

Tomo VIII

Memoria del Estudio de Movilidad Urbana

**Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la
Competitividad de Costa Adeje, Adeje, Tenerife**







Plan de Modernización, Mejora e Incremento de
la Competitividad de Costa de Adeje

Tomo VIII:

Memoria del Estudio de Movilidad Urbana

COSTA ADEJE

GESPLAN S.A.U.
Abril 2015





Índice del Tomo VIII – Estudio de Movilidad Urbana

1.	INTRODUCCIÓN.....	14
1.1.	MOVILIDAD URBANA.....	15
1.2.	SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE.....	17
2.	OBJETIVOS.....	20
2.1.	ATENDER A LA DEMANDA DE TRANSPORTE, EN LAS MEJORES CONDICIONES TÉCNICAS Y AMBIENTALES	20
2.2.	EXTENDER EL SISTEMA DE ACCESIBILIDAD PARA TODOS	21
2.3.	DISEÑO DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE MÁS EFICIENTE DESDE EL PUNTO DE VISTA ECONÓMICO Y AMBIENTAL	21
2.4.	FOMENTAR EL USO DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS AL VEHÍCULO PRIVADO.....	22
2.5.	INCORPORAR LA RED CICLABLE AL SISTEMA DE TRANSPORTE.....	22
2.6.	EXTENDER EL DERECHO DE INFORMACIÓN EN LOS MODOS DE TRANSPORTE COLECTIVO	22
3.	METODOLOGÍA	24
3.1.	ESCALAS Y ÁMBITO DE TRABAJO.....	24
3.1.1.	Fase I: Recopilación de datos y delimitación del área de estudio.....	24
3.1.2.	Fase II: Descripción del escenario actual, tendencia y objetivos.....	25
3.1.3.	Fase III: Análisis y problemática	25
3.1.4.	Fase IV: Propuestas	26
3.1.5.	Fase V: Edición y maquetación.....	26
4.	MOVILIDAD INSULAR: INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES Y ATRACTORES INSULARES	28
4.1.	DATOS DE MOVILIDAD INSULAR	28
4.1.1.	Movilidad de la población residente	28
4.1.2.	Movilidad de la población no residente.....	32
4.2.	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INSULAR.....	34
4.2.1.	Descripción general.....	34
4.2.2.	Red básica de carreteras	35
4.2.3.	Red secundaria de carreteras.....	35

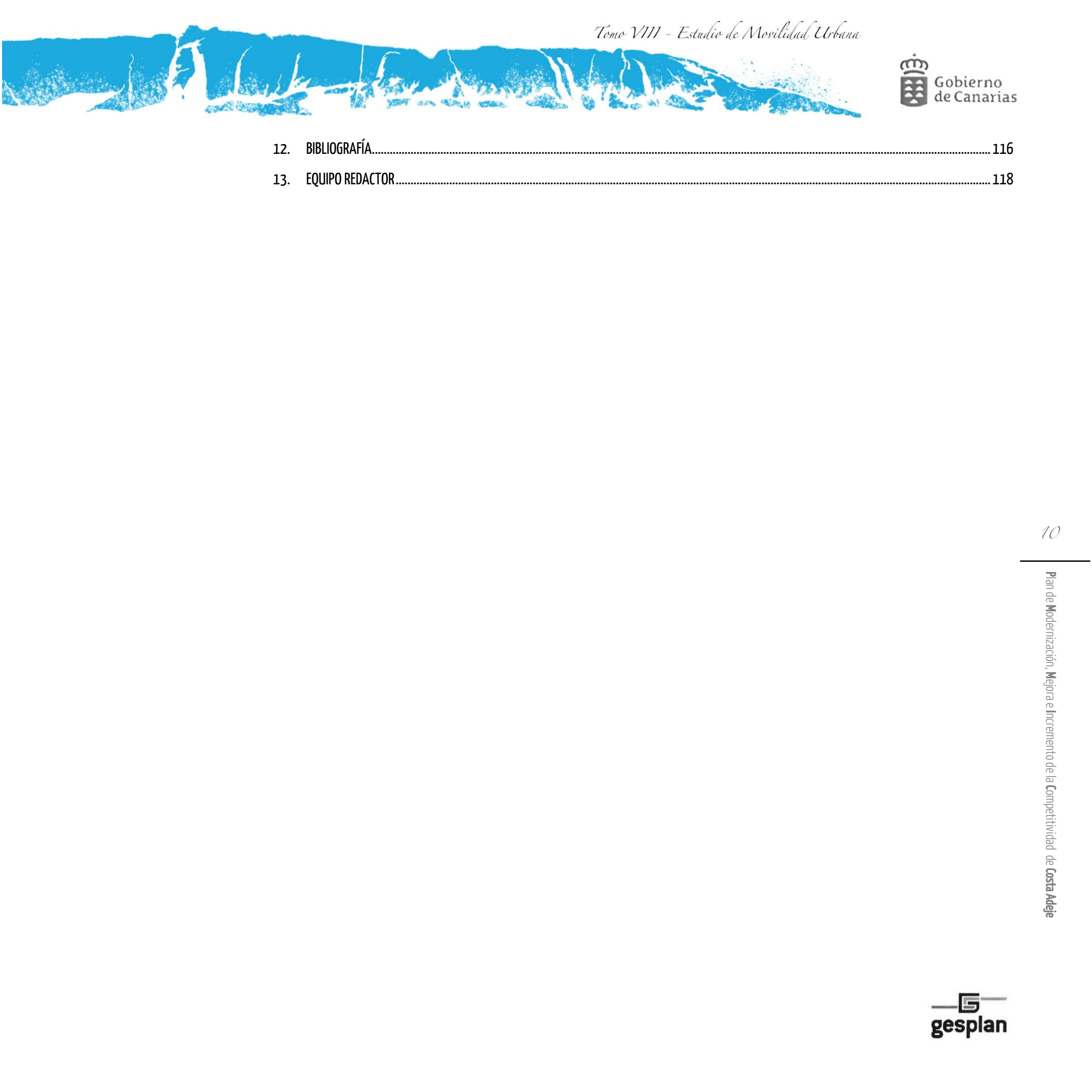
4.3. ATRACTORES INSULARES	36
4.3.1. Marco general.....	36
4.3.2. Infraestructuras de transporte marítimo.....	36
4.3.3. Infraestructuras de transporte aéreo.....	36
5. DATOS SOCIOECONÓMICOS Y DE MOVILIDAD	38
5.1. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN	38
5.1.1. Rasgos demográficos de Adeje.....	38
5.2. PARQUE DE VEHÍCULOS	38
5.2.1. Parque de vehículos actual	38
5.2.2. Parque de vehículos año horizonte.....	39
6. ESTUDIOS PREVIOS	40
7. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	42
7.1. POSICIÓN GEOGRÁFICA DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE	42
7.2. POSICIÓN GEOGRÁFICA DE ADEJE	42
7.3. TERRITORIO Y LÍMITES.....	43
7.4. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	43
7.5. ZONAS DE MOVILIDAD Y SUS CARACTERÍSTICAS	44
7.5.1. Sector 1: Fañabé – El Duque.....	44
7.5.2. Sector 2: Playa de Las Américas	44
7.5.3. Sector 3: San Eugenio – Torviscas.....	45
7.5.4. Sector 4: Miraverde – Torviscas Alto	45
8. ESCENARIO ACTUAL	46
8.1. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO ACTUAL.....	46
8.2. CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO	47
8.3. EQUIPAMIENTOS GENERADORES DE TRÁFICO.....	48
8.3.1. Restauración	49
8.3.2. Ocio.....	50
8.3.3. Áreas comerciales	50



8.3.4. Puerto deportivo.....	53
8.3.5. Espacios libres	53
8.3.6. Educativo	54
8.3.7. Sanitario.....	55
8.3.8. Deportivos.....	55
8.3.9. Playas.....	56
8.4. VÍAS RODADAS	59
8.4.1. Acceso a los núcleos	60
8.4.2. Vías de primer orden.....	61
8.4.3. Vías de segundo orden	61
8.4.4. Vías de tercer orden.....	63
8.5. SENDAS PEATONALES	65
8.5.1. Características globales de la red peatonal de Adeje	66
8.5.2. Usuarios de movilidad reducida	68
8.6. RED CICLABLE	70
8.7. RED DE APARCAMIENTOS.....	70
8.7.1. Tipología	70
8.7.2. Descripción de la red de aparcamientos públicos	70
8.8. SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	72
8.8.1. Líneas de transporte público	72
8.8.2. Servicio taxi.....	80
9. ESTUDIO PORMENORIZADO DEL VIARIO	82
10. ANÁLISIS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE	84
10.1. ACCESIBILIDAD	85
10.1.1. Vías rodadas.....	85
10.1.2. Aparcamientos.....	87
10.1.3. Vías peatonales	89
10.1.4. Red ciclable	90

10.2. CALIDAD DEL SERVICIO.....	91
10.2.1. Servicio público de guaguas.....	92
10.2.2. Servicio público de parada de taxis	92
10.3. TRANSITABILIDAD.....	92
10.4. NIVEL DE SERVICIO	93
10.4.1. Capacidad de las intersecciones.....	93
10.4.2. Nivel de servicio del área de estudio	95
10.5. INTERMODALIDAD	97
11. PROPUESTAS DE MOVILIDAD.....	98
11.1. ACCESOS AL NÚCLEO	100
11.2. RED VIARIA.....	101
11.2.1. Vías de primer orden.....	101
11.2.2. Vías de segundo orden	102
11.2.3. Vías de tercer orden.....	103
11.2.4. Rediseño de nudos y nuevas intersecciones viarias	104
11.2.5. Mejoras generales en las vías	105
11.3. RED PEATONAL	105
11.3.1. Vías de acceso restringido a vehículos.....	106
11.3.2. Vías peatonales de uso exclusivo	107
11.3.3. Paseo marítimo.....	107
11.4. RED CICLISTA.....	107
11.4.1. Criterios de diseño	108
11.4.2. Propuesta de red ciclista.....	108
11.5. RED DE APARCAMIENTOS.....	109
11.6. RED DE TRANSPORTE PÚBLICO	111
11.6.1. Tren del sur	111
11.6.2. Servicio de guaguas	112
11.6.3. Servicio taxi.....	114





12. BIBLIOGRAFÍA..... 116

13. EQUIPO REDACTOR..... 118



Abreviaturas utilizadas en este documento

ARH	Áreas de Regulación Homogénea.
BOC	Boletín Oficial de Canarias.
COAC	Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias.
COTMAC	Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.
CPU	Comisión Provincial de Urbanismo.
D.S.U.	Delimitación de suelo urbano.
DOTC	Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.
DSU	Delimitación de suelo urbano.
EE.LL.PP.	Espacios Libres Públicos.
FITUR	Feria Internacional de Turismo en España.
Ha	Hectáreas.
ISTAC	Instituto Canario de Estadística.
ITB	Internacional Travel Trade Show en Berlín.
Km	Kilómetros.
kv	Kilovoltios.
kW	Kilovatios.
m²	Metros cuadrados.
NE	Nordeste.
NN.SS.	Normas Subsidiarias.
P.ERI	Plan Especial de Reforma Interior.
PERI	Plan Especial de Renovación Interior.
PGO	Plan General de Ordenación.
PIB	Producto Interior Bruto.
PICTE	Plan Integral de Calidad del Turismo Español.
PIOT	Plan Insular de Ordenación de Tenerife.
PMMIC	Plan de Modernización, mejora e incremento de la competitividad.
PTEO	Plan Territorial Especial de Ordenación.
PTEOPRE	Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos de la isla de Tenerife
PTEOTT	Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife.
PTOTT	Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife.
SAU	Suelo apto para urbanizar.
SITCAN	Sistema de Información Territorial de Canarias.
SNU	Suelo No Urbano.
SU	Suelo urbano.
SW	Sudoeste.
TRLOTC	Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo).
VAB	Valor Añadido Bruto.
WTM	World Travel Market en Londres.



1. INTRODUCCIÓN

La movilidad urbana, entendida como la necesidad o el deseo de los ciudadanos de moverse, es por tanto un derecho social que es necesario preservar y garantizar de forma igualitaria.

Según el libro verde sobre la movilidad urbana de la Unión Europea la mayor parte de la población vive en medios urbanos lo que provoca que sean los motores de la economía dentro de la UE y se enfrenten a problemas similares de movilidad debido a la gran población existente, causando problemas de congestión crónica con numerosas consecuencias negativas por lo que se trata de buscar soluciones comunes para las zonas urbanas.

