectar significativamente a las condiciones de circulación.

**2.6.- ROTONDA VÉRTICE NORTE**

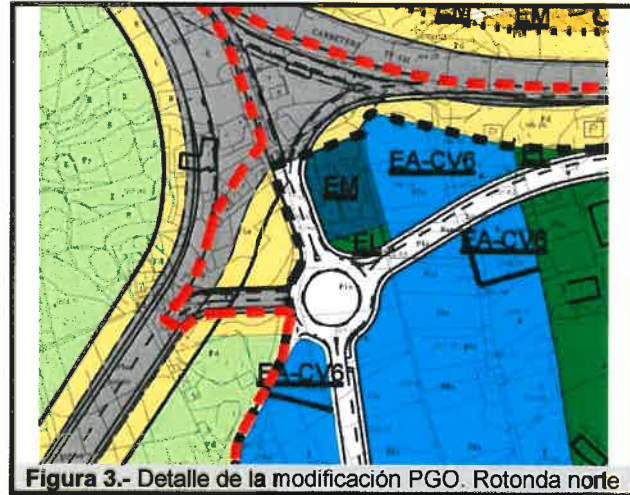


Figura 3.- Detalle de la modificación PGO. Rotonda norte

**2.6.1.-METODOLOGÍA:**

Para determinar la capacidad de la rotonda, se seguirá el método del Reino Unido, que se basa en determinar la capacidad de cualquier acceso a una rotonda, según la siguiente fórmula:

$$C = F - fQ$$

Siendo:

C.- capacidad del acceso (vehículos/hora).

Q.- intensidad de tráfico en la calzada anular frente al acceso (vehículos/hora).

F,f.- parámetros que dependen de las características del acceso, según la siguiente tabla.

	F (veh/h)	f
ACCESOS DE UN ÚNICO CARRIL	1.000	0,4
	1.500	0,6
ACCESOS DE DOS CARRILES	2.000	0,7
	2.500	0,9

**2.6.2.-CAPACIDAD DE LOS ACCESOS A LA ROTONDA:**

Tal y como se ha indicado en apartados precedentes, se considera que un 35% del tráfico inducido por la implantación del Plan Parcial (2.971 veh/ día) será canalizado por la TF-31, asumiéndose igualmente como tráfico de la rotonda norte.

Por otra parte, se estima que el 5% del tráfico de de paso de la TF-31 puede acceder a la citada rotonda. Finalmente, se asume igual reparto de tráficos en todos los accesos de la rotonda, resultando en los diferentes años horizontes las IMD siguientes:

AÑO	IMD (veh/día)	INTENSIDAD HORARIA (veh/h)	FORMULACIÓN	CAPACIDAD (veh/h)
2015	2595	259	$C = 1.500 - 0,6 \times 258$	1.344
2020	2682	268	$C = 1.500 - 0,6 \times 266$	1.339
2025	2760	276	$C = 1.500 - 0,6 \times 274$	1.334
2030	2826	283	$C = 1.500 - 0,6 \times 281$	1.330

**2.6.3.-NIVEL DE SERVICIO EN LA ROTONDA:**

La demora media, se determina en segundos, de acuerdo con:

$$d = \frac{3.600}{C - I} + 5$$

Determinada la demora, se podrá determinar el nivel de servicio, según la siguiente tabla:

NIVEL DE SERVICIO	DEMORA MEDIA (s)
A	0-10
B	10-15
C	15-25
D	25-35
E	35-60
F	>60

Diligencia: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por el Sr. Secretario General de fecha 11 de Abril de 2013 y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

11 APR 2013  
El Secretario General *Koch*

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACION DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha:

29 OCT 2012

Las Palmas de Gran Canaria, 17 JUN 2013





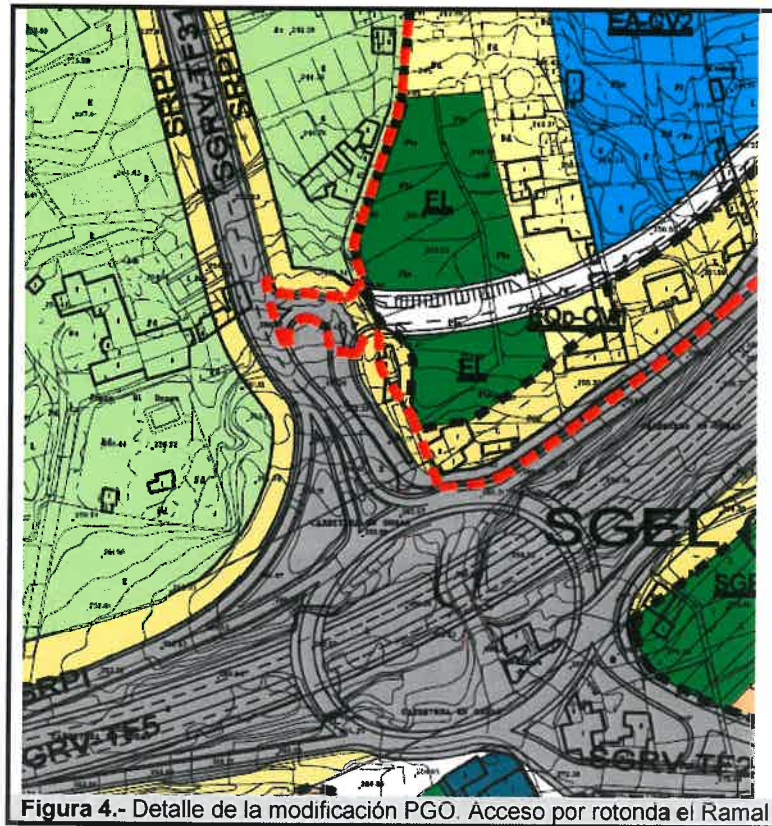
Operando, se obtiene:

AÑO	INTENSIDAD HORARIA (veh/h)	CAPACIDAD (veh/h)	DEMORA MEDIA (s)	NIVEL DE SERVICIO
2015	259	1.344	$d = [3.600 / (1.344-259)] + 5 = 8,3$	A
2020	268	1.339	$d = [3.600 / (1.339-268)] + 5 = 8,4$	A
2025	276	1.334	$d = [3.600 / (1.334-276)] + 5 = 8,4$	A
2030	283	1.330	$d = [3.600 / (1.330-283)] + 5 = 8,4$	A

Se concluye que la disposición de este acceso no afectará a las condiciones de servicio de las vías próximas ya que la demora media (en la incorporación a la rotonda) será inferior a 10 segundos, manteniéndose en nivel de servicio A.

**2.7.- ACCESO ROTONDA EL RAMAL**

En la figura adjunta se muestra un detalle de su geometría.



En los planos adjuntos al final del documento se detalla la sección del viario de conexión constituida por dos carriles de 4 m de ancho cada uno (incluido sobreebanco al tratarse de un tramo en curva) con arcenes de 1 m y berma.

Por otra parte, el giro a izquierda en el movimiento de salida del sector está impedido.

**2.7.1.-CAPACIDAD DE LOS ACCESOS A LA ROTONDA EL RAMAL:**

Se asumen la metodología expuesta en el apartado precedente.

Se procede a realizar un análisis pormenorizado del reparto de tráfico por accesos y salidas, caracterizando el nivel de servicio de cada acceso en diferentes años horizontes.

En la figura adjunta se muestra la nomenclatura adoptada. Designando E-nº las entradas o accesos a la rotonda y S-nº las salidas de la rotonda:



**ENTRADA**  
27 MAR 2013  
AREA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por el Sr. Secretario General de fecha 11 de abril de 2013 y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013



El Secretario General Acch

29 OCT 2013





**ENTRADA**  
27 MAR 2013  
ÁREA DE MEDIO AMBIENTE  
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Se han adoptado las siguientes hipótesis como punto de partida:

- Respecto a los accesos E1 y E6: El tráfico que accede por la rotonda desde el acceso E1 (sentido Santa Cruz - La Orotava) es igual al que accede por E4 (sentido La Orotava - Santa Cruz). Una vez han accedido a la rotonda, los destinos preferentes son casco de La Orotava (S5) y en menor medida "Centro Valle" (S2). El tráfico de reincorporación a la autopista ya sea manteniendo el sentido (de E1 a S3 y de E4 a S7) o cambiándolo (de E1 a S7 y de E4 a S3) es minoritario.
- Respecto al acceso E2: El tráfico que accede a la rotonda desde (E2) se dirige fundamentalmente y en la misma proporción a la autopista TF-5 sentido Santa Cruz y sentido norte. Un porcentaje menor se dirige al casco de La Orotava.
- Respecto al acceso E6: El tráfico que accede desde este punto se incorpora mayoritariamente y en la misma proporción a la autopista TF-5 en los dos sentidos (S7 y S3). El tráfico de acceso a "Centro Valle" (S2) y el de cambio de sentido (S5) es minoritario.
- Respecto al tráfico:
  - El tráfico de acceso desde el casco de La Orotava (E6) se obtiene a partir de los datos de aforo de la estación 485 en la carretera TF-211. El último dato registrado es de 2.009 con una IMD de 24.444 veh/día. Se supone una tasa de crecimiento anual del 1,7% (la experimentada en el periodo 2.000-2.009).
  - El tráfico inducido por Centro Valle se ha obtenido en los apartados precedentes (2.3.1 y 2.3.2) resultando de 2.971 veh/día. Respecto a este tráfico, se asume el siguiente reparto:  
Acceso por TF-31: 35%  
Acceso por TF-211: 15%  
Acceso por TF-5: 50%.  
Por tanto, en el acceso por el Ramal a Centro Valle (S2 y E2) se registra el 65% del tráfico inducido.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, se han obtenido los siguientes tráficos en accesos, salidas y recorrido interior (tráfico anular que circula frente a la entrada indicada).