La saturación del tráfico provoca el aumento de los accidentes de tráfico, uno de cada tres accidentes mortales ocurren en zonas urbanas siendo los más vulnerables peatones y ciclistas.

Además también se producen otros problemas derivados de la movilidad urbana como la contaminación atmosférica y el ruido que empeoran cada año debido a la circulación urbana que causa el 40% de las emisiones de CO₂ y el 70% de otros contaminantes.

Para hacer frente a estos problemas se requiere la cooperación y coordinación de la UE ya que la problemática de la movilidad urbana se debe abordar de forma colectiva.

De acuerdo con el libro verde sobre la movilidad urbana: “Un nuevo concepto de movilidad urbana supone aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transporte y organizar la «co-modalidad» entre los distintos modos de transporte colectivo (tren, tranvía, metro, autobús y taxi) y entre los diversos modos de transporte individual (automóvil, bicicleta y marcha a pie). También supone alcanzar unos objetivos comunes de prosperidad económica y de gestión de la demanda de transporte para garantizar la movilidad, la calidad de vida y la protección del medio ambiente; y reconciliar los intereses del transporte de mercancías y del transporte de pasajeros, con independencia del modo de transporte utilizado.”

Dentro de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible existen diferentes propuestas de actuación que podrán ser adoptadas por las administraciones, empresas, agentes sociales, instituciones y la ciudadanía en general, para mejorar el modelo actual de movilidad haciéndolo más eficiente y sostenible. Como se describe en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible: *“La senda de actuación por una movilidad sostenible debe enmarcarse en los tres componentes de la sostenibilidad:*

- **Económico:** satisfacer de forma eficiente las necesidades de movilidad derivadas de las actividades económicas, promoviendo de esta forma el desarrollo y la competitividad.
- **Social:** proporcionar unas adecuadas condiciones de accesibilidad de los ciudadanos a los mercados de trabajo, bienes y servicios, favoreciendo la equidad social y territorial; y los modos de transporte más saludables.
- **Ambiental:** contribuir a la protección del medio ambiente y la salud de los ciudadanos, reduciendo los impactos ambientales del transporte, contribuyendo a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y optimizando el uso de los recursos no renovables, especialmente los energéticos.

En este contexto, los objetivos de esta Estrategia se desarrollan en cinco áreas:

- Territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras.
- Lucha contra el cambio climático y reducción de la dependencia energética.
- Mejora de calidad del aire y reducción del ruido.

- Mejora de la seguridad y salud.
- Gestión de la demanda.”

En Canarias, la movilidad ha empezado a considerarse como tal desde hace poco tiempo. Con la entrada en vigor de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación, **Ley 13/2007 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 y accesible en la comunidad canaria.

La Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y La Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación, persigue los objetivos de suprimir cuantas barreras impidan el acceso a la vida normal de las personas discapacitadas, fomentando, de una parte, la accesibilidad de los lugares y construcciones destinados a un uso que implique concurrencia de público y, de otro, la adaptación de las instalaciones, edificaciones y espacios libres ya existentes.

En la Ley 6/2011, de 21 de marzo, de modificación de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, se hace referencia a la necesidad de la ordenación de los sistemas de transporte municipales a la vez que se establecen los derechos de los usuarios del transporte. Entendiendo por usuarios aquellos que utilizan cualquier medio de transporte público o soliciten los servicios de empresas dedicadas a actividades complementarias o auxiliares.

La enumeración de estos derechos se puede resumir en lo siguiente:

- 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 considera el transporte 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 la integración territorial del archipiélago.

La U.E. confirma que para los viajeros uno de los factores de éxito cruciales de la movilidad en las redes urbanas es poder tomar una decisión informada sobre el modo y la hora del trayecto. Lo que depende de la disponibilidad de información sobre trayectos multimodales e interoperativos, adecuados y de fácil uso para planear el viaje.

1.1. MOVILIDAD URBANA

Entre 1997 y 2007, la movilidad de viajeros en todos los modos en Canarias creció un 20,4%, siendo el vehículo el modo de transporte con mayor crecimiento con un 40,36%, seguido del transporte aéreo con un 26,20%. El modo marítimo tan sólo ha crecido un 1,46% en Canarias.



Los cambios socioeconómicos y demográficos acontecidos en Adeje debido a su desarrollo turístico han afectado al transporte urbano. Actualmente los patrones de movilidad son difusos, con unas largas distancias de viaje y un continuo crecimiento del nivel de motorización.

La Estrategia Española de Movilidad Sostenible pretende implantar planes de movilidad urbana en todos los núcleos que presten el servicio de transporte público, sin excluir la posibilidad de aplicación en ciudades de pequeño tamaño.

El contenido de los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) debe adecuarse a los criterios y orientaciones establecidos por la normativa en la materia. Los planes de movilidad urbana sostenible incluirán:

- Un diagnóstico de la situación
- Los objetivos a conseguir
- Las medidas a adoptar
- Los mecanismos de financiación y programa de inversiones

El carácter integral de las actuaciones que contempla el PMUS deberá planificar y programar las actuaciones en todas las áreas que afecten a la movilidad en el municipio, 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 según la Guía Práctica para la Elaboración e Implantación de PMUS: “

- La regulación y control del acceso y del estacionamiento centros urbanos (tipos de aparcamientos en línea o en batería, reservados para carga y descarga, reservados para personas con movilidad reducida, aparcamientos subterráneos, etc.).
- El desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público (mejoras en el transporte colectivo, modificación del existente, frecuencia de paso, diseño de paradas, preferencia en los cruces, implantación del carril bus, etc.).
- El desarrollo de medidas de integración institucional, tarifaria y física de los diferentes sistemas de transporte público y su intermodalidad.
- La potenciación de estacionamientos de disuasión en las estaciones o paradas de las afueras de las ciudades o en el ámbito metropolitano.
- La ordenación y explotación de la red principal del viario, en relación a los diferentes modos de transporte (modificaciones en los sentidos de circulación, esquemas de acondicionamiento de las intersecciones más conflictivas, desviación del tráfico de tránsito, necesidad de pasos subterráneos, señalización vertical y horizontal, coordinación semafórica, etc.).
- El fomento de la movilidad a pie y en bicicleta, mediante la construcción y/o reserva de espacios y la supresión de barreras arquitectónicas, para el peatón y la bicicleta, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.
- La gestión de la movilidad en aspectos relativos a grandes centros atractores.
- La regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad.”

La evolución de la movilidad urbana en Adeje se refleja en el siguiente diagrama:

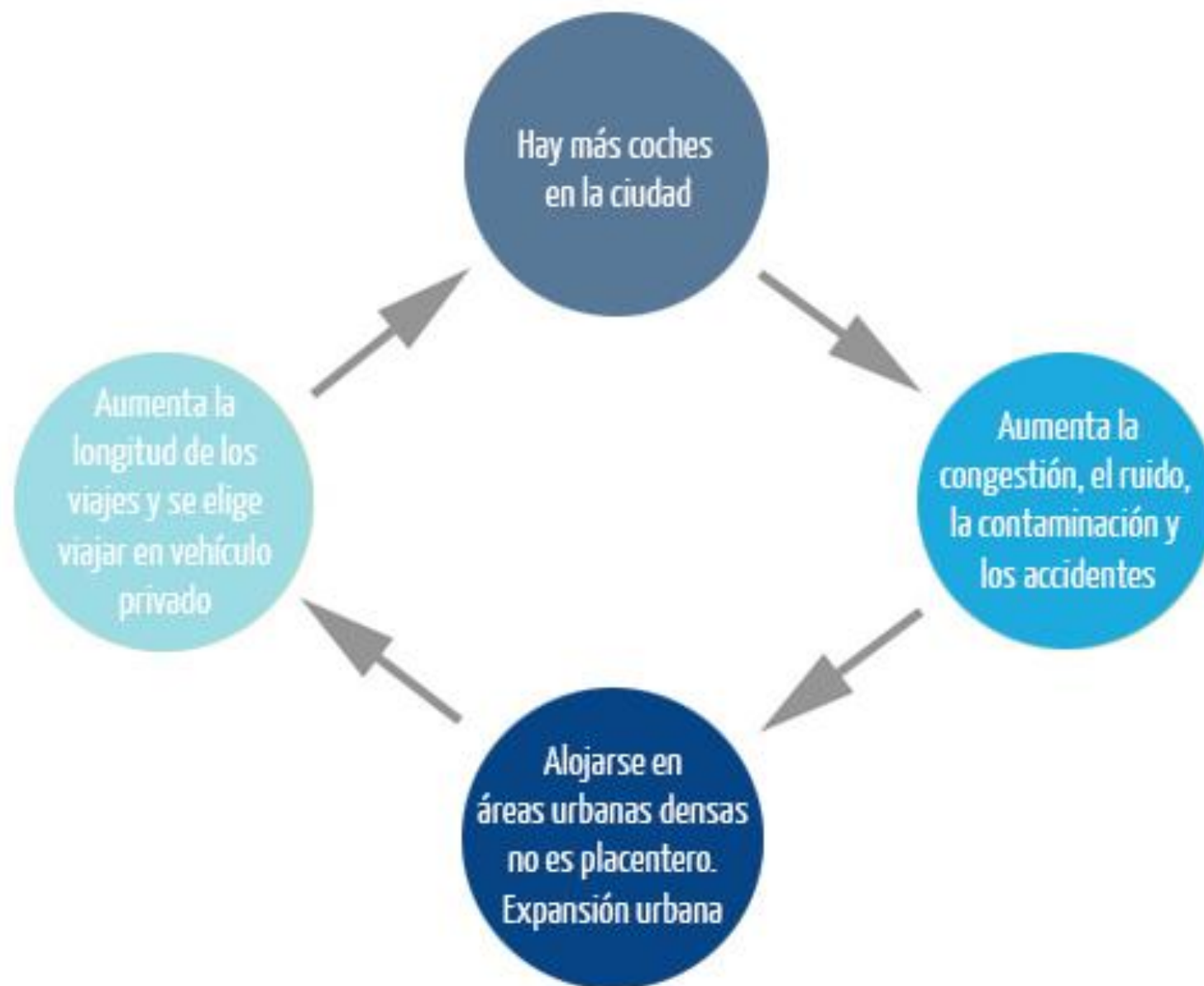


Diagrama: Evolución de la movilidad urbana. Fuente: Guía Práctica de PMUS. Elaboración propia

1.2. SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Según el Consejo de Transportes de la Unión Europea se entiende por transporte sostenible: "aquel que permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compatible con la salud humana y el medioambiente, y fomenta la igualdad dentro de cada generación y entre generaciones sucesivas; resulta asequible, opera equitativamente y con eficacia, ofrece una elección de modos de transporte y apoya una economía competitiva, así como el desarrollo regional equilibrado.



Así mismo, un sistema de transporte sostenible limita las emisiones de residuos dentro de la capacidad del planeta para absorberlos, usa energías renovables al ritmo de generación y utiliza energías no renovables a las tasas de desarrollo de sustitutivos de energías renovables mientras se minimiza el impacto sobre el uso del suelo y la generación de residuos”.

Según lo establecido en las directrices generales de la Estrategia de Movilidad Sostenible, es preciso promover un urbanismo de proximidad, que facilite el uso de los medios de transporte alternativos al automóvil, y potencie el espacio público multifuncional, equilibrando la preponderancia actual del uso del vehículo privado hacia modos de transporte sostenibles.

Por todo lo anterior, es necesario coordinar la planificación urbanística y la movilidad de cara a la consecución de un urbanismo que disminuya las necesidades de desplazamiento, especialmente de los desplazamientos motorizados, y promueva el uso de los modos de transporte más eficientes y sostenibles.



2. OBJETIVOS

El Estudio de Movilidad Urbana de Adeje persigue impulsar un conjunto de actuaciones para conseguir desplazamientos más sostenibles (a pie, bicicleta y transporte público), que sean compatibles con el crecimiento económico, alcanzando con ello una mejor calidad de vida para los ciudadanos y futuras generaciones.

El Libro Verde de la Comisión de Comunidades Europeas aprobado en Septiembre de 2007, fija un objetivo común para el marco europeo en donde para hacer frente al cambio del sistema de transporte se identifican una serie de criterios entre los que se encuentran:

- El transporte urbano inteligente
- Transporte Accesible
- Transporte Seguro y Protegido
- Establecer una nueva cultura en torno al transporte

Las políticas de gestión del propio sistema de transporte deben tener como referencia unos objetivos parciales, o estrategias, que deben ser alcanzadas en determinados períodos de tiempo según la clase del medio de transporte. En resumen, los objetivos diseñados son:

- Atender la Demanda de Transporte, en las mejores condiciones técnicas y ambientales.
- Extender el sistema de Accesibilidad para todos.
- Diseño de un sistema de transporte más eficiente desde el punto de vista económico y ambiental.
- Fomentar el uso de transportes alternativos al vehículo privado.
- Incorporar la red ciclable al sistema de transporte.
- Extender el derecho de información en los modos de transporte colectivo.
- Mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía.

2.1. ATENDER A LA DEMANDA DE TRANSPORTE, EN LAS MEJORES CONDICIONES TÉCNICAS Y AMBIENTALES

- Adaptar infraestructuras para su mejor explotación por los diferentes medios, y con ello disminuir los niveles de servicio de aquellas infraestructuras sobreexplotadas.
- Consolidar velocidades comerciales y procurar la regularidad y fiabilidad de los servicios con los sistemas de transporte colectivo.
- Facilitar el uso peatonal del viario con itinerarios y áreas peatonales con una verdadera red urbana que conecte barrios, la cual se apoya en aparcamientos tanto para vehículos privados como bicicletas.

- Fomentar el uso de aparcamientos disuasorios para con ello suprimir rutas innecesarias para el vehículo privado dentro del área de centralidad y, además, liberar determinadas zonas urbanas, especialmente el frente litoral.
- Adecuar zonas de carga y descarga que permita una adecuada convivencia entre el servicio prestado a los comerciales y el uso de la vía pública por parte del resto de usuarios, minimizando las interferencias que se puedan crear.

2.2. EXTENDER EL SISTEMA DE ACCESIBILIDAD PARA TODOS

- Adaptación de las infraestructuras a la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y la Ley 8/1995, de, 6 de Abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación.
- Facilitar la accesibilidad y utilización de los bienes y servicios de la sociedad por parte de todas aquellas personas con movilidad o comunicación reducida o con cualquier otra limitación, tengan éstas carácter permanente o transitorio.
- Promover ayudas técnicas adecuadas para evitar y suprimir las barreras y todos aquellos obstáculos físicos y sensoriales que impidan o dificulten el normal desenvolvimiento de aquel sector de la población.
- Dar cabida al enunciado del objetivo por medio de conexiones entre barrios, y a su vez interconexiones entre los núcleos de población que forman cada uno.
- En función de los grados de libertad que cada medio de transporte proporciona, adaptar éstos a la evolución de asentamientos residenciales.
- Diseñar nuevos modos de atención a la demanda en zonas de débil intensidad.
- Plantear la implantación de un nuevo sistema tarifario para por un lado disuadir del uso del transporte privado y fomentar el colectivo o alternativo.
- Reconfigurar la jerarquía de la red viaria, priorizando la figura del peatón frente a la del vehículo privado en aquellos espacios y vías donde sea primordial aumentar la calidad ambiental del núcleo. Modificar y optimizar los usos de la vía mediante intervenciones de cambios de sección y peatonalización.
- Eliminar las barreras creadas por las infraestructuras urbanísticas y mejorar la transición entre el medio natural y el urbano, obteniendo un equilibrio y armonía con los valores naturales existentes del núcleo urbano.

2.3. DISEÑO DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE MÁS EFICIENTE DESDE EL PUNTO DE VISTA ECONÓMICO Y AMBIENTAL

- Establecer la prioridad para los itinerarios de corto-medio recorrido para los medios como el peatonal o la bicicleta, con gasto de contaminación cero.
- Contemplar la mejora de los cruces entre distintos medios de transporte, para con ello garantizar una mayor seguridad y confort en el uso.



- Incorporar una red ciclable definida, estable y útil.
- Mejorar las sendas de los medios de transporte alternativos para con ello seducir a los usuarios y por consiguiente se produzca una mayor utilización de los transporte con contaminación nula.
- Suprimir los espacios dedicados a los medios de transporte consumidores de combustibles fósiles y planificar una red de aparcamientos subterráneos que no invadan espacio superficial.
- Aumento de la reserva de espacios libres, optimización del viario y supresión de barreras arquitectónicas creando un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.
- Optimización en cuanto a la relación entre los diferentes modos de transporte y funcionamiento del tráfico (modificaciones en los sentidos de circulación, acondicionamiento de las intersecciones más conflictivas, señalización, etc.).
- Adaptar los recorridos del servicio público de transporte colectivo a la nueva jerarquía y configuración viaria, aumentando la cobertura del servicio y ubicando las paradas junto a otros servicios de transporte para fomentar la intermodalidad.

2.4. FOMENTAR EL USO DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS AL VEHÍCULO PRIVADO

- Explotar las infraestructuras existentes, para según el caso dotar de sendas por las cuales discurrir itinerarios de otros medios de transporte distintos al del vehículo privado.
- Establecer zonas de aparcamiento para vehículos en el extrarradio del núcleo y allí donde los medios con mayores solicitudes lo requieran.
- Constituir sendas de medios alternativos.

2.5. INCORPORAR LA RED CICLABLE AL SISTEMA DE TRANSPORTE

- Promover un anillo ciclista que comunique los barrios que por sus condiciones orográficas así lo permitan.
- Promocionar el medio de la bicicleta en el núcleo de población, aludiendo a que es un transporte, ecológico, económico, saludable y sin problemas de accesos y tránsitos.

2.6. EXTENDER EL DERECHO DE INFORMACIÓN EN LOS MODOS DE TRANSPORTE COLECTIVO

- Dotar de instalaciones de información dinámica en los puntos más significativos del sistema, ante el cual el usuario conozca el tiempo de espera hasta el paso de la guagua.
- Proporcionar los medios alternativos, dando facilidades a los mismos y haciéndolas saber a la población.



3. METODOLOGÍA

Previo al comienzo de la redacción del documento se ha establecido un sistema de fases que servirá como patrón para los trabajos a realizar. En este sistema de fases se diferencian por orden cronológico y por su caracterización los trabajos que son necesarios para alcanzar la estructura final del documento.

3.1. ESCALAS Y ÁMBITO DE TRABAJO

El Estudio de Movilidad Urbana se ha realizado a tres escalas de trabajo:

- Estudio a escala insular, donde se ha teniendo en cuenta la ubicación del núcleo en la isla, su relación con otros núcleos, sus conexiones con las diferentes redes de infraestructura y relación con las diferentes dotaciones y equipamientos insulares.
- Estudio global del núcleo de Adeje, en la que se han recopilado datos socioeconómicos, demográficos y estadísticas, se han realizado encuestas de movilidad a residentes y turísticas, y se ha mantenido entrevistas con diferentes agentes involucrados en el campo de la movilidad. El objeto de esta toma de datos ha sido el tener una visión global de lo que ocurre en el núcleo de los distintos medios de transporte (rodado, público, ciclable y peatonal), abordando aspectos sobre la configuración, funcionamiento, capacidad, transitabilidad, accesibilidad, calidad, estado de las infraestructuras y sus materiales.
- Estudio pormenorizado del viario, en la que se ha realizado una toma de datos concreta de todas las vías principales, secundarias y terciarias, con el objeto de diagnosticar los problemas y carencias del espacio público y visualizar las oportunidades que ofrece la reconfiguración del viario.

3.1.1. FASE I: RECOPIACIÓN DE DATOS Y DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

La Fase I consta en primer lugar de una etapa de recopilación de datos. Estos datos pasan principalmente por analizar el planeamiento existente.

Se extraen los contenidos referidos a la movilidad y al viario urbano del Plan General de Ordenación Urbana de Adeje vigente, las consideraciones que incluye el Plan Insular de Ordenación de Tenerife y todos aquellos planes parciales, proyectos previstos y estudios en el entorno del área de estudio de Adeje. En este apartado se buscan las informaciones estadísticas necesarias para el trabajo en cuestión recurriendo al Instituto Canario de Estadística (ISTAC), Consejerías competentes del Gobierno de Canarias, Cabildo de Tenerife, Ayuntamiento de Adeje, así como aquellas administraciones que pudieran aportar información.

Una vez concluido el trabajo de planeamiento se comprueba la vigencia de las normativas de trabajo. En este caso una de las legislaciones más significativas es la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y la Ley 8/1995 de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación, la cual determina anchos mínimos y pendientes máximas entre otros, que son factores determinantes en el dimensionamiento del viario.

Otro de los baluartes importantes del Estudio de Movilidad es la coordinación con los organismos locales, que en este caso son conocedores de los entresijos de la movilidad local. Se ha recopilado información de las Concejalías del Ayuntamiento de Adeje con responsabilidades en el sector, en



el caso de los departamentos de Urbanismo y Obras y Policía Local, habiéndose también tenido en cuenta para la obtención de dichos datos a las empresas privadas de transporte colectivo de pasajeros.

La cartografía empleada en el documento es la última que la empresa GRAFCAN posee. Se ha compuesto una referencia cartográfica en donde conviven la última versión de cartografía a escala 1:5.000 y 1:1.000. Los planos han sido representados a escala suficiente para poder definir y valorar la descripción, el análisis y las posteriores propuestas de mejora.

Cumplida la etapa de recopilación de datos, se pasa a delimitar el área de estudio, la cual corresponderá en lo que a municipalidad se refiere al núcleo turístico de Adeje y su entrono.

3.1.2. FASE II: DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO ACTUAL, TENDENCIA Y OBJETIVOS

En esta fase se coordinan los trabajos de gabinete con los de campo. El primero de ellos tiene como fin la medición del sistema de transporte, mientras que el segundo de ellos parte con el objeto de contrastar datos que en estudio puedan ser confusos o variables, toda vez que se aumenta la información que se posee con toma de fotografías, toma de datos in situ e incluso la visualización del problema en el momento puntual que se produce (caso de retenciones, tránsitos complejos, etc.).

Mediante estudio cartográfico se analizan los anchos de todas aquellas vías que formen parte del sistema de transporte, en el caso de vías rodadas y sendas peatonales, entendiéndose como vías rodadas aquellas trazas del viario por donde discurren vehículos, ya sean a motor o con tracción humana; y por sendas peatonales aquellos espacios del viario reservado para el tránsito por marcha humana. Con el objeto de conllevar una comprensión a simple vista de los planos se ha dispuesto de una gama de colores que representan la idoneidad de la vía según el caso.

Como complemento a esta información y facilitando la comprensión de la movilidad se identifica el pavimento del viario, localizando vías de asfalto, hormigón, peatonales o rodadas.

Forman parte también del propio sistema viario las infraestructuras referidas al aparcamiento. En este caso se localizarán las situaciones de aparcamiento en la vía y también aquellos emplazamientos de estacionamiento colectivo. Es importante también conocer el número de plazas de aparcamientos de uso particular, los cuales sumados a los de uso público esclarecen el total de plazas de aparcamiento del núcleo turístico.

El transporte colectivo e individualizado de pasajeros también está representado mediante planos de su estado actual y su localización de paradas y recorridos en el caso de las guaguas.

Para poder alcanzar el escenario futuro se han diseñado unos objetivos claros y concisos. Para la consecución de estos objetivos se determinan otros objetivos parciales o estrategias.

3.1.3. FASE III: ANÁLISIS Y PROBLEMÁTICA

Se han considerado una serie de variables derivadas del sistema de transporte, las cuales son las encargadas de dejar al descubierto las posibles carencias del sistema.

Estas variables son las que en el apartado de análisis, destacan la problemática existente y prevista. La relación de las variables empleadas es la siguiente:



- Accesibilidad
- Transitabilidad
- Nivel de servicio de la red
- Calidad del servicio
- Intermodalidad

3.1.4. FASE IV: PROPUESTAS

Dado que este Estudio de Movilidad Urbana es un documento de apoyo de una Diagnósis Propositiva, las propuestas se han llevado a cabo en contacto directo con la fase de ordenación de este último documento, supervisando y aportando la información necesaria para llegar a la mejor propuesta de ordenación. En este capítulo se encuentra una relación completa de las actuaciones que configuran el nuevo sistema de movilidad propuesto, en donde se incluye una descripción genérica de las mismas y un plano adjunto.