**AÑO 2015:**

**MATRIZ ORIGEN DESTINO (AÑO 2015)**

ORIGEN	DESTINO						
	1	2	3	4	5	6	7
1	--	0.042	0.02	0	0.918	0	0.02
2	0	--	0.4	0	0.2	0	0.4
3	0	0	--	0	0	0	0
4	0	0.042	0.02	--	0.918	0	0.02
5	0	0	0	0	--	0	0
6	0	0.05	0.465	0	0.02	--	0.465
7	0	0	0	0	0	0	--

**IMD (AÑO 2015)**

ORIGEN	DESTINO						
	1	2	3	4	5	6	7
1	--	264	125	0	5760	0	125
2	0	--	386	0	193	0	386
3	0	0	--	0	0	0	0
4	0	264	125	--	5760	0	125
5	0	0	0	0	--	0	0
6	0	552	5134	0	221	--	5134
7	0	0	0	0	0	0	--



Figura 6.- Estimación de IMD (2015)

IMD TRAFICO ANULAR	DESCRIPCIÓN (TRÁFICO CONSIDERADO)
E1	4.980 E4_S2+E4_S3+E6_S2+E6_S3+E6_S5
E2	9.268 E1_S3+E1_S5+E1_S7+E4_S2+E6_S3+E6_S5
E4	5.627 E2_S5+E2_S7+E6_S5+E1_S5+E1_S7
E6	963 E1_S7+E2_S7+E4_S7+E4_S2+E4_S3

ATENCIÓN: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por el Comité de Asesoramiento de fecha 27/3/13, y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013  
El Secretario General Acuña

del Territorio y Medio Ambiente  
RESOLUCIÓN DEFINITIVA del  
Comité de Asesoramiento de fecha 29/10/12

29 OCT 2012 14

Las Palmas de Gran Canaria  
Comisión de la Comisión  
Melán Díaz-Ellas





**AÑO 2.020:**

MATRIZ ORIGEN DESTINO ( AÑO 2020)							
ORIGEN	DESTINO						
	1	2	3	4	5	6	7
1	--	0.036	0.02	0	0.924	0	0.02
2	0	--	0.4	0	0.2	0	0.4
3	0	0	--	0	0	0	0
4	0	0.036	0.02	--	0.924	0	0.02
5	0	0	0	0	--	0	0
6	0	0.05	0.465	0	0.02	--	0.465
7	0	0	0	0	0	0	--

IMD (AÑO 2020)							
ORIGEN	DESTINO						
	1	2	3	4	5	6	7
1	--	263	146	0	6757	0	146
2	0	--	386	0	193	0	386
3	0	0	--	0	0	0	0
4	0	263	146	--	6757	0	146
5	0	0	0	0	--	0	0
6	0	600	5576	0	240	--	5576
7	0	0	0	0	0	0	--



Figura 6.- Estimación de IMD (2020)

IMD TRAFICO ANULAR	DESCRIPCIÓN (TRÁFICO CONSIDERADO)
E1	6.825 E4_S2+E4_S3+E6_S2+E6_S3+E6_S5
E2	1.3012 E1_S3+E1_S5+E1_S7+E4_S2+E6_S3+E6_S5
E4	7.722 E2_S5+E2_S7+E6_S5+E1_S5+E1_S7
E6	1.088 E1_S7+E2_S7+E4_S7+E4_S2+E4_S3

**AÑO 2.025:**

MATRIZ ORIGEN DESTINO (AÑO 2025)							
ORIGEN	DESTINO						
	1	2	3	4	5	6	7
1	--	0.031	0.02	0	0.929	0	0.02
2	0	--	0.4	0	0.2	0	0.4
3	0	0	--	0	0	0	0
4	0	0.031	0.02	--	0.929	0	0.02
5	0	0	0	0	--	0	0
6	0	0.05	0.465	0	0.02	--	0.465
7	0	0	0	0	0	0	--

IMD (AÑO 2025)							
ORIGEN	DESTINO						
	1	2	3	4	5	6	7
1	--	265	171	0	7939	0	171
2	0	--	386	0	193	0	386
3	0	0	--	0	0	0	0
4	0	265	171	--	7939	0	171
5	0	0	0	0	--	0	0
6	0	651	6058	0	261	--	6058
7	0	0	0	0	0	0	--



Figura 7.- Estimación de IMD (2025)

IMD TRAFICO ANULAR	DESCRIPCIÓN (TRÁFICO CONSIDERADO)
E1	7.406 E4_S2+E4_S3+E6_S2+E6_S3+E6_S5
E2	14.770 E1_S3+E1_S5+E1_S7+E4_S2+E6_S3+E6_S5
E4	8.949 E2_S5+E2_S7+E6_S5+E1_S5+E1_S7
E6	1.164 E1_S7+E2_S7+E4_S7+E4_S2+E4_S3

**ENTRADA**  
22 MAR 2013  
ÁREA DE MEDIO AMBIENTE  
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por *[Firma]* de fecha *11/04/13* y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013



El Secretario General *[Firma]*



GIUR S.L.

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha

15  
29 OCT 2013  
*[Firma]*  
Las Palmas de Gran Canaria, 29 de Octubre de 2013  
Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente



**AÑO 2.030:**

**MATRIZ ORIGEN DESTINO (AÑO 2030)**

ORIGEN	DESTINO						
	1	2	3	4	5	6	7
1	-	0.03	0.02	0	0.93	0	0.02
2	0	-	0.4	0	0.2	0	0.4
3	0	0	-	0	0	0	0
4	0	0.03	0.02	-	0.93	0	0.02
5	0	0	0	0	-	0	0
6	0	0.05	0.465	0	0.02	-	0.465
7	0	0	0	0	0	0	-

**IMD (AÑO 2030)**

ORIGEN	DESTINO						
	1	2	3	4	5	6	7
1	-	300	200	0	9309	0	200
2	0	-	386	0	193	0	386
3	0	0	-	0	0	0	0
4	0	300	200	-	9309	0	200
5	0	0	0	0	-	0	0
6	0	708	6581	0	283	-	6581
7	0	0	0	0	0	0	-



Figura 8.- Estimación de IMD (2030)

IMD TRAFICO ANULAR	DESCRIPCIÓN (TRÁFICO CONSIDERADO)
E1	8.073 E4_S2+E4_S3+E6_S2+E6_S3+E6_S5
E2	16.775 E1_S3+E1_S5+E1_S7+E4_S2+E6_S3+E6_S5
E4	10.372 E2_S5+E2_S7+E6_S5+E1_S5+E1_S7
E6	1.287 E1_S7+E2_S7+E4_S7+E4_S2+E4_S3

Considerando los tráficos estimados y el modelo expuesto, operando se obtiene:

**ENTRADA**  
22 MAR 2013  
AREA DE MEDIO AMBIENTE  
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

AÑO	ACCESO	IMD	INTENSIDAD HORARIA	FORMULACIÓN	CAPACIDAD
		(veh/día)	(veh/h)		(veh/h)
2015	E1	6.296	627	$C = 1.500 - 0,6 \times 627$	1.022
	E2	11.491	1.149	$C = 1.500 - 0,6 \times 1.149$	811
	E4	6.685	669	$C = 1.500 - 0,6 \times 669$	1.099
	E6	1.026	103	$C = 1.500 - 0,6 \times 103$	1.436

Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por de fecha 11/9/13 y confrontado este el original se encuentra conforme.  
11 ABR 2013  
El Secretario General *Revel*

AÑO	ACCESO	IMD	INTENSIDAD HORARIA	FORMULACIÓN	CAPACIDAD
		(veh/día)	(veh/h)		(veh/h)
2020	E1	6.825	683	$C = 1.500 - 0,6 \times 683$	1.090
	E2	13.012	1.301	$C = 1.500 - 0,6 \times 1.301$	719
	E4	7.722	772	$C = 1.500 - 0,6 \times 772$	1.037
	E6	1.088	109	$C = 1.500 - 0,6 \times 109$	1.435

AÑO	ACCESO	IMD	INTENSIDAD HORARIA	FORMULACIÓN	CAPACIDAD
		(veh/día)	(veh/h)		(veh/h)
2025	E1	7.406	741	$C = 1.500 - 0,6 \times 741$	1.056
	E2	14.770	1.477	$C = 1.500 - 0,6 \times 1.477$	614
	E4	8.949	895	$C = 1.500 - 0,6 \times 895$	963
	E6	1.164	116	$C = 1.500 - 0,6 \times 116$	1.430

AÑO	ACCESO	IMD	INTENSIDAD HORARIA	FORMULACIÓN	CAPACIDAD
		(veh/día)	(veh/h)		(veh/h)
2030	E1	8.073	807	$C = 1.500 - 0,6 \times 807$	1.016
	E2	16.775	1.678	$C = 1.500 - 0,6 \times 1.678$	494
	E4	10.372	1.037	$C = 1.500 - 0,6 \times 1.037$	878
	E6	1.287	129	$C = 1.500 - 0,6 \times 129$	1.423

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha:

29 OCT 2013  
16  
JUN 2013  
Las Palmas de Gran Canaria



**ENTRADA**  
22 MAR 2013  
ÁREA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

**2.7.2.-NIVEL DE SERVICIO EN LA ROTONDA:**

La demora media, se determina en segundos, de acuerdo con:

$$d = \frac{3.600}{C-I} + 5$$

Determinada la demora, se podrá determinar el nivel de servicio, según la siguiente tabla:

NIVEL DE SERVICIO	DEMORA MEDIA (s)
A	0-10
B	10-15
C	15-25
D	25-35
E	35-60
F	>60

Operando, se obtiene:

AÑO	ACCESO	INTENSIDAD HORARIA (veh/h)	CAPACIDAD (veh/h)	DEMORA MEDIA (s)	NIVEL DE SERVICIO
2015	E1	627	1.122	$d = [3.600 / (1.222-627)] + 5 = 12,3$	B
	E2	97	811	$d = [3.600 / (811-97)] + 5 = 10,0$	B
	E4	627	1.099	$d = [3.600 / (1.099-627)] + 5 = 12,6$	B
	E6	1104	1.438	$d = [3.600 / (1.438-1.104)] + 5 = 15,8$	C

Asumiendo como nivel de servicio de la rotonda el del acceso más desfavorable, el nivel de servicio en el año 2.015 es C.

AÑO	ACCESO	INTENSIDAD HORARIA (veh/h)	CAPACIDAD (veh/h)	DEMORA MEDIA (s)	NIVEL DE SERVICIO
2020	E1	731	1.090	$d = [3.600 / (1.090-731)] + 5 = 15,0$	C
	E2	97	719	$d = [3.600 / (719-97)] + 5 = 10,8$	B
	E4	731	1.037	$d = [3.600 / (1.037-731)] + 5 = 16,8$	C
	E6	1.088	1.435	$d = [3.600 / (1.435-1.088)] + 5 = 20,3$	C

Asumiendo como nivel de servicio de la rotonda el del acceso más desfavorable, el nivel de servicio en el año 2.020 es C.

AÑO	ACCESO	INTENSIDAD HORARIA (veh/h)	CAPACIDAD (veh/h)	DEMORA MEDIA (s)	NIVEL DE SERVICIO
2025	E1	855	1.056	$d = [3.600 / (1.056-855)] + 5 = 22,9$	C
	E2	97	614	$d = [3.600 / (614-97)] + 5 = 12,0$	B
	E4	855	963	$d = [3.600 / (963-855)] + 5 = 38,2$	E
	E6	1.303	1.430	$d = [3.600 / (1.430-1.303)] + 5 = 33,2$	D

Asumiendo como nivel de servicio de la rotonda el del acceso más desfavorable, el nivel de servicio en el año 2.025 es E.

AÑO	ACCESO	INTENSIDAD HORARIA (veh/h)	CAPACIDAD (veh/h)	DEMORA MEDIA (s)	NIVEL DE SERVICIO
2030	E1	1.001	1.016	$d = [3.600 / (1.016-1.001)] + 5 > 60$	F
	E2	97	494	$d = [3.600 / (494-97)] + 5 = 14,1$	B
	E4	1.001	878	Fuera de rango	F
	E6	1.415	1.423	$d = [3.600 / (1.415-1.423)] + 5 > 60$	F

Asumiendo como nivel de servicio de la rotonda el del acceso más desfavorable, el nivel de servicio en el año 2.030 es F.

El acceso a la rotonda de El Ramal desde Centro Valle, se mantiene en niveles de servicio B.

El nivel de servicio global de la rotonda (considerando el resto de accesos), según el tráfico estimado con las hipótesis expuestas, variará de un nivel de servicio C (año 2.015) a un nivel de servicio F (año 2.030), siendo imputable esta variación exclusivamente a la tendencia de crecimiento de tráfico en la TF-5 y TF-211, no al tráfico inducido por el desarrollo del Sector Centro Valle.

**2.8.- VISIBILIDAD:**

Se define como distancia de parada (D<sub>p</sub>) la distancia total recorrida por un vehículo obligado a detenerse tan rápidamente como le sea posible, medida desde su situación en el momento de aparecer el objeto que motiva la detención. Comprende la distancia recorrida durante los tiempos de percepción, reacción y frenado. Se calculará mediante la expresión:

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha

29 OCT 2012

Las Palmas de Gran Canaria, 17 JUN 2012  
Belén Cruz Echea



$$D_c = \frac{V \cdot t_p}{3,6} + \frac{V^2}{254 \cdot (f_i + i)}$$

Siendo:

Parámetro	Descripción
D <sub>p</sub>	Distancia de parada (m)
V	Velocidad (Km/h)
f <sub>i</sub>	Coefficiente de rozamiento longitudinal rueda - pavimento
i	Inclinación de la rasante (en tanto por 1)
t <sub>p</sub>	Tiempo de percepción y reacción (s)

A efectos de cálculo, el coeficiente de rozamiento longitudinal para diferentes valores de velocidad se obtendrá de la tabla. Para valores intermedios de dicha velocidad se podrá interpolar linealmente en dicha tabla. El valor del tiempo de percepción y reacción se tomará igual a dos segundos (2 s).

V (km/h)	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150
f <sub>i</sub>	0,432	0,411	0,390	0,369	0,348	0,334	0,320	0,306	0,291	0,277	0,263	0,249

Los parámetros de cálculo son,

Parámetro	Valor (acc Ramal)	Valor (acc TF-31)
V	50	50
f <sub>i</sub>	0,411	0,411
i	-0,0102	-0,05
t <sub>p</sub>	2	2
D <sub>p</sub>	52,3	55,0

En los planos adjuntos al final del presente documento, se muestra la disponibilidad de distancias de parada.

**2.9.- CONSIDERACIONES ADICIONALES:**

En caso de ejecutarse, el vario de conexión directa TF-31 con la TF-5, es decir una conexión Orotava – Puerto de la Cruz por Martiánez directa, es compatible con la conectividad que plantea la Revisión Parcial del PGO.

**ENTRADA**  
22 MAR 2013  
ÁREA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por el Sr. Secretario General de fecha 11 de abril de 2013 y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013

El Secretario General *Acehly*

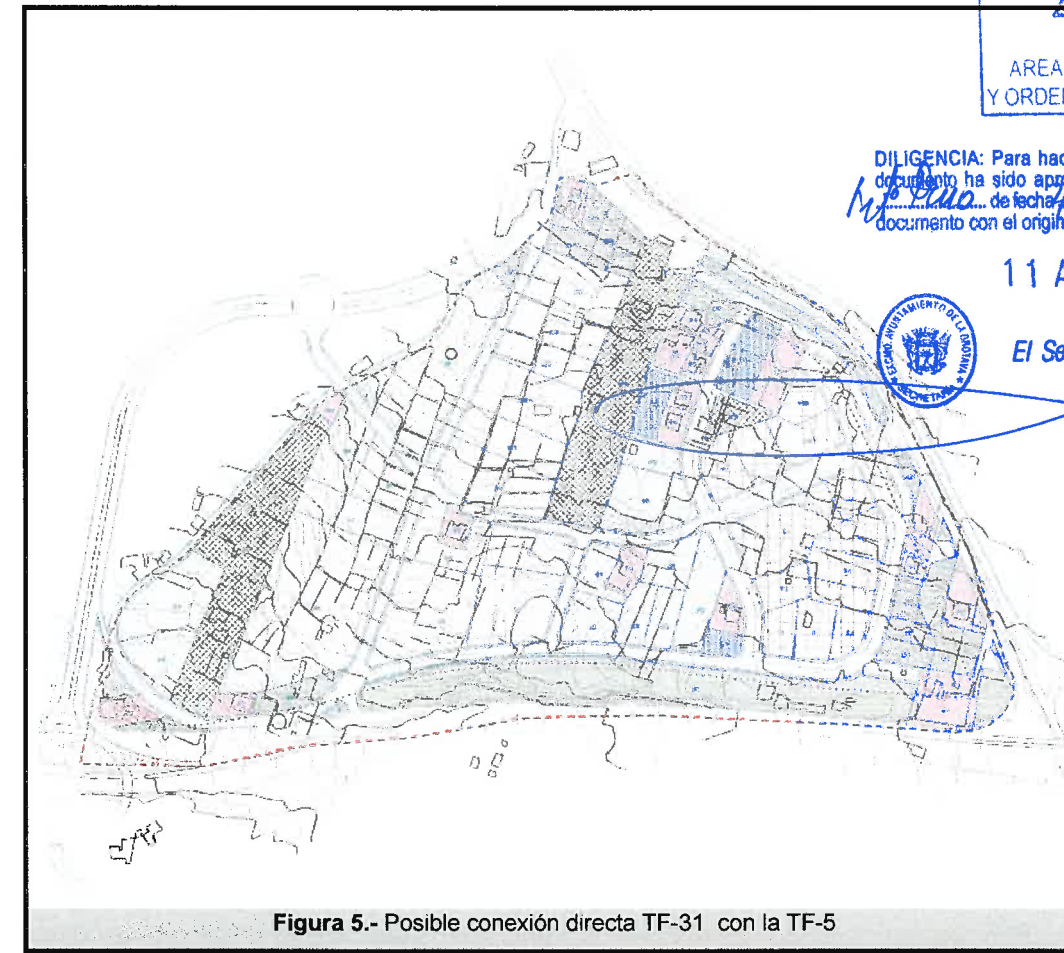


Figura 5.- Posible conexión directa TF-31 con la TF-5

**3.- ANÁLISIS DE AFECCIONES AL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EXISTENTE Y CON LA PLANIFICACIÓN INSULAR DE TRANSPORTES:**