3.1.5. FASE V: EDICIÓN Y MAQUETACIÓN

El Estudio de Movilidad contiene la siguiente documentación:

- Memoria.
- Planos.



4. MOVILIDAD INSULAR: INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES Y ATRACTORES INSULARES

Los atractores y de las infraestructuras de transporte a nivel insular estructura el comportamiento de la movilidad hasta el nivel urbano.

4.1. DATOS DE MOVILIDAD INSULAR

En Tenerife existen unos problemas de movilidad importantes dichos problemas no provienen de una escasez de la infraestructura viaria ya que la isla cuenta con 2102 kilómetros de carreteras.

Existe una relación entre los problemas de movilidad y la dispersión ya que en el área metropolitana se concentra el 63,3% del transporte público. Los principales problemas se localizan en las entradas a las zonas urbanas y en determinados tramos horarios. La falta de una oferta de transporte público competitiva también afecta a los problemas de tráfico existentes.

Por otro lado, dentro de la movilidad de la isla pueden diferenciarse dos tipos de protagonistas, los Residentes, cuya movilidad ha sido analizada previamente, y los No Residentes. Dentro de la tipología de No Residentes, el grupo mayoritario es el de los turistas, que constituye un elemento fundamental y como se verá en el análisis correspondiente, muestra una participación nada despreciable en el total de la movilidad, aunque con pautas, principalmente las relativas al reparto modal, claramente diferenciadas de las que mantiene el Residente.

La información para dicha investigación ha sido recogida a través de una encuesta presencial a turistas alojados en la Isla.

El número de encuestas realizadas en el Plan Territorial de Transporte asciende a un total de 4.995, siendo el error muestral inferior al 2%. Como universo se ha tomado la oferta turística a nivel de Macrozonas. Respecto al estudio de movilidad de los residentes, se ha producido una variación en el análisis espacial, agregando las Macrozonas del Área Metropolitana.

4.1.1. MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN RESIDENTE

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife obtiene mediante encuestas y estudios los siguientes datos:

MACROZONA RESIDENCIA	Nº DE VEHÍCULOS POR HOGAR
08. SUROESTE	1,53
09. ABONA	1,49
ISLA DE TENERIFE	1,50

Tabla: Número medio de vehículos por hogar. Fuente: PTEOTT

Destacar que la tipología de vehículos muestra que el 83% son turismos. En cuanto al estacionamiento de éstos en el lugar de residencia, fundamentalmente son aparcados en garaje, seguido de la calle.

El índice de motorización medio es de 562 vehículos por cada 1.000 habs.

MACROZONA RESIDENCIA TIPO DE VEHÍCULO	ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN
	VEHÍCULOS POR 1.000 HABS
08. SUROESTE	620
09. ABONA	575

Tabla: Índice de motorización de las personas (veh. por 1000 hab.). Fuente: PTEOTT

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

ÍNDICE DE MOVILIDAD (VIAJES/DÍA)	MODOS DE TRANSPORTE			
	1. A PIE	2. MOTORIZADOS	3.PRIVADO	4.PUBLICO
TOTAL	0,6	1,8	1,5	0,3

Tabla: Índices de movilidad por modos de transporte. Fuente: PTEOTT

Como se observa en el gráfico, el principal motivo de viaje es el trabajo, que representa el 36% de los viajes, a continuación estudios y ocio son los motivos más importantes, aproximadamente un 14% cada uno, compras y asunto personal ocupan el tercer lugar en importancia, 8,8% y 8,3% respectivamente.

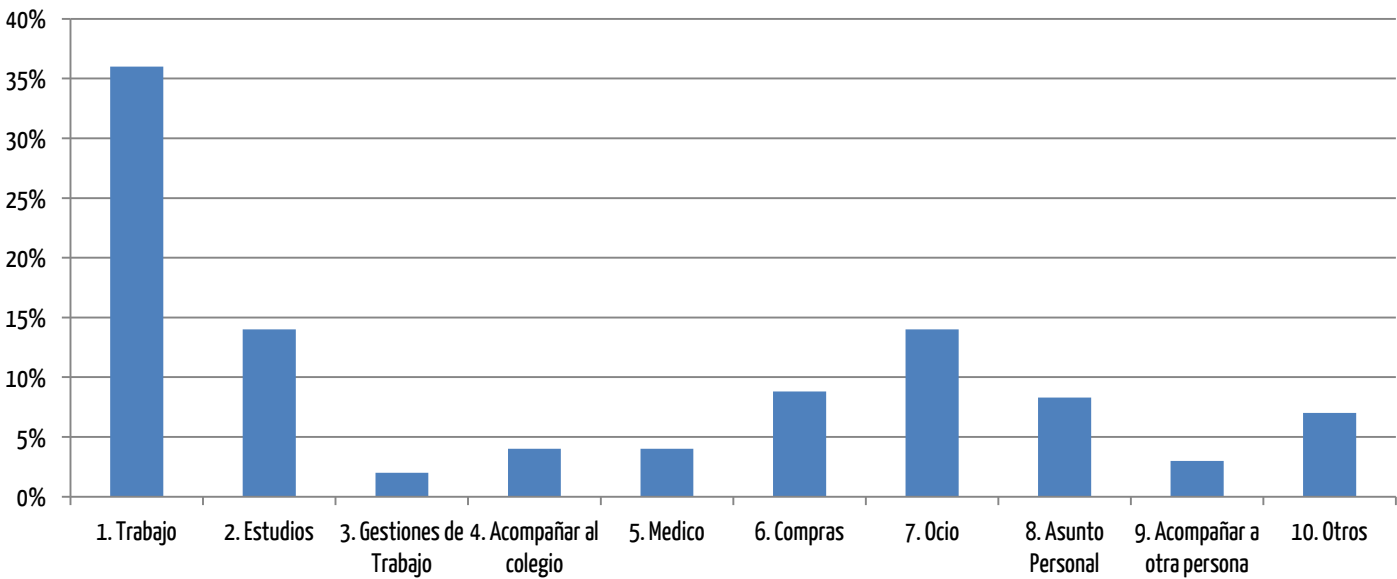


Gráfico: Distribución de viajes por motivos. Fuente: PTEOTT



Esta tabla muestra el índice relativo del porcentaje que en cada Macrozona representan los viajes generados correspondientes a cada motivo de viaje respecto de la media en toda la isla.

MACROZONA RESIDENCIA	1. TRABAJO	2. ESTUDIOS	3. GESTIONES DE TRABAJO	4. ACOMPAÑAR AL COLEGIO	5. MEDICO	6. COMPRAS	7. OCIO	8. ASUNTO PERSONAL	9. OTROS	TOTAL
08. SUROESTE	1,3	0,8	1,3	0,4	0,9	1,0	1,0	0,5	0,8	1,0
09. ABONA	1,1	0,9	1,1	1,0	0,9	0,9	1,2	1,1	0,6	1,0

Tabla: Índice relativo de viajes por motivo y macrozonas. Fuente:PTEOT

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

MODO	% TOTAL
01. A PIE	22,4
02. PRIVADO	64,2
03. PÚBLICO	13,4
TOTAL	100

Tabla: Distribución de viajes por modos (%)Fuente:PTEOTT

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

- En los viajes por motivo trabajo el uso de vehículo privado es superior al uso general (79% de privado en motivo trabajo frente a 64% en viajes totales). Casi un 80% de los viajes por trabajo se realizan en coche, el resto, 20%, se llevan a cabo en partes iguales en transporte público y a pie.
- Los viajes por estudios, aunque igualmente se realizan fundamentalmente en vehículo privado, la participación de este modo es muy inferior a la que arrojan los viajes totales (48% de privado en motivo estudios frente a 64% en viajes totales). Sin embargo, es en los viajes por estudios en los que el uso del transporte público es mayor (un 22% de los viajes que se realizan por este motivo frente a un 13,2% de uso general).
- Por último, en los motivos que pertenecen a la movilidad no obligada, se observa un mayor protagonismo de la movilidad no motorizada, viajes a pie. Igualmente destaca la baja utilización del transporte público, inferior en ambos casos al % de este modo sobre los viajes totales.

PRINCIPALES MOTIVOS	DISTRIBUCIÓN DE VIAJES POR MODOS		
	01. A PIE	02. PRIVADO	03. PÚBLICO
01. TRABAJO	11,5	78,7	9,9
02. ESTUDIOS	31,5	48,0	22,4
03. OCIO	44,1	44,2	11,7
04. COMPRAS	37,6	54,7	7,5
TOTAL	22,4	64,2	13,2

Tabla: Distribución de viajes por modos y motivos Fuente:PTEOTT

Aunque las estructuras de distribución por motivos de viaje vienen a ser relativamente homogéneas en las distintas Macrozonas, es posible identificar las siguientes pautas de generación en la movilidad obligada:

- Un mayor volumen relativo de viajes generados por trabajo en aquellas zonas en que el peso de la población ocupada respecto del total también es destacada. Se trata de las Macrozonas 08.Suroeste y 09.Abona, con un 46% y 39% respectivamente de viajes generados por trabajo, sobre un 36% de media en la isla. Los porcentajes que la población ocupada representan respecto de total son el 53,5% y 52% respectivamente, sobre un 44% de media en la isla.
- Similar comentario merecen los viajes generados por estudios, siendo las Macrozonas que presentan mayor porcentaje relativo a la media en la isla la 0.3.Laguna Centro y 11. Valle de Güímar, coincidiendo con que son aquellas cuyos porcentajes de población estudiante son los más elevados de la isla.

MACROZONA GENERACIÓN	MOTIVO DEL VIAJE									
	1. TRABAJO	2. ESTUDIOS	3. GESTIONES DE TRABAJO	4 ACOMPañAR AL COLEGIO	5. MEDICO	6. COMPRAS	7. OCIO	8.ASUNTO PERSONAL	9. OTROS	TOTAL
08. SUROESTE	45,6%	10,9%	1,2%	1,4%	3,2%	9,2%	13,9%	4,4%	6,5%	100,0%
09. ABONA	39,0%	12,2%	0,7%	3,5%	3,2%	8,0%	16,6%	9,1%	5,1%	100,0%

Tabla: Viajes generados por motivos (%) Fuente: PTEOTT

Las siguientes tablas muestran la distribución porcentual de los viajes atraídos por Macrozona y motivo y un índice de especialización (confeccionado para cada una de las categorías de motivos de viaje para detectar la especialización de cada zona según el peso de los viajes atraídos por cada Macrozona y cada motivo en relación a éste en toda la isla, representado por la unidad).

MACROZONA ATRACCIÓN	MOTIVO DE VIAJE										
	1. TRABAJO	2. ESTUDIOS	3. GESTIONES DE TRABAJO	4. ACOMPañAR AL COLEGIO	5. MEDICO	6. COMPRAS	7. OCIO	8. ASUNTO PERSONAL	9. ACOMPañAR A OTRA PERSONA	10. OTROS	TOTAL
08. SUROESTE	50,3%	9,1%	1.4%	1,5%	2,3%	8,2%	12,9%	5,2%	3,5%	5,6%	100,0%
09. ABONA	39,7%	12,3%	0,9%	3,4%	2,9%	7,5%	17,8%	8,4%	2,3%	4,9%	100,0%

Tabla: Viajes atraídos por motivos (%) Fuente: PTEOTT

MACROZONA GENERACIÓN	ÍNDICE DE ESPECIALIZACIÓN			
	TRABAJO	ESTUDIOS	OCIO	COMPRAS
08. SUROESTE	1,4	0,7	0,9	0,9
09. ABONA	1,1	0,9	1,3	0,8

Tabla: Índice de especialización de la atracción por motivo Fuente: PTEOTT



4.1.2. MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN NO RESIDENTE

De acuerdo con el PTEOT el número de viajes que realizan los turistas fuera del área estricta de alojamiento y sin incluir los traslados, asciende a 226.086 viajes. El número de desplazamientos por persona al día es de 1,71.

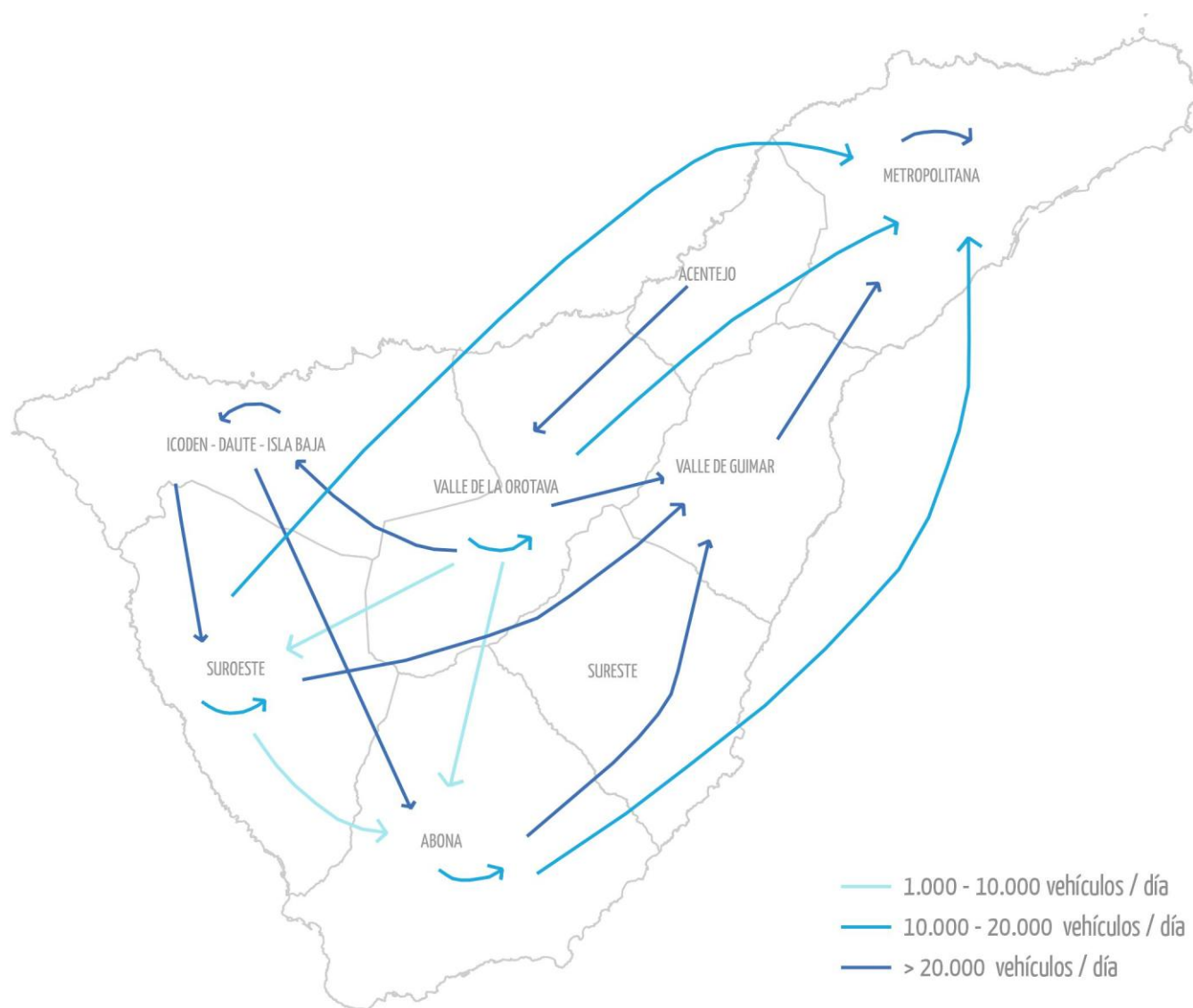


Imagen: Viajes Origen - Destino Fuente: PTEOTT

La Tabla siguiente recoge el modo de transporte utilizado para los desplazamientos fuera del área turística de alojamiento.

La distribución por modo de transporte usado por el turista durante su estancia en la Isla es la siguiente:

- A pie 1,15%
- Bicicleta 0,04%
- Modos privados 48,74%
- Modos públicos 50,03%. De éstos, el 69% son viajes en guagua discrecional turística y el 20% guagua regular. Respecto del total, la guagua discrecional turística representa el modo del 34,5% de los viajes, siendo el segundo modo, después del coche alquiler más utilizado.
- Otros modos 0,05%

MACROZONA	MOTIVO DE TRANSPORTE											TOTAL
	1. A PIE	2. COCHE ALQUILADO	3. GUAGUA DISCRECIONAL TURÍSTICA	4. GUAGUA URBANA	5. GUAGUA INTERURBANA	6. BICICLETA PROPIA	7. TAXI	8. BARCO	9. TRANVÍA	10. TRANSPORTE ESPECIAL	11. OTROS	
04. Abona	0,87%	45,49%	36,65%	0,87%	9,05%	0,00%	1,57%	4,65%	0,38%	0,31%	0,14%	100,0%
05. Suroeste	1,05%	48,00%	39,43%	1,40%	5,39%	0,00%	2,13%	2,10%	0,19%	0,31%	0,00%	100,0%

Tabla: Modos de transporte utilizados para los desplazamientos Fuente: PTEOTT

Los turistas alojados en la Isla tienen como principal motivo de los desplazamientos dentro de su área turística “dar un paseo” 34% seguido del motivo de ir a la playa (31%).

El principal y predominante modo de transporte para los desplazamientos en el área de alojamiento del turista es a pie seguido de los modos privados y los modos públicos.

Otra información relevante en cuanto a la movilidad de los turistas a nivel insular es el modo de transporte y el motivo del desplazamiento que realizan los no residentes.

MODO DE TRANSPORTE/MOTIVO	01.PLAYA	02.ATRACCIÓN TURÍSTICA	03.COMPRAS	04.PASEO	05.OTROS	TOTAL
01. A pie	90,14%	51,34%	87,88%	99,03%	81,06%	95,09%
02. Coche conductor	2,75%	6,61%	4,33%	0,10%	6,49%	1,24%
03. Coche acompañante	1,58%	0,00%	7,79%	0,34%	7,32%	1,20%
04. Guagua urbana	1,22%	6,61%	0,00%	0,10%	0,00%	0,44%
05. Bicicleta alquilada	0,58%	0,00%	0,00%	0,20%	0,00%	0,26%
06. Bicicleta propia	0,43%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,10%
07. Guagua discrecional turística	0,00%	13,21%	0,00%	0,14%	0,00%	0,29%
08. Taxi	3,31%	17,82%	0,00%	0,00%	5,14%	1,24%
09. Otros	0,00%	4,42%	0,00%	0,10%	0,00%	0,13%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabla: Distribución de los modos de transporte y motivos de los desplazamientos con frecuencia en el día Fuente: PTEOTT



4.2. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INSULAR

4.2.1. DESCRIPCIÓN GENERAL

El transporte terrestre en la isla de Tenerife, a excepción del área metropolitana donde existe una red de tranvías, se articula por medio de infraestructuras viarias que responden al modo de poblamiento y de ocupación del territorio, así como a su evolución. Puede decirse que la red de infraestructuras de carreteras de la Isla está condicionada por las características orográficas del territorio y por la distribución de la población.

Existen 342 núcleos de población en la isla, de los que más de dos terceras partes (223) tienen una población inferior a los 1.000 habitantes y más de la mitad (177) menos de 500 habitantes. Destaca el alto grado de dispersión de la población que contrasta con la concentración de empleo en algunas zonas (Área Metropolitana, Sur, Puerto de la Cruz), lo cual provoca un importante flujo diario de desplazamientos de población desde sus lugares de residencia a los principales centros de trabajo.

El desarrollo económico del sur ha generado importantes flujos de habitantes que, provenientes del norte de la Isla (más poblado), se desplazan diariamente hacia el sur por motivos de trabajo.

La red de carreteras basada en los anillos de circunvalación, en los que confluyen los sistemas radiales de articulación con los distintos núcleos. Así, Tenerife en materia de vías de comunicación terrestre, carreteras y autopistas, se estructura de la siguiente manera:

- Por un lado, existe una ronda de circunvalación (en forma de autopista en la vertiente este y de carretera en la oeste) de la cual es tributaria una serie de vías secundarias que comunican las diversas partes de la Isla.
- Por otro, se establecen, en torno a los núcleos poblacionales más densos y sus respectivas áreas de influencia, pequeñas redes de comunicaciones, como son las rondas a los centros urbanos, los accesos a los centros estratégicos de la Isla (puertos, aeropuertos y refinerías) y los accesos que dan servicio a los núcleos de población más tradicionales. En este sentido se podrían destacar las siguientes tres áreas:
 - o Zona capitalina, Santa Cruz de Tenerife-La Laguna.
 - o Zona norte, Puerto de la Cruz-La Orotava.
 - o Zona sur, Los Cristianos-Playa de Las Américas.

Comparando la dotación de carreteras de Tenerife con el total nacional, se obtiene que la Isla dispone de una mayor densidad de carreteras respecto a la superficie (se trata de un territorio relativamente pequeño) y un menor número de kilómetros de carretera por habitante (es una Isla densamente poblada). En la tabla siguiente se muestra esta comparación.

TERRITORIO	TOTAL Km	Km/Km ² SUPERFICIE	Km/1000 HABITANTES
SANTA CRUZ DE TENERIFE	2.497	0,738	2,538
CANARIAS	4.467	0,600	2,205
ESPAÑA	166.011	0,328	3,673

Tabla: Dotación de Carreteras en la isla de Tenerife, canarias y España. Fuente: I.N.E.

4.2.2. RED BÁSICA DE CARRETERAS

Dos autopistas libres de peaje parten de la capital, Santa Cruz de Tenerife, situada en el extremo nororiental. La más antigua, la TF-5 con una longitud de 39,5 km, conecta la capital con el Aeropuerto Tenerife Norte y llega hasta el Puerto de La Cruz, principal centro turístico del norte de la Isla. Esta autopista posee un elevado número de salidas, dada su longitud. En total cuenta con 39 accesos, siete de los cuales se concentran en el área de Puerto de la Cruz-La Orotava. La autopista del Sur, la TF-1, es el eje principal de la red viaria meridional. Tiene una longitud aproximada de 85 km cuyos extremos se corresponden a la ciudad de Santa Cruz de Tenerife y al municipio de Adeje. Aunque fue construida para acceder al nuevo aeropuerto Tenerife Sur, en la actualidad llega hasta Playa Paraíso (Armeñime) y, de esta forma, consolida la ampliación del área turística meridional.

Por el norte, junto a Santa María del Mar, se bifurca en dos ramales. Uno se dirige a Santa Cruz de Tenerife penetrando en la ciudad (A-Sur), continuando (TF-11) hacia la zona de San Andrés. El otro se encamina al norte, apoyándose en la autovía TF-5 que comunica el sur de Santa Cruz con La Laguna y el Puerto de la Cruz.

Dando continuidad a la autopista TF-1, la circunvalación se cierra por el sur con la carretera TF-82, que recorre los 17,5 km. que separan Playa de Las Américas de Guía de Isora para, una vez llegada a Guía de Isora, dirigirse hacia la costa norte y alcanzar el Puerto de la Cruz, después de recorrer 55,5 km sinuosos, gran parte de ellos paralelos a la costa norte. Esta vía une los dos finales de las autopistas TF-1 Sur y TF-5 Norte y cierra así la ronda constituyendo un anillo circular de vital importancia para las comunicaciones de la Isla.

La autovía TF-11 es un ramal que complementa la TF-1 y recorre las instalaciones portuarias de Santa Cruz de Tenerife para dirigirse hacia San Andrés.

Características del flujo de tráfico:

- La intensidad de tráfico decrece a medida que la autopista se aleja de la capital y recorre tramos menos poblados, para volver a crecer en los accesos al Aeropuerto Tenerife Sur y a la zona urbana de Los Cristianos.
- Aumento de la intensidad de tráfico rodado en la medida que la carretera se aproxima al área turística meridional de Los Cristianos-Playa de las Américas y desciende cuando deja al sur esta área para dirigirse hacia Guía de Isora.
- Las intensidades diarias de tráfico son muy altas en Santa Cruz de Tenerife y zona de influencia, La Laguna y accesos al Aeropuerto de Tenerife Norte, después bajan paulatinamente hasta llegar a la área de Puerto de La Cruz-La Orotava-Los Realejos.

La red básica de carreteras se completa con los accesos a los aeropuertos Tenerife Norte y Tenerife Sur y a los puertos de la Isla: Santa Cruz de Tenerife, considerado como de interés general del Estado, Puerto de la Cruz y los Cristianos, puertos menores pero no por ello de menor importancia en lo que se refiere a sus accesos.