El informe Institucional relativo a la Revisión Parcial del Plan General de Ordenación de La Orotava, en el Sector Centro Valle, del Área de Planificación Territorial, Servicio Administrativo de Planeamiento de fecha 15 de octubre de 2.012, en su propuesta de conclusiones indica:

"a) (...) Se deberá comprobar que la parada de guaguas 4048 (el Canario) afectada por el nuevo ramal de conexión del Sector Centro Valle, con la TF-31 en sentido La Orotava, que se tiene previsto reubicar, contempla los criterios especificados en el anexo 1 de esta propuesta".

Tales criterios son:

DOTACIÓN NECESARIA	COMENTARIO
1. Apeadero o acera de espera pavimentada de longitud mínima de 20 m y anchura mínima libre 1,80 m	<b>CUMPLE</b>
2. Marquesina de protección en la parte superior de la parada (coincidente con la puerta delantera de la guagua), con dimensiones suficientes	<b>CUMPLE</b>

de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente documento en sesión de fecha

18  
29 OCT 2012

Las Palmas de Gran Canaria, 17 JUN 2013





DOTACIÓN NECESARIA	COMENTARIO
3. Elementos exigidos por la normativa de accesibilidad vigente RD 1544/2007 de 23 de noviembre, entre otras:	
3.1 Longitud de la parada en recta de al menos 20 m	<b>CUMPLE</b>
3.2 Acceso peatonal con continuidad	<b>CUMPLE</b>
3.3 Señalización vertical y horizontal de parada de guaguas (S-19) y carril bus (S-51) al inicio del mismo	<b>CUMPLE</b>
3.4 Protección con barrera de seguridad que proteja a los usuarios de la parada respecto al tráfico del tronco de la TF-31	<b>CUMPLE</b>

Tal y como se detalla en el apartado Planos del siguiente documento, la parada citada se ajusta a los criterios señalados.

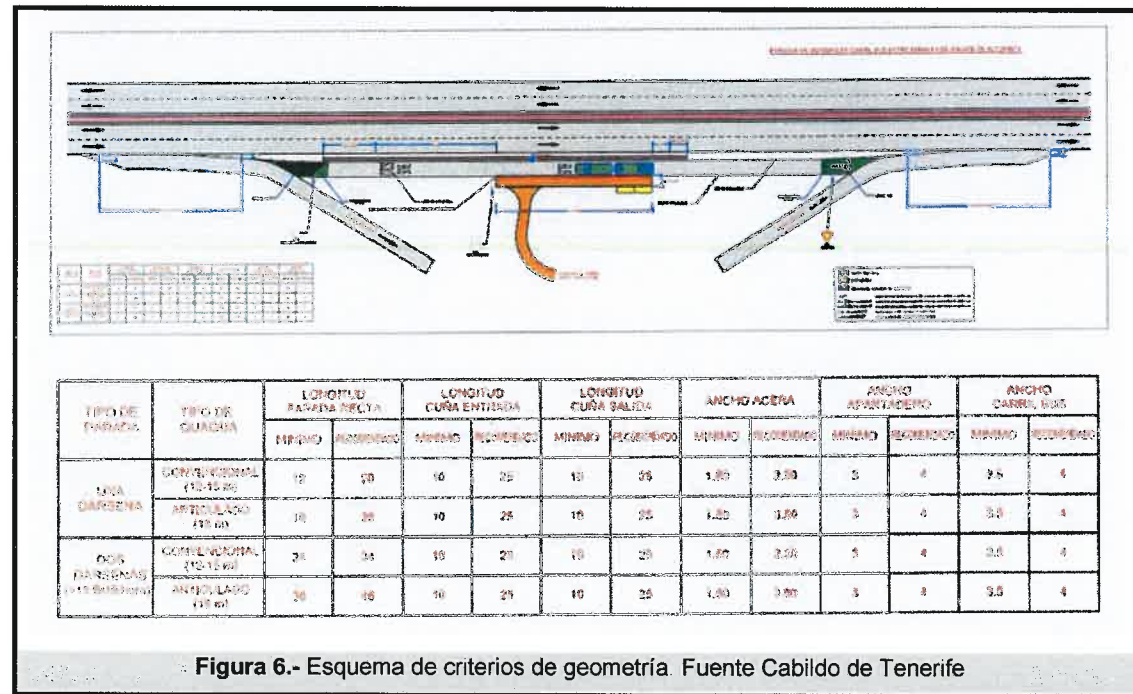
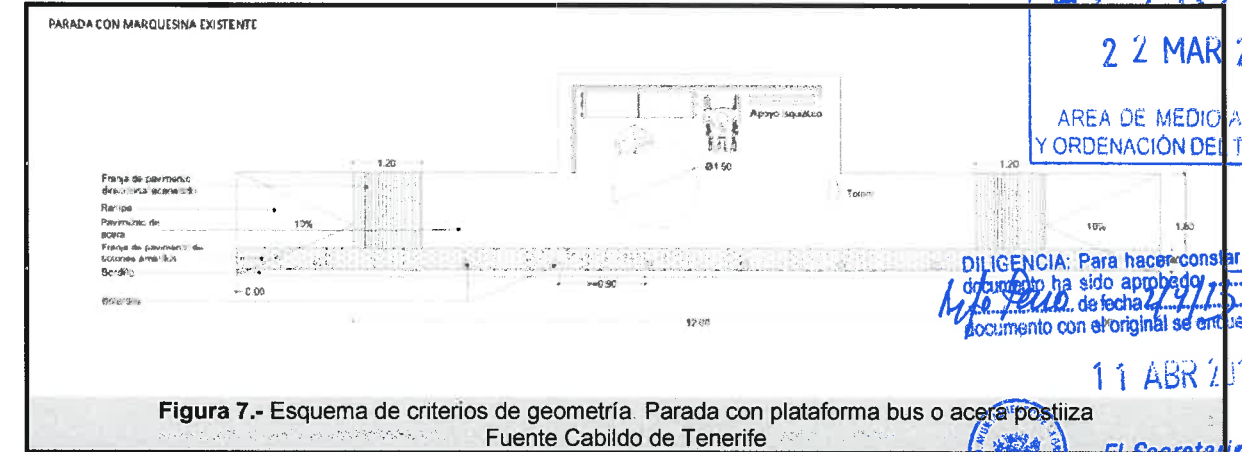


Figura 6.- Esquema de criterios de geometría. Fuente Cabildo de Tenerife



**ENTRADA**  
22 MAR 2013  
AREA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por el Consejo de Gobierno Insular de Tenerife, de fecha 27/3/13, y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013

El Secretario General Acuña

Por otra Parte, la Propuesta al Consejo de Gobierno Insular (PCGI), antes citada en su propuesta de conclusiones, apartado b) indica:

"b) (...) Se debe contemplar la mejora de la conexión peatonal desde el viario del sector Centro Valle hacia las paradas de guaguas existentes en el enlace del ramal de la Orotava de la TF-5"

En el apartado Planos del presente documento, se aporta plano en el que detalla el itinerario peatonal previsto para el acceso a las citadas paradas.

#### 4.- CUMPLIMIENTO NORMATIVO

El presente Estudio de Tráfico y Movilidad se realiza atendiendo a las exigencias materiales y formales que establece la normativa de aplicación y, específicamente la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en su artículo 101, y la Ley territorial 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, en su artículo 35, en relación con el ámbito territorial que es objeto de ordenación en la Revisión del Plan General de Ordenación del Valle de la Orotava en el sector Centro Valle.

##### 4.1.- LOS PLANES DE MOVILIDAD EN LA LEY DE ECONOMÍA SOSTENIBLE:

Esta Ley recoge en su artículo 101 lo siguiente:

"Artículo 101. Los Planes de Movilidad Sostenible.

1. Los Planes de Movilidad Sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma una mejor

ENTRADA

22 MAR 2013

AREA DE MEDIO AMBIENTE  
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

2. Los Planes de Movilidad pueden tener un ámbito territorial autonómico, supramunicipal o municipal. Se podrán adoptar Planes de Movilidad Sostenible de ámbito supramunicipal, cuando así lo acuerden los municipios que compartan un esquema de movilidad interdependiente.