4.2.3. RED SECUNDARIA DE CARRETERAS

La red de comunicaciones terrestres se completa con una red de segundo nivel que cumple una función estructurante del territorio de la Isla, función muy importante si se tiene en cuenta las características limitadoras del territorio (fragmentación insular, pendientes) y la dispersión de la población. Este segundo sistema lo forman un conjunto de vías transversales a las de circunvalación que conectan el litoral con las medianías.



4.3. ATRACTORES INSULARES

4.3.1. MARCO GENERAL

Todos los movimientos responden, en definitiva, al proceso de generación/atracción de los grandes nodos generadores de tráfico de la Isla; que en una primera aproximación se pueden agrupar en tres bloques:

- **Polígonos industriales:** Plataforma logística del Sur, Valle de Güímar, Zona Sur de Santa Cruz.
- **Grandes equipamientos:** Pese a la existencia de grandes equipamientos de tipo deportivo como el Estadio de Fútbol “Heliodoro Rodríguez López” o el futuro “Centro de actividades del motor” son de uso habitual en días no laborables generando problemas de carácter puntual y que no influyen en el resto de usuarios habituales del transporte por lo que no se consideran en este trabajo.
- **Centros de atracción turística:** La atracción que ejercen zonas como el Parque Nacional del Teide, Loro Parque en el Puerto de La Cruz, Siam Park en Adeje o los cascos históricos de La Laguna, La Orotava y Garachico es cuantificada a partir de la encuesta de movilidad a no residentes.

4.3.2. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Los puertos constituyen la principal entrada y salida de las mercancías, vertebrando la actividad turística y económica que tiene lugar en la Isla. Estas infraestructuras son, por tanto, un instrumento fundamental de la actividad económica del Archipiélago y, de igual manera, de Tenerife.

Los dos grandes puertos comerciales que encabezan el sistema portuario son el de Santa Cruz de Tenerife y el de Los Cristianos.

Las funciones portuarias incompatibles en el entorno urbano de Santa Cruz se trasladarán al puerto que se encuentra actualmente en construcción de Granadilla. Su función principal será el abastecimiento comercial e industrial de la Isla. Estará directamente relacionado con el polígono industrial de Granadilla y canalizará todos los movimientos de mercancías destinados al abastecimiento y exportación.

El puerto de Los Cristianos es el primer puerto de España en tráfico de pasajeros, debido a las conexiones ofrece con los puertos de La Gomera, El Hierro y La Palma, y a los numerosos barcos que salen diariamente con excursiones de turistas hacia los acantilados de Los Gigantes, a la colonia de ballenas Calderón y a otras zonas turísticas cercanas. Tiene también una importante actividad pesquera.

El crecimiento que ha experimentado el turismo en la Isla ocasiona problemas al Puerto de los Cristianos, dado que no puede satisfacer las necesidades de transporte de viajeros. Para hacer frente a estas necesidades, se ha planificado un puerto en el litoral de Guía de Isora, entre las localidades costeras de Playa San Juan y Alcalá, el Puerto de Fonsalía, con funciones de transporte hacia las otras Islas del Archipiélago.

4.3.3. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE AÉREO

La isla de Tenerife cuenta con dos aeropuertos, el Aeropuerto Tenerife Norte y el de Tenerife Sur, que permiten que la Isla se encuentre comunicada con los principales aeropuertos del mundo.

Por su importancia en términos de volumen de tráfico, ambos aeropuertos han sido declarados de interés general y forman parte de las Redes Transeuropeas. El movimiento de pasajeros que registran es de tal envergadura que ha llegado a situar, en determinados meses, al aeropuerto del sur de la Isla como el tercer aeropuerto nacional en volumen de tráfico de pasajeros.

Dada la localización de ambos aeropuertos la posibilidad de ligarlos a un sistema ferroviario de transporte público, puede ser muy interesante y contribuir a solucionar o, al menos, reducir los problemas de accesibilidad existentes.

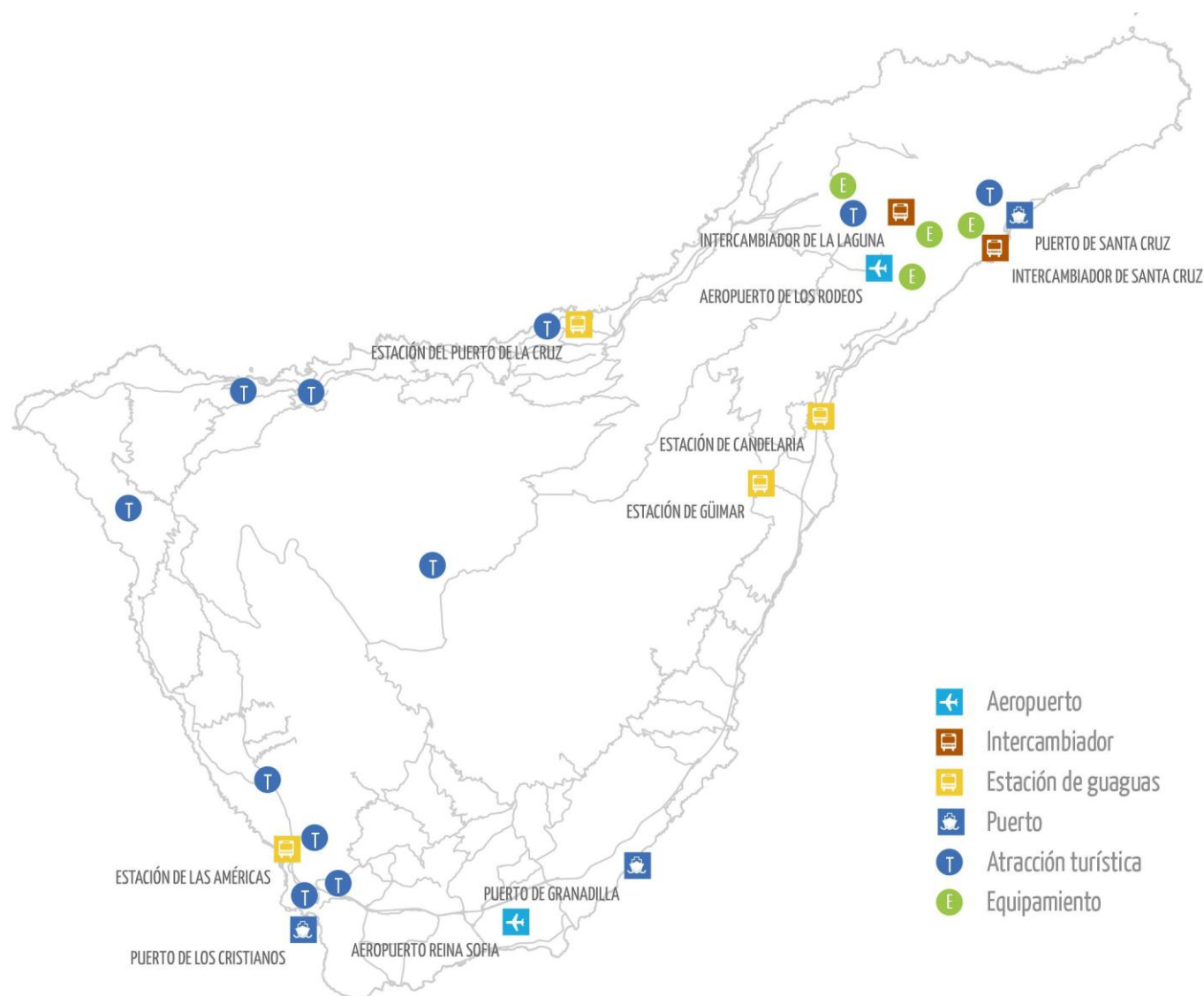


Imagen: Localización de grandes centros de intercambio modal. Elaboración propia



5. DATOS SOCIOECONÓMICOS Y DE MOVILIDAD

Para poder llevar a cabo los trabajos previstos en el Estudio de Movilidad se ha realizado una recopilación estadística de todos aquellos datos relevantes en cuanto a la movilidad propia de Adeje y la movilidad entre el mismo y el entorno del mismo, así como los datos relacionados con ella como pudiera ser el parque de vehículos, la caracterización laboral de la zona y otros.

Se han conjuntado todos aquellos datos propios de fuentes públicas tales como el Instituto Canario de Estadística (ISTAC), Consejerías competentes del Gobierno de Canarias y Cabildo de Tenerife y aquellas administraciones del Ayuntamiento de Adeje que puedan proporcionar datos relevantes en cuanto al tema ofertado.

5.1. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN

5.1.1. RASGOS DEMOGRÁFICOS DE ADEJE

Adeje es uno de los municipios de la isla en los que más ha crecido la población en los últimos años, fruto de la atracción del trabajo en el sector turístico y de la construcción. Los núcleos costeros son los que más se han desarrollado en los últimos años.

La demografía del municipio desde el año 1999 estuvo marcada por un marcado crecimiento hasta el año 2009, año en que se produce una fuerte desaceleración en el crecimiento poblacional. En todo momento desde el 1999 se ha producido una tasa positiva de crecimiento. En 2013 Adeje cuenta con 49.387 habitantes.

38

Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Costa Adeje

PROYECCIÓN DE LA CARGA POBLACIONAL. COSTA ADEJE. AÑO HORIZONTE 2025													
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
POBLACIÓN RESIDENTE	13.821	14.498	15.194	15.908	16.640	17.389	18.154	18.935	19.730	20.539	21.360	22.193	23.037
RESTO DE COMPONENTES CARGA POBLACIONAL	35.862	37.619	39.425	41.278	43.177	45.120	47.105	49.130	51.194	53.293	55.424	57.586	59.774
CARGA POBLACIONAL TOTAL	49.683	52.117	54.619	57.186	59.817	62.508	65.259	68.065	70.924	73.831	76.785	79.779	82.811

Tabla: Población residente, resto de componentes de la carga poblacional y proyección al año 2015. **Elaboración propia.**

5.2. PARQUE DE VEHÍCULOS

5.2.1. PARQUE DE VEHÍCULOS ACTUAL

Los datos cedidos por el ISTAC en relación al parque de vehículos del municipio de Adeje, contando en 2013 con 30.508 vehículos. Para el mismo año, la población del municipio era de 49.387 habitantes por lo que corresponden 0,62 vehículos por habitante.

Para el ámbito de estudio tenemos una población de 49.683 habitantes, por lo que aplicando el coeficiente calculado se obtiene un parque de vehículos de 30.803.



5.2.2. PARQUE DE VEHÍCULOS AÑO HORIZONTE

El parque de vehículos se ha calculado teniendo en cuenta la tendencia de la evolución histórica para el ámbito concreto de estudio:

AÑO	POBLACIÓN ÁMBITO ADEJE	NÚMERO DE VEHÍCULOS
2013	49.683	30.803
2014	52.117	32.313
2015	54.619	33.864
2016	57.186	35.455
2017	59.817	37.087
2018	62.508	38.755
2019	65.259	40.461
2020	68.065	42.200
2021	70.924	43.973
2022	73.831	45.775
2023	76.785	47.607
2024	79.779	49.463
2025	82.811	51.343

Tabla: Tendencia de la evolución del parque de vehículos. Elaboración propia



6. ESTUDIOS PREVIOS

Los estudios previos consisten en recopilar las encuestas ya realizadas por los diferentes entes, realizar cuestionarios propios, consultar a los diferentes agentes del sector turístico, etc. De esta manera, recabamos la información necesaria para realizar el estudio de movilidad.

Para conocer los patrones de movilidad y uso del transporte en Adeje se realizaron cuestionarios para recoger información relativa a:

- Servicio de autobús público
- Servicio de taxi
- Estado de las calzadas en el núcleo
- Indicaciones viales
- Fluidez del tráfico en el núcleo
- Acceso en coche al Puerto de los Cristianos
- Aparcamiento
- Infraestructuras para bicicletas

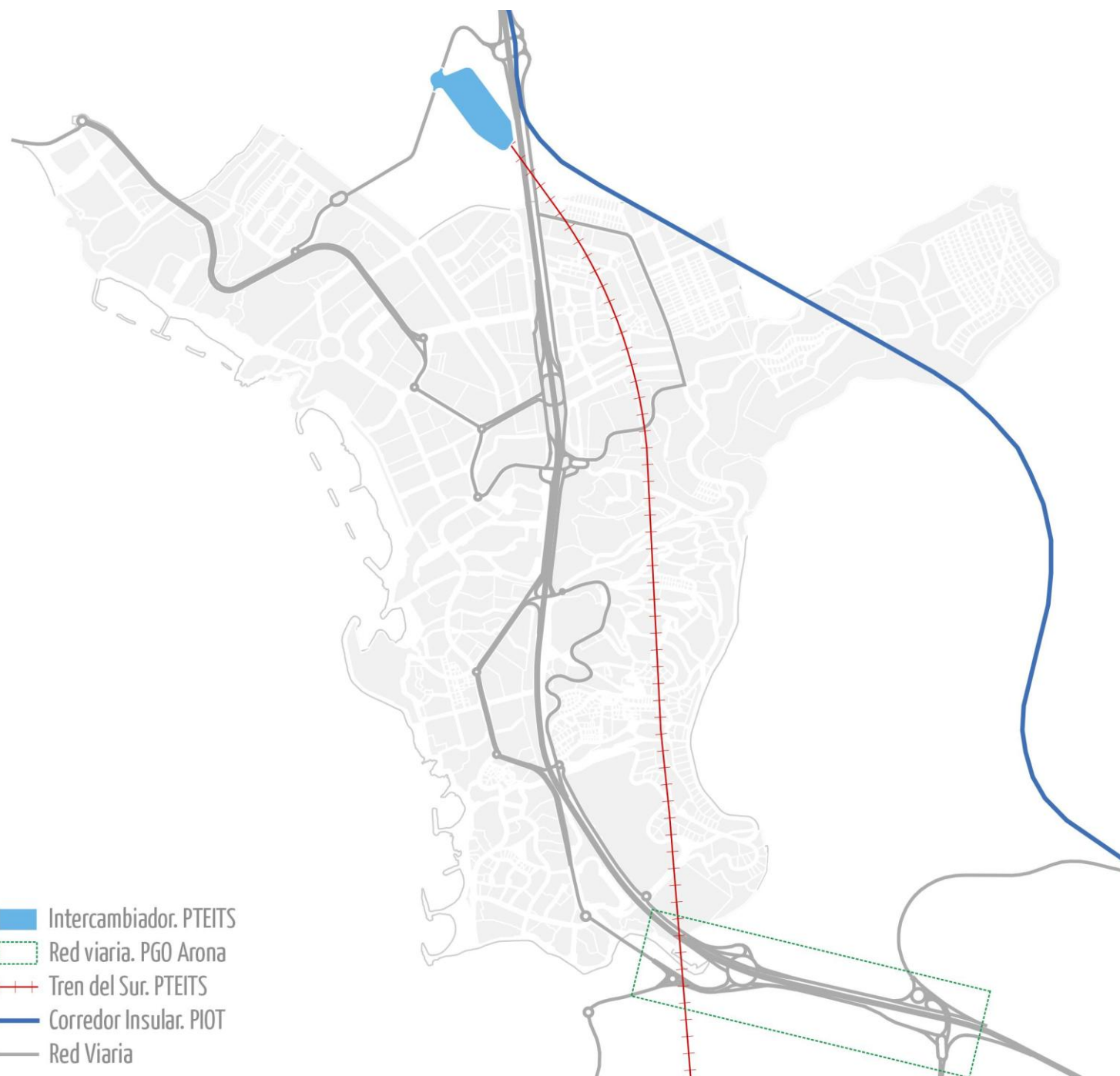
Por otro lado, se ha tenido en cuenta las encuestas realizadas por el Cabildo Insular de Tenerife para el Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife.

Igualmente, se han analizado las opiniones de los diferentes agentes del sector turístico, obtenidas del programa de participación social.

Para la redacción del presente estudio de movilidad, se han consultado y analizado las propuestas realizadas en los siguientes documentos:

- Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT).
- Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife (PTOTT).
- Plan Territorial Especial de Transporte de Tenerife.
- Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur.
- Plan de Actuaciones Estratégicas en el Espacio Público Turístico: Adeje –Arona
- Plan de Movilidad de Zonas Turísticas de Adeje y Arona.
- Plan General de Ordenación de Adeje.
- Plan General de Ordenación de Arona.
- Directrices de Ordenación General y Directrices de Ordenación del Turismo.

Dentro del Plan Territorial de Infraestructuras del Tren Sur se ha tenido en cuenta las infraestructuras propuestas en el mismo (Intercambiador de Costa Adeje y la traza del tren a su paso por el ámbito) y que condicionan el desarrollo del planeamiento del término municipal de Adeje.



-  Intercambiador. PTEITS
-  Red viaria. PGO Arona
-  Tren del Sur. PTEITS
-  Corredor Insular. PIOT
-  Red Viaria

Imagen: Infraestructuras recogidas en planeamiento de rango superior. **Elaboración propia**



7. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

Al caracterizar las zonas por el tipo de actividad y uso que en ellas se realiza sirve como base para el diagnóstico.

7.1. POSICIÓN GEOGRÁFICA DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

El archipiélago de las Islas Canarias se encuentra situado al Norte del Trópico de Cáncer, en el Atlántico Septentrional y al Noroeste de África, entre los 27°37' y 29°25' de Latitud Norte y de los 13°20' a los 18°10' de Longitud Oeste del Meridiano de Greenwich.



Imagen: Islas Canarias. Elaboración propia

La provincia de Santa Cruz de Tenerife es una provincia española de la Comunidad Autónoma de Canarias, formada por las islas de La Palma, La Gomera, El Hierro y Tenerife, así como por una serie de roques adyacentes (como los de Salmor, Fasnía, Garachico y Anaga). La Provincia de Santa Cruz de Tenerife es la provincia española más occidental y meridiana.

7.2. POSICIÓN GEOGRÁFICA DE ADEJE

Está situado en el Sur de la Isla de Tenerife, con las siguientes coordenadas:

- Coordenadas geográficas:
 - Latitud: 28° 05' N
 - Longitud: 16° 43' W
- Universal Transversal Mercator (UTM). Huso 28 N:
 - x: 330.086 m
 - y: 3.107.763 m

7.3. TERRITORIO Y LÍMITES

- Los terrenos objeto de este Estudio de Movilidad del Núcleo Turístico de Adeje una superficie de 6,92 km², un porcentaje de 0,34 % referido al total de la Isla (2034,38 km²).

La zona de estudio comprendida por Fañabé - El Duque, Playa de las Américas, San Eugenio - Torviscas y Miraverde - Torviscas Alto, la cual linda con el Municipio de Arona al Sur y al Norte con Guía de Isora.

7.4. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO



Imagen: Ámbito de estudio del PMM de Costa Adeje. Elaboración propia.



7.5. ZONAS DE MOVILIDAD Y SUS CARACTERÍSTICAS

Para poder llevar a cabo un estudio en detalle se procedió a repartir el territorio de la zona turística de Adeje en diversas áreas.

Se ha considerado un total de cuatro sectores:

7.5.1. SECTOR 1: FAÑABÉ – EL DUQUE



Plano: Sector 1 – Fañabé – El Duque
Elaboración Propia

- SITUACIÓN: El primer sector de estudio se encuentra en la zona situada al nordeste del ámbito de estudio. Al norte linda con la Caleta, al sur con San Eugenio, al este con la TF - 1 y al oeste con el Océano Atlántico.
- SUPERFICIE: La zona de estudio tiene una superficie total de 2,08 km².
- ACCESO: El acceso a este sector se realizará a través de la TF - 1 principalmente.
- INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS: Cuenta con todos los servicios propios del Suelo Urbano: acceso rodado integrado en la malla urbana y servicios de abastecimiento y evacuación de agua, así como suministro de energía eléctrica.
- DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS: La zona de ordenación cuenta con el siguiente equipamiento y dotaciones:
 - Equipamiento deportivo
 - Zonas comerciales
 - Servicios comunitarios
 - Espacios libres

7.5.2. SECTOR 2: PLAYA DE LAS AMÉRICAS



Plano: Sector 2 – Playa de Las Américas
Elaboración Propia

- SITUACIÓN: El segundo sector de estudio se encuentra en la zona situada al sudoeste del ámbito de estudio. Al norte linda con Torviscas, al sur con Arona, al este con la TF-1 y al oeste con el Océano Atlántico.
- SUPERFICIE: La zona de estudio tiene una superficie total de 1,50 km².
- ACCESO: El acceso a este sector se realizará a través de la TF-1 principalmente.
- INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS: Cuenta con todos los servicios propios del Suelo Urbano: acceso rodado integrado en la malla urbana y servicios de abastecimiento y evacuación de agua, así como suministro de energía eléctrica.
- DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS: La zona de ordenación cuenta con el siguiente equipamiento y dotaciones:
 - Equipamiento deportivo
 - Zonas comerciales
 - Servicios comunitarios

- Servicios sanitarios
- Espacios libres

7.5.3. SECTOR 3: SAN EUGENIO – TORVISCAS



Plano: Sector 3 – San Eugenio – Torviscas
Elaboración Propia

- SITUACIÓN: El segundo sector de estudio se encuentra en la zona situada al sudeste del ámbito de estudio. Al norte linda con Miraverde, al sur con Arona, al oeste con la TF-1 y al este con la Caldera del Rey.
- SUPERFICIE: La zona de estudio tiene una superficie total de 1,74 km².
- ACCESO: El acceso a este sector se realizará a través de la TF-1 principalmente.
- INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS: Cuenta con todos los servicios propios del Suelo Urbano: acceso rodado integrado en la malla urbana y servicios de abastecimiento y evacuación de agua, así como suministro de energía eléctrica.
- DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS: La zona de ordenación cuenta con el siguiente equipamiento y dotaciones:
 - Equipamiento deportivo
 - Zonas comerciales
 - Espacios libres

7.5.4. SECTOR 4: MIRAVERDE – TORVISCAS ALTO



Plano: Sector 4 – Miraverde – Torviscas
Alto
Elaboración Propia

- SITUACIÓN: El segundo sector de estudio se encuentra en la zona situada al sudeste del ámbito de estudio. Al norte linda con el barranco de Fañabé, al sur con San Eugenio Alto, al oeste con la TF-1 y al este con la Caldera del Rey.
- SUPERFICIE: La zona de estudio tiene una superficie total de 1,60 km².
- ACCESO: El acceso a este sector se realizará a través de la TF-1 principalmente.
- INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS: Cuenta con todos los servicios propios del Suelo Urbano: acceso rodado integrado en la malla urbana y servicios de abastecimiento y evacuación de agua, así como suministro de energía eléctrica.
- DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS: La zona de ordenación cuenta con el siguiente equipamiento y dotaciones:
 - Equipamiento deportivo
 - Zonas comerciales
 - Servicios comunitarios
 - Espacios libres
 - Estación de servicio



8. ESCENARIO ACTUAL

Tras el análisis realizado en las tareas de campo queda describir todos los elementos que conforman la movilidad de la zona de estudio.

8.1. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO ACTUAL

Este escenario representa el diagnóstico del actual modelo de movilidad en el núcleo turístico de Adeje, con las distintas redes en funcionamiento.

Se considera que existen un total de cuatro modos de transporte en el modelo actual:

- Vehículo privado
- Marcha humana.
- Bicicleta.
- Transporte Colectivo o Taxi.

A cada uno de estos modos de transporte le corresponde una determinada infraestructura, pero el caso que nos ocupa tiene siguiente relación:

MOTORIZACIÓN	VÍAS URBANAS	VÍAS INTERURBANAS	APARCAMIENTO	SENDAS PEATONALES
VEHÍCULO PRIVADO	X	X	X	
MARCHA				X
BICICLETA		X		X
TRANSPORTE PÚBLICO	X	X		

Tabla: Relación transporte con infraestructura. Elaboración propia

Para analizar las características de la red viaria se debe tener en cuenta los siguientes términos:

- **Vías Urbanas:** es aquella zona de la plataforma viaria destinada a la circulación de vehículos, ya sean de tracción motora o humana, y en la que el tránsito se realiza a través de los núcleos urbanos.
- **Vías Interurbanas:** igualmente a la definición anterior, excepto que en éste caso la circulación se acota a las afueras de los núcleos urbanos, entendiéndose por tanto, para la movilidad interurbana e intermunicipal.
- **Sendas Peatonales:** Las sendas peatonales son el espacio de la plataforma destinadas al tránsito peatonal. Cuando la senda peatonal se encuentra dentro de un suelo urbano se denomina acera, mientras que si encuentra fuera de él se le atribuye el nombre de camino o sendero.