A tal efecto, tienen esta condición los Planes de Movilidad Sostenible que hayan podido aprobar los municipios y agrupaciones de municipios con población superior a 100.000 habitantes, en el marco de los planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire previstos en el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

3. Los Planes de Movilidad Sostenible autonómicos, supramunicipales o locales ajustarán su contenido a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, así como a los principios recogidos en la presente Ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten y, en especial, a los relativos a infraestructuras, transportes, ahorro y eficiencia energética, así como a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

4. El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial.

En lo que se refiere a la Ley de Economía Sostenible, su artículo 101 alude a los estudios de tráfico y movilidad como planes de movilidad sostenible, estableciendo su exigencia general para ámbitos autonómicos, supramunicipales o municipales.

En este caso, a pesar del ámbito inframunicipal de la Revisión del PGO, se ha querido dar cumplimiento al objeto del citado artículo, con vistas a establecer un diagnóstico y una solución adecuada a los problemas de movilidad que puedan generarse con el desarrollo de dicho instrumento de planeamiento, estableciendo las condiciones y las pautas para garantizar adecuadamente la movilidad interior, que se genera con el desarrollo y la implantación de nuevos usos, así como la movilidad y la conexión con el exterior del ámbito territorial objeto de planeamiento, especialmente con los sistemas generales viarios exteriores al sector Centro Valle, así como con el resto del sistema viario local afectado.

Para ello, se ha establecido la solución más sostenible y adecuada en los tres modos de transporte previstos: público o colectivo, rodado por carretera y peatonal. Las soluciones para cada uno de estos tipos de transporte se detallan pormenorizadamente en este estudio y se reflejan gráficamente en los planos del Anexo cartográfico.



No se incluye ninguna previsión sobre la movilidad en bicicleta, dado que se trata de una ordenación sobre un sector de carácter terciario, donde no se prevé la implantación de nuevos usos residenciales o turísticos que pudieran demandar dicho modo de transporte.

#### 4.2.- LEY DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERAS DE CANARIAS

En el artículo 35 de esta Ley, se recoge la siguiente determinación:

##### Artículo 35. Planificación municipal

1. Los Planes Generales de Ordenación Municipal llevarán aparejados un estudio de la demanda de la movilidad, el tráfico y del transporte público en el municipio denominado estudio municipal de movilidad.
2. El estudio municipal de movilidad es aquél que, en el marco de lo establecido por la planificación autonómica y por los Planes Territoriales Especiales de Transporte que corresponda, desarrolla medidas específicas para conseguir la continuidad entre los distintos modos de transporte dentro del término municipal, y, en especial, adoptar medidas que prevean y ordenen las necesidades de movilidad y de transporte público de los vecinos, con particular atención al impacto de las infraestructuras de uso público, como complejos sanitarios, educativos, administrativos.
3. El estudio municipal de movilidad propondrá medidas de ordenación, planificación del territorio y del transporte y normativa municipal con el objeto de propiciar una movilidad sostenible en el municipio e integrada en el sistema de transporte insular.
4. La planificación municipal reservará espacio suficiente para la localización de aparcamientos disuasorios, de acuerdo con lo establecido en los estudios de movilidad y en Planes Territoriales Especiales de Transporte. Igualmente, 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.
5. El otorgamiento de licencias municipales para la construcción de infraestructuras que supongan un cambio sustancial de la movilidad en el municipio conllevará un estudio de tráfico, movilidad y transporte público por parte del solicitante.

En lo que concierne a la Revisión del PGO de La Orotava en Centro Valle, y aún no teniendo el ámbito municipal que prevé el citado artículo, sino inframunicipal, y delimitado a un sector concreto del municipio, también se ha querido cumplir con los objetivos y previsiones del mismo, si bien, atendiendo al ámbito territorial de ordenación.

El presente Estudio de Tráfico y Movilidad atiende así a las principales áreas que recoge este artículo en los términos ya citados respecto a la Ley nacional: el transporte público, el tráfico, la movilidad peatonal. Añadiendo las previsiones necesarias sobre aparcamientos que cubran y garanticen las demandas que surjan de la ordenación propuesta.

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por el Sr. Secretario General de fecha 11 de abril de 2013 y confrontado este con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013

El Secretario General *Rehl*

La Comisión de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DE INICIATIVA del presente expediente en sesión de fecha 20

29 OCT 2012

17 JUN 2013







#### 4.3.- CONCLUSIÓN:

Con lo expuesto, además de resolverse adecuadamente la conexión viaria, transporte público y privado y los aparcamientos, este Estudio busca dar respuesta adecuada a los fines de los planes de tráfico y movilidad que establece la nueva legislación en la materia.

#### 5.- RESUMEN Y CONCLUSIONES

- El objeto del presente estudio es comprobar el efecto que el incremento de tráfico inducido por la implantación del Plan Parcial Centro Valle no afecta la capacidad y nivel de servicio de los sistemas generales con lo que conecta. Igualmente se comprueba la capacidad y aceptables condiciones de circulación de los accesos considerados en la Revisión Parcial del Plan General de La Orotava en el Sector "Centro Valle", no produciéndose cambios de modelo en la movilidad del Sector.
- Se ha partido de las consideraciones del *Estudio de Tráfico y de los Accesos al Plan Parcial "Centro Valle"* redactado en junio de 2.003 por la empresa consultora Teno Ingeniero S.L., con datos de tráfico más amplios.
- Se han tenido en cuenta las consideraciones del documento de Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación Transporte de Tenerife (PTEOTT) especialmente en lo relativo al reparto modal de los viajes (ver apartado 2.3.1 del presente documento).
- Se consideran los parámetros urbanísticos y datos de usos y superficies incluidos en el anexo 1 de Ordenación del Sector "Centro Valle" de la Revisión Parcial del Plan General de La Orotava en el Sector "Centro Valle".
- Se estima que el desarrollo del sector produce un incremento de la IMD (considerando los usos residenciales y terciarios) de 2.971 veh/día.
- El efecto del tráfico inducido sobre la TF-31 (ver apartado 2.4) y TF-5 (ver apartado 2.5) se considera poco significativo, no alterando su nivel de servicio.
- El efecto del tráfico inducido sobre los viarios de acceso a la Rotonda Norte (apartado 2.6.3) se considera admisible, manteniendo tiempos de demora inferiores a 10 segundos y por tanto niveles de servicio A.
- El efecto del tráfico inducido sobre los viarios de acceso a la Rotonda El Ramal (apartado 2.7.2) se considera admisible, manteniendo en el acceso desde Centro Valle a la rotonda de El Ramal tiempos de demora inferiores a 15 segundos y por tanto niveles de servicio B. Los niveles de

servicio más desfavorables del resto de accesos varían desde C (año 2.015) hasta F (años 2.030) siendo imputables exclusivamente a la tendencia de crecimiento de tráfico de la TF-5 y TF-31.

- Se comprueba la disponibilidad de visibilidad de parada en los accesos 3.1-I.C Trazado.

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento, conforme a la Instrucción de fecha 27/11/2012, y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

11 ABR 2013



El Secretario General

- En caso de ejecutarse, el vario de conexión directa TF-31 con la TF-5 es compatible con la conectividad que plantea la Revisión Parcial del PGO.

- Por todo ello, entendemos que por el hecho de que la Revisión del PGO haya sido debida para cumplir con una sentencia en la que obliga a no computar como Espacios Libres Locales la Servidumbre de Protección y Dominio Público de la Carretera TF-31 y la Autopista TF-5 (siendo la ejecución de esta posterior a la aprobación del Plan para Centro Valle) ello no implica una reconsideración de las conexiones con el exterior sino si acaso una mejora de ellas como así se ha hecho en la revisión del PGO a que este Estudio de Tráfico responde. De todas formas ello no impedirá que futuras Revisiones del PGO de La Orotava establezca otro tipo de movilidad y analizará el viario estructurante y su relación con el Sector Centro Valle.

#### 6.- PLANOS

Se adjuntan planos de:

- Revisión Parcial del Plan General en el SUSO-(OI) Centro Valle. Ordenación Pormenorizada. Estado Actual.
- Revisión Parcial del Plan General en el SUSO-(OI) Centro Valle. Ordenación Pormenorizada. Estado Modificado.
- Planta general. Secciones y visibilidad.
- Sección Tipo H-H (acceso El Ramal)

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha:

29 OCT 2012



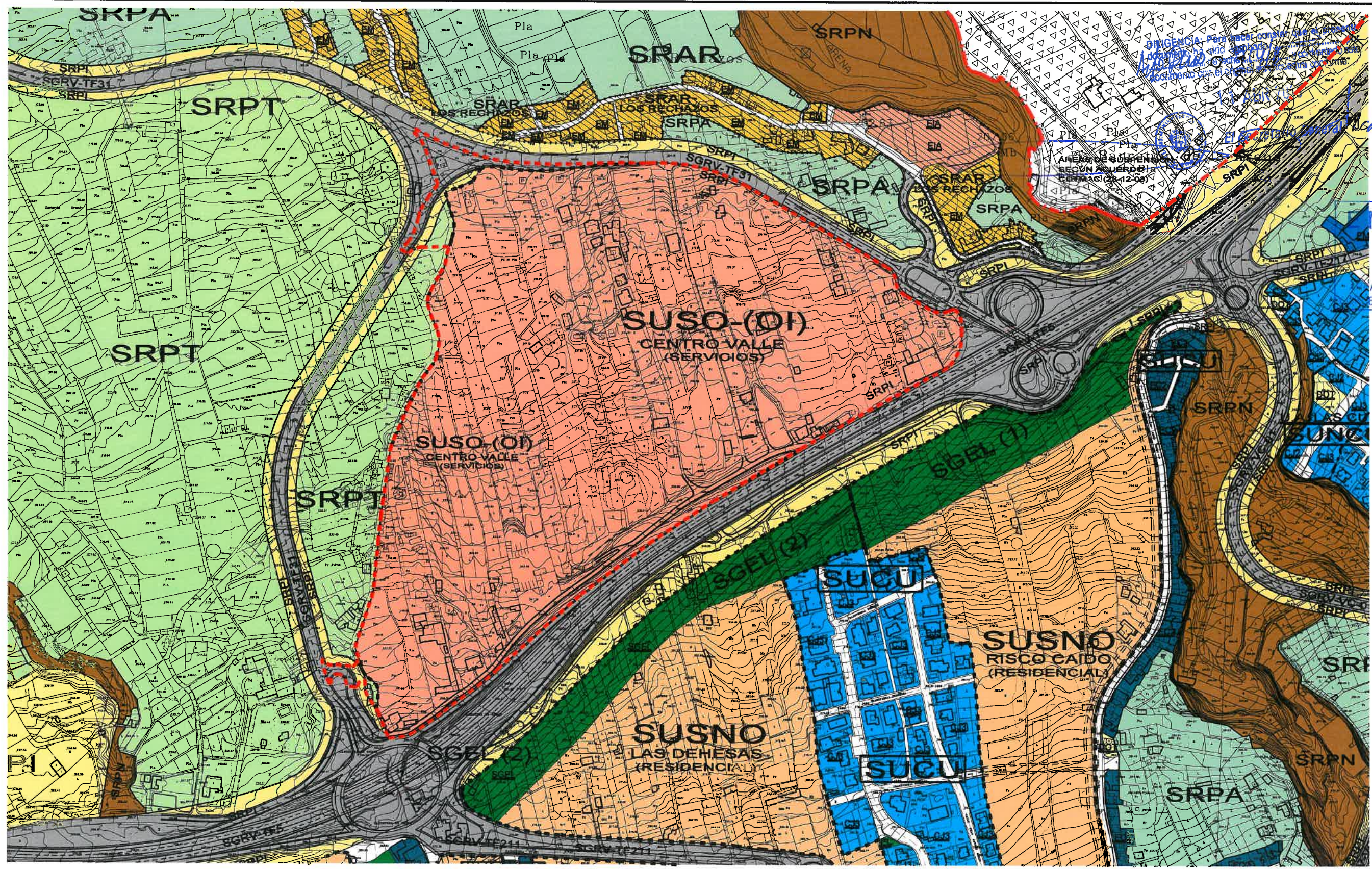
Las Palmas de Gran Canaria, 17 JUN 2013







**MODIFICACION DEL PLAN GENERAL  
EN EL SUSO-(01) CENTRO VALLE  
ORDENACION PORMENORIZADA  
ESTADO ACTUAL**



RESIDENCIAL	
CIUDAD JARDIN (CJ)	EDIFICACION ABIERTA (EA)
EDIFICACION CERRADA (EC)	EDIFICACION MIXTA (EM)
INDUSTRIAL	
EDIF. INDUSTRIAL CERRADA (EIC)	EDIF. INDUSTRIAL INTENSIVA (EII)
EDIF. INDUSTRIAL ABIERTA (EIA)	USO TERCIARIO (TER)
SISTEMAS GENERALES	
SISTEMA GENERAL RED VIARIA (SGRV)	SISTEMA GENERAL DOTACIONAL
	SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES (SGEL)

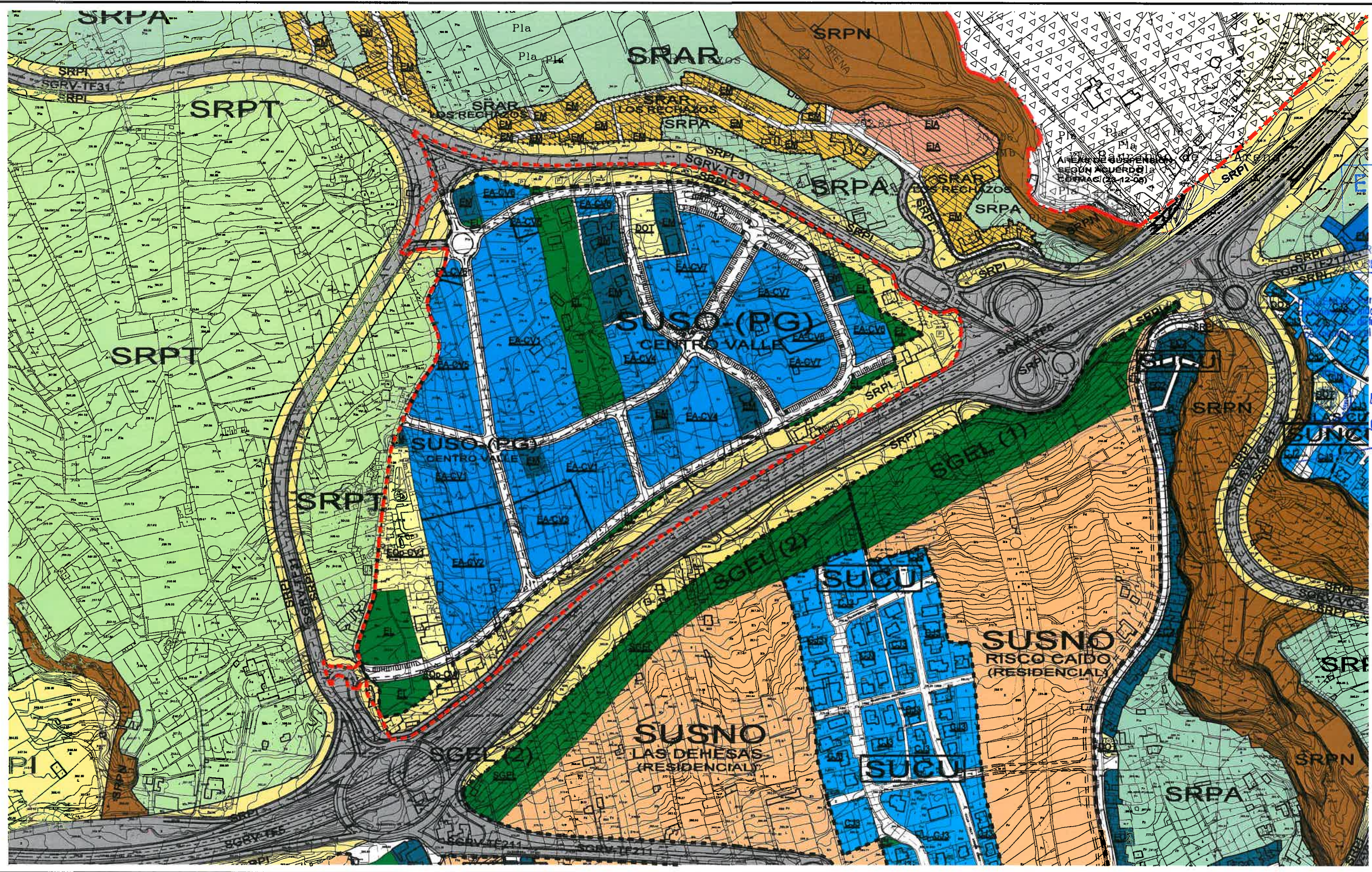
SUELO URBANIZABLE	
SECTORIZADO NO ORDENADO (SUSNO)	SECTORIZADO ORDENADO DE ORDENACION INCORPORADA (SUSO-OI)
SECTORIZADO ORDENADO POR EL PLAN GENERAL (SUSO-PG)	SECTORIZADO DIFERIDO (SUSNO-D)
SISTEMAS LOCALES	
ESPACIOS LIBRES (EL)	
DOTACIONALES/EQUIPAMIENTOS	

SUELO RUSTICO	
PROTECCION PAISAJISTICA (SRPP)	PROTECCION NATURAL (SRPN) P.P. LA RESBALA
PROTECCION CULTURAL (SRPC)	PROTECCION NATURAL (CORONA FORESTAL)
PROTECCION LITORAL (SRPL)	PROTECCION HIDROLOGICA (SRPH)
PROTECCION AGRICOLA (SRPA)	PROTECCION NATURAL (SRPN) R.I. PINOLERE
PROTECCION TERRITORIAL (SRPT)	PROTECCION INFRAESTRUCTURA (SRPI)
ASENTAMIENTO RURAL (SRAR)	PROTECCION NATURAL (SRPN) BARRANCOS
ASENTAMIENTO AGRICOLA (SRAA)	PROTECCION NATURAL (SRPN) -P.G.O.
PROTECCION NATURAL (SRPN) PARQUE NACIONAL LAS CAÑADAS DE TEIDE	

LEY DE COSTAS	
LINEA DE MAR COSTA	LINEA DE RIBERA DEL MAR
LINEA DE DESLINDE	LINEA DE TRANSITO
Z.M.T. ANTERIOR A LA LEY 22/86	LINEA DE LIMITE DE PROTECCION (100M)
<p>SICONDE EL DOMINIO PUBLICO CON LA RIBERA DEL MAR, SE GRAFIA EL DOMINIO PUBLICO          SICONDE EL DOMINIO PUBLICO CON LA Z.M.T. ANTERIOR A LA LEY DE C.22/86, SE GRAFIA EL DOMINIO PUBLICO          SICONDE LA RIBERA DEL MAR CON LA Z.M.T. ANTERIOR A LA LEY DE C.22/86, SE GRAFIA LA RIBERA DEL MAR</p> <p>EL SUELO DE LA FRANJA COSTERA SE AJUSTARA A LO DISPUESTO EN LOS ARTICULOS DEL 33 Y 30 Y 44 Y A LAS DISPOSICIONES TRANSITORIAS 4 Y 9 DE LA LEY DE COSTAS</p> <p>18 JUNIO 2013</p>	
-----	LIMITE DE SUELO URBANIZABLE
-----	LIMITE DE UNIDAD DE AGTUACION
-----	LIMITE DE CATEGORIA DE SUELO RUSTICO

**OFICINA PARA LA REVISION DEL PLAN GENERAL  
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LA VILLA DE LA OROTAVA**





**MODIFICACION DEL PLAN GENERAL EN EL SUSO-(01) CENTRO VALLE**  
**ORDENACION PORMENORIZADA**  
**ESTADO MODIFICADO**

El Secretario General

<b>RESIDENCIAL</b>	<b>SUELO URBANIZABLE</b>
CIUDAD JARDIN (CJ)	SECTORIZADO NO ORDENADO (SUNO)
EDIFICACION CERRADA (EC)	SECTORIZADO ORDENADO DE ORDENACION INCORPORADA (SUSO-O)
EDIFICACION MIXTA (EM)	SECTORIZADO ORDENADO POR EL PLAN GENERAL (SUSO-PG)
<b>INDUSTRIAL</b>	<b>SISTEMAS LOCALES</b>
EDIF. INDUSTRIAL CERRADA (EIC)	ESPACIOS LIBRES (EL)
EDIF. INDUSTRIAL ABIERTA (EIA)	DOTACIONALES/EQUIPAMIENTOS
<b>SISTEMAS GENERALES</b>	
SISTEMA GENERAL RED VIARIA (SGRV)	SISTEMA GENERAL DOTACIONAL
	SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES (SGEL)

<b>SUELO RUSTICO</b>	
PROTECCION PAISAJISTICA (SRPP)	PROTECCION NATURAL (SRPN) P.P. LA RESBALA
PROTECCION CULTURAL (SRPC)	PROTECCION NATURAL (CORONA FORESTAL)
PROTECCION LITORAL (SRPL)	PROTECCION HIDROLOGICA (SRPH)
PROTECCION AGRICOLA (SRPA)	PROTECCION NATURAL (SRPN) R.I. PINOLERE
PROTECCION TERRITORIAL (SRPT)	PROTECCION INFRAESTRUCTURA (SRPI)
ASENTAMIENTO RURAL (SRAR)	PROTECCION NATURAL (SRPN) BARRANCOS
ASENTAMIENTO AGRICOLA (SRAA)	PROTECCION NATURAL (SRPN) -PGO
PROTECCION NATURAL (SRPN) PARQUE NACIONAL LAS CAÑADAS DE TEIDE	

<b>LEY DE COSTAS</b>	
LÍNEA DE MAR COSTERA	LÍNEA DE RIBERA DE MAR
LÍNEA DE DESLINDE	LÍNEA DE TRANSITO
Z.M.T. ANTERIOR A LA LEY 22/88	LÍNEA DE LIMITE DE PROTECCION (100m)

SICONDICE EL DOMINIO PUBLICO CON LA RIBERA DEL MAR, SE GRAFIA EL DOMINIO PUBLICO  
 SICONDICE EL DOMINIO PUBLICO CON LA Z.M.T. ANTERIOR A LA LEY DE C.22/88, SE GRAFIA EL DOMINIO PUBLICO  
 SICONDICE LA RIBERA DEL MAR CON LA Z.M.T. ANTERIOR A LA LEY DE C.22/88, SE GRAFIA LA RIBERA DEL MAR

EL SUELO DE LA FRANJA COSTERA SE AJUSTARA A LO DISPUESTO EN LOS ARTICULOS DEL 23 AL 30 Y 42 DE LAS DISPOSICIONES TRANSITORIAS 4 2 Y 9 DE LA LEY DE COSTAS

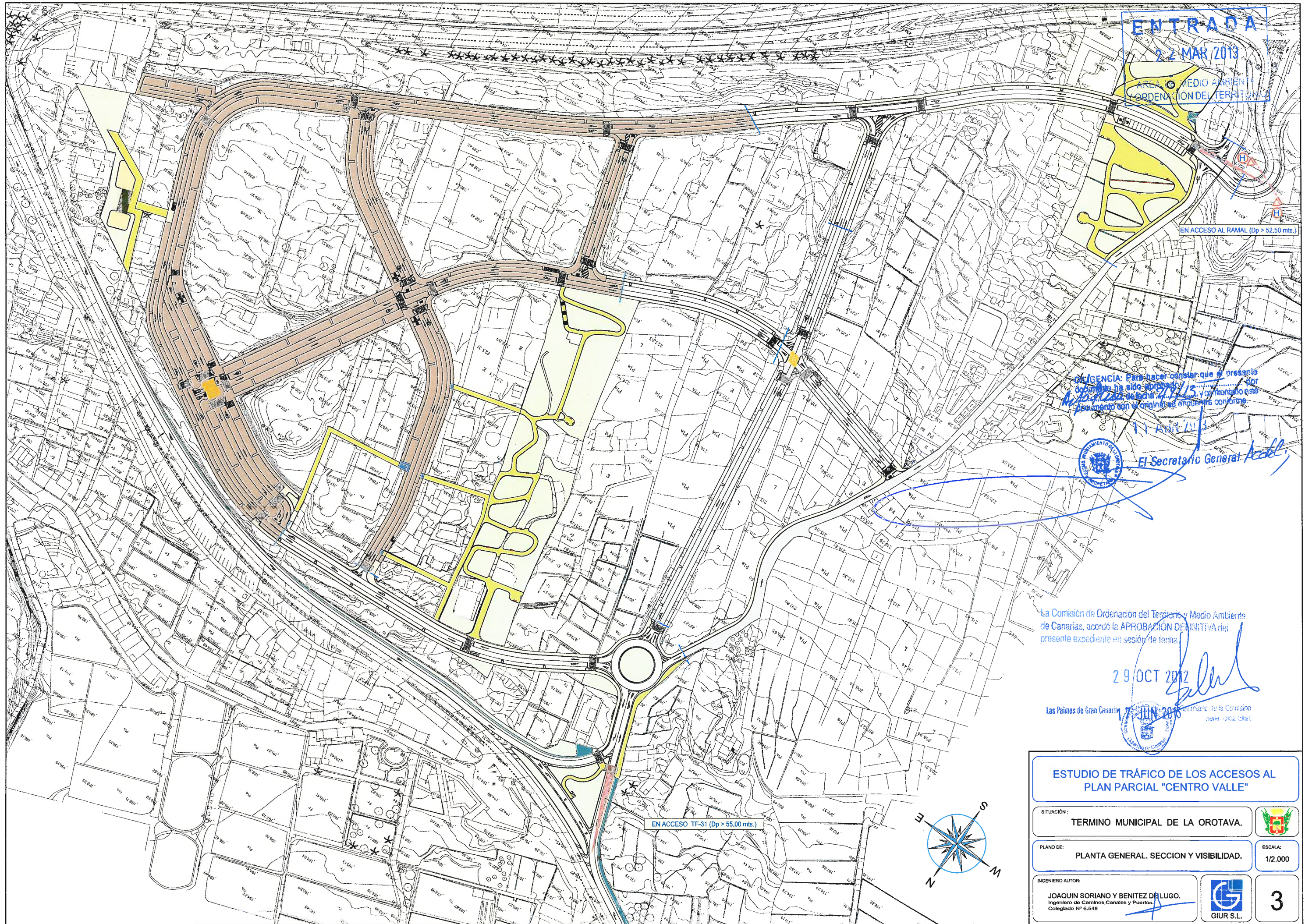
COMISION DE ORDENACION DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

SECRETARIA DE ORDENACION DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

17 JUN 2003

**OFICINA PARA LA REVISION DEL PLAN GENERAL**  
**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LA VILLA DE LA OROTAVA**





**ENTRADA**  
 22 MAR 2013  
 AREA DE MEDIO AMBIENTE  
 ORDENACION DEL TERRITORIO

EN ACCESO AL RAMAL (Dp > 52.50 mts.)

AGENCIA: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado y convalidado por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, en su sesión de fecha 17 JUN 2013, y convalidado este documento con el original que arquitecto conforme.



El Secretario General *Redd*

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha:

29 OCT 2012 *[Signature]*

Las Palmas de Gran Canaria, 17 JUN 2013 *[Signature]*  
 secretario de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente

**ESTUDIO DE TRÁFICO DE LOS ACCESOS AL PLAN PARCIAL "CENTRO VALLE"**

SITUACIÓN:	TERMINO MUNICIPAL DE LA OROTAVA.	
PLANO DE:	PLANTA GENERAL. SECCION Y VISIBILIDAD.	ESCALA: 1/2.000
INGENIERO AUTOR:	JOAQUIN SORIANO Y BENITEZ DE LUGO. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Colegiado Nº 6.548	 3



SECCIÓN H-H

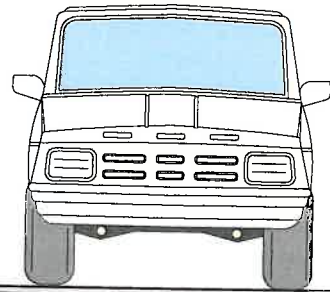
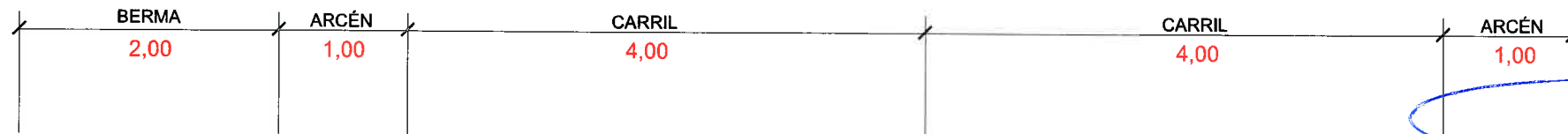
ENTRADA  
22 MAR 2013  
AREA DE MEDIO AMBIENTE  
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por *[Signature]* de fecha *11/1/13* y confrontado este documento con el original se encuentra conforme.

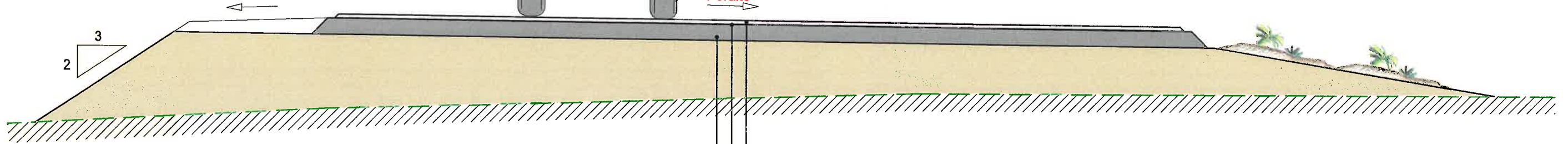
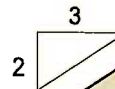
11 ABR 2013



El Secretario General *[Signature]*



Peralte



- ① Rodadura 5 cms AC 16 Surf D (D-12)
- ② Adherencia ECR-1
- ③ Firme existente

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, acordó la APROBACIÓN DEFINITIVA del presente expediente en sesión de fecha:

29 OCT 2012

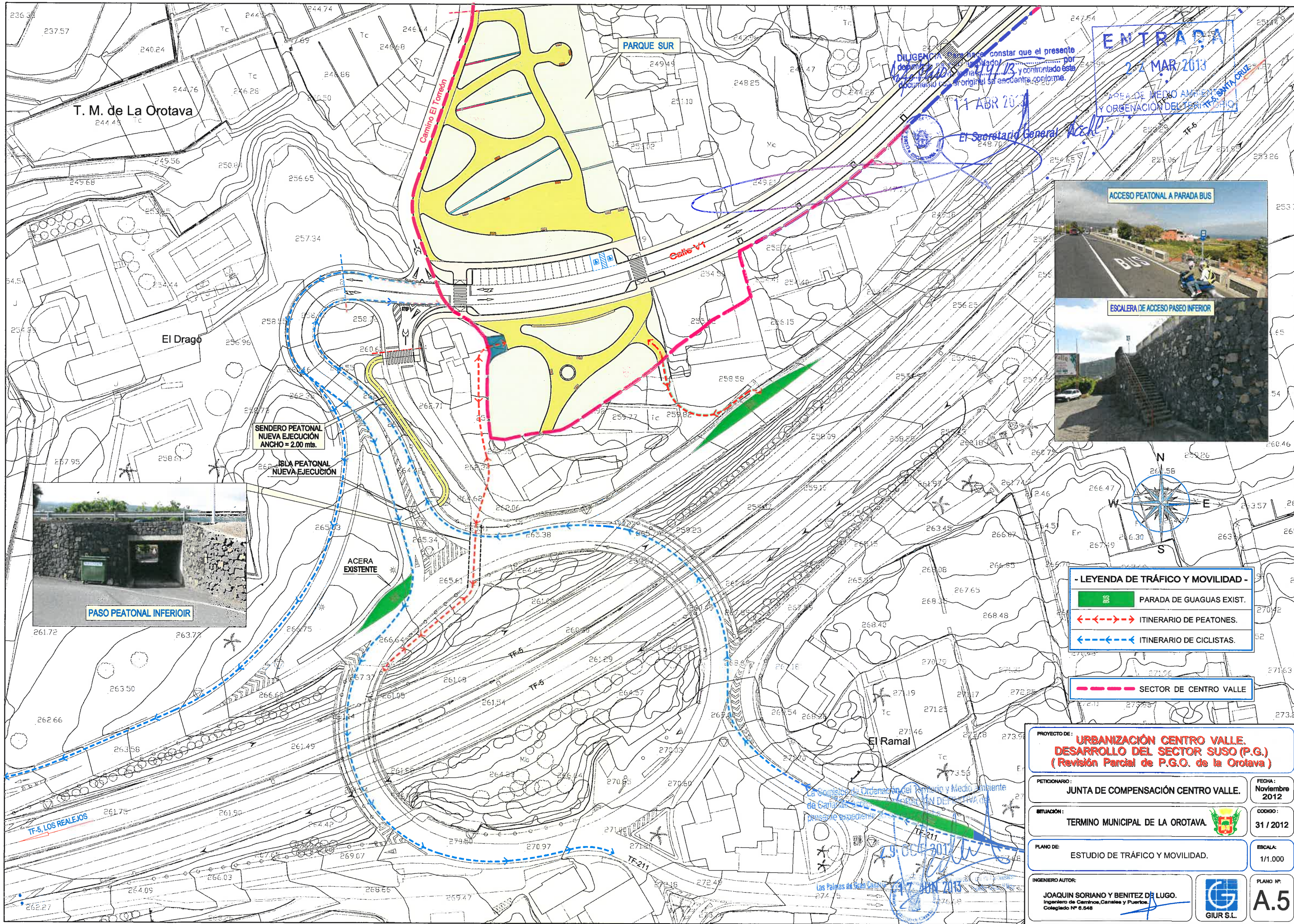
Las Palmas de Gran Canaria, *[Signature]* Secretario de la Comisión  
Seán Díaz Elías

17 JUN 2013

ESTUDIO DE TRÁFICO DE LOS ACCESOS AL "CENTRO VALLE"

SITUACIÓN: TERMINO MUNICIPAL DE LA OROTAVA.	
PLANO DE: SECCIÓN TIPO H-H	ESCALA: 1/50
INGENIERO AUTOR: JOAQUIN SORIANO Y BENITEZ DE LUGO. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Colegiado Nº 6.548	





DEBERIA constar que el presente documento ha sido verificado y comprobado por el Sr. Secretario General de la Oficina de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Santa Cruz de Tenerife.

**ENTRADA**  
22 MAR 2013  
OFICINA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACION DEL TERRITORIO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

11 ABR 2013

El Secretario General



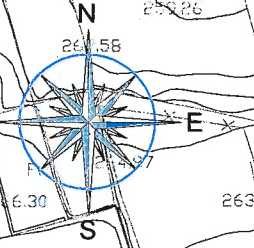
SENDERO PEATONAL NUEVA EJECUCION ANCHO = 2.00 mts.

ISLA PEATONAL NUEVA EJECUCION

ACERA EXISTENTE

**- LEYENDA DE TRÁFICO Y MOVILIDAD -**

- PARADA DE GUAGUAS EXIST.
- ITINERARIO DE PEATONES.
- ITINERARIO DE CICLISTAS.
- SECTOR DE CENTRO VALLE



PROYECTO DE: **URBANIZACIÓN CENTRO VALLE. DESARROLLO DEL SECTOR SUSO (P.G.) (Revisión Parcial de P.G.O. de la Orotava)**

PETICIONARIO: JUNTA DE COMPENSACIÓN CENTRO VALLE.

FECHA: Noviembre 2012

SITUACIÓN: TERMINO MUNICIPAL DE LA OROTAVA.

CODIGO: 31 / 2012

PLANO DE: ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD.

ESCALA: 1/1.000

INGENIERO AUTOR: JOAQUIN SORIANO Y BENITEZ DE LUGO. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Colegiado Nº 6.548

PLANO Nº: **A.5**



La Secretaría de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Santa Cruz de Tenerife. Expediente de tramitación nº 17/2012

29 JUN 2013