En el ámbito de Adeje se debe mencionar la actual coexistencia de peatones, vehículos privados, y el resto de transportes que circulan por la red viaria, careciendo de plataformas exclusivas para transporte público o bicicletas.

8.2. CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO

Las mayores intensidades de tráfico se concentran en la Autopista del sur TF-1 y en sus accesos a los distintos sectores que comprenden el ámbito. Por este motivo, se ha realizado una campaña de muestreo de tráfico teniendo en cuenta los datos que ofrece las estaciones de aforo del Cabildo de Tenerife, sobre todo los periodos punta para la selección de los días de muestreo.

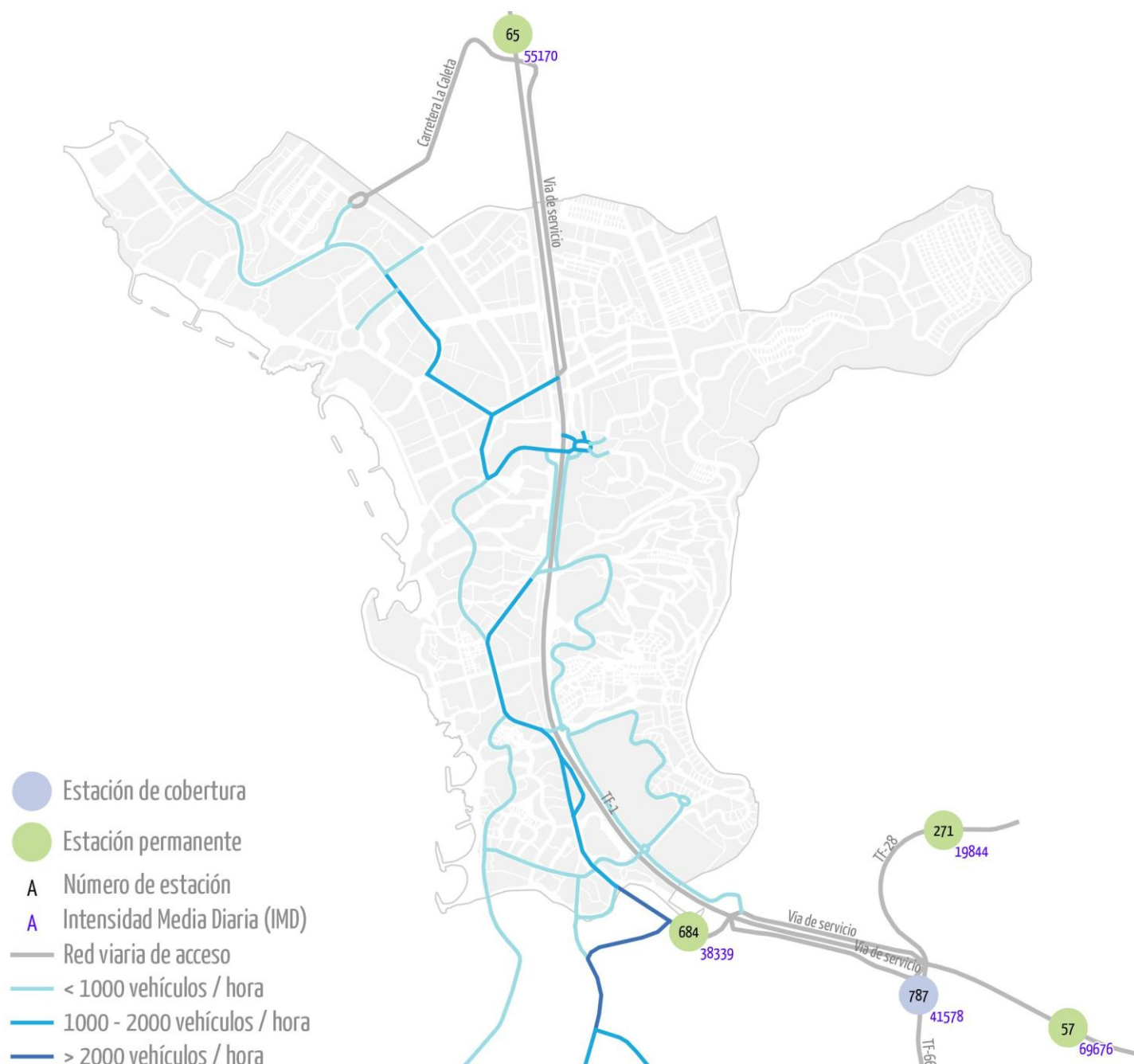


Imagen: Datos de Intensidades Medias Horarias y Diarias durante el año 2013. Fuente: Estudio en campo y Cabildo de Tenerife (Carreteras). **Elaboración propia**



La **Autovía del Sur TF-1** es la vía de mayor importancia en el municipio, donde la intensidad de circulación se segmenta entre los 60.000 y los 70.000 vehículos diarios. Esta vía recoge tráficos de largo recorrido y los tráficos locales que conforman las vías de primer orden, cuya misión es estructurar el tejido urbano, ofreciendo unos canales de tráfico de capacidad media que encaucen los grandes flujos desde o hacia la red de rango superior.

La **Carretera General del Sur TF-28** constituye un segundo cinturón costero de la isla por la costa, se sitúa en la zona más interior que la TF-1 y recorre las principales poblaciones de la vertiente este, circulan hasta la zona de estudio menos de 20.000 vehículos por día.

El tráfico de la **Avenida de Los Pueblos**, que distribuye el tráfico longitudinalmente por gran parte del ámbito, aglutina tráficos de paso con locales y de acceso - dispersión a las edificaciones. Esta conecta con la TF-1 en varios puntos, estableciéndose como conexión entre las distintas vías de servicio, la intensidad media diaria de esta vía es inferior de 40.000 vehículos por día.

La Carretera **La Caleta - Fañabé** sirve de acceso para la zona de grandes establecimientos turísticos situados en la zona de El Duque y al núcleo de La Caleta, no se disponen de datos oficiales sobre su intensidad media diaria.

8.3. EQUIPAMIENTOS GENERADORES DE TRÁFICO

El ámbito de Adeje se caracteriza por poseer una gran cantidad de equipamientos generadores de tráfico, que relacionados con la movilidad urbana, generan un tráfico de vehículos, transporte público y movimiento peatonal considerable, lo cual pueden llegar a causar un colapso en el sistema viario, ya sea individual o simultáneamente entre varios atractores.

Se han clasificado en, restauración, ocio, áreas comerciales, puerto deportivo, espacios libres, colegios, centros sanitarios, deportivos y playas.

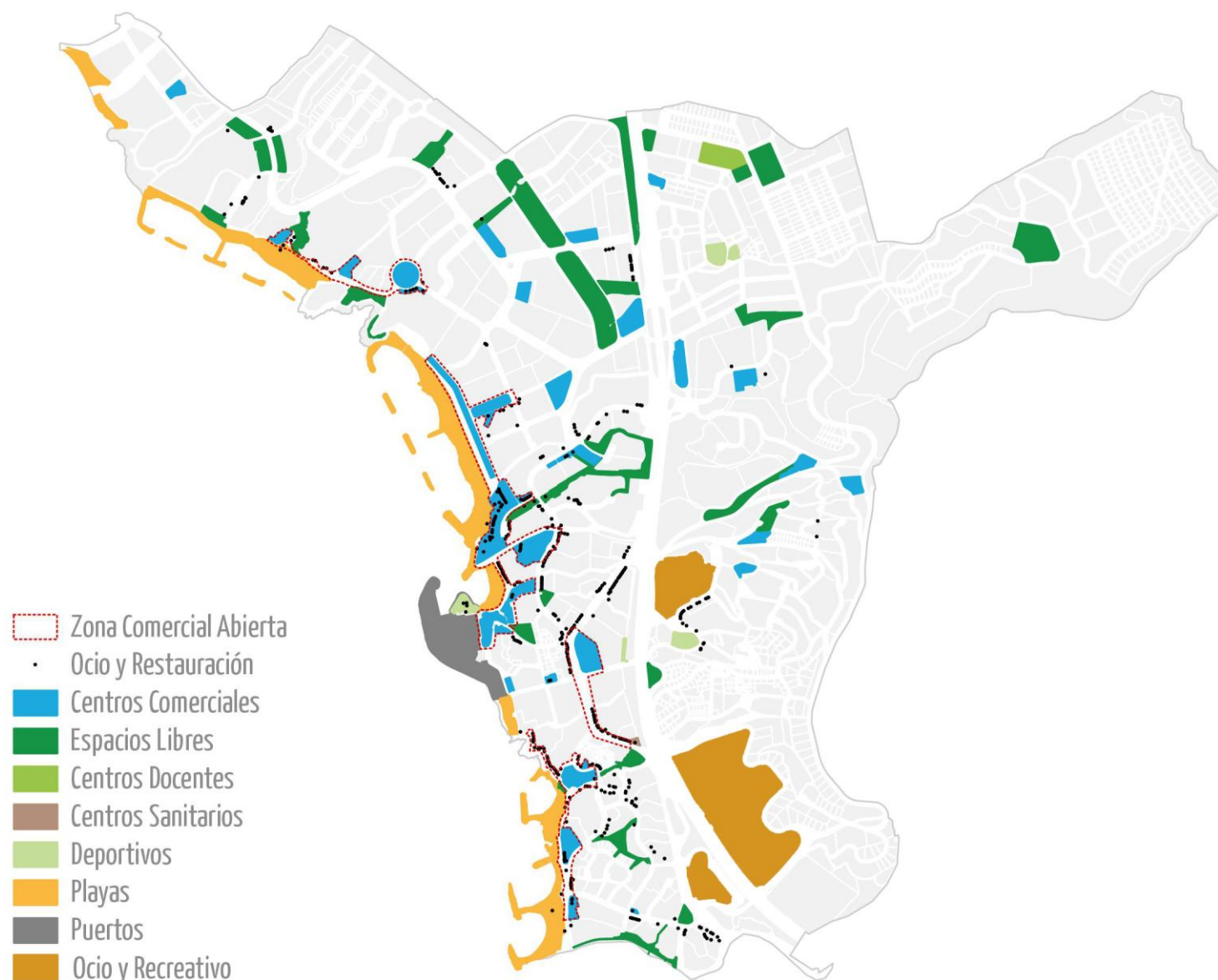


Imagen: Equipamiento generador de tráfico. *Elaboración propia*

8.3.1. RESTAURACIÓN

Adeje posee una gran oferta dedicada a la restauración encontrándose una gran variedad desde restaurantes italianos, griegos o mejicanos, hasta mesones tradicionales, tascas y restaurantes de comida rápidas, pescado fresco y marisco, combinando ambos con elementos tradicionales de la cocina canaria etc., ubicados en los principales paseos, calles, avenidas y en centros comerciales y hoteles de este ámbito.

La mayor concentración de comercios dedicados a la restauración se encuentra en la zona del litoral, del paseo marítimo, en calles de uso peatonal principalmente. También se localizan lo largo de las avenidas y calles principales del sector, situadas muy cercanas al litoral, siendo, en la



mayoría de los casos, la siguiente calle al paseo marítimo, y con un trazado casi paralelo salvando la difícil orografía, como en la Avd. Rafael Puig Lluvina, C/ Eugenio Domínguez Alonso, Avd. Los Pueblos, Avd. de España, Avd. Ernesto Sarti, Avd. Bruselas o la C/ Londres.

En la zona de Las Laderas de Torviscas alto, la concentración de estos comercios no están tan grande como en los núcleos anteriores y estos se ubican principalmente en las Avd. Austria, C/ Galicia y C/ Lisboa.

8.3.2. OCIO

En la zona turística de Adeje se caracteriza por tener una gran variedad de zonas de ocio, donde se encuentran diferentes locales destinados al ocio nocturno, como pubs, discotecas y bares. También está el Magma que es un centro de convenciones vanguardista y sorprendente ubicado en el corazón de Costa Adeje, es el mayor centro lúdico del sur Tenerife y ofrece animación y entretenimiento de alta calidad. Se trata de un espectacular edificio que alberga uno de los mayores auditorios de Europa; cuenta con 19 espacios perfectamente adaptables que constituyen 6.000 m² de interior, se complementan con los 4.500 m² de superficie exterior que permiten acoger cómodamente eventos con capacidades comprendidas entre 10 y 2.500 asistentes, además de banquetes de hasta 2.000 comensales.

Los locales de ocio nocturno están dispersos por toda la zona turística de Adeje.

En el ocio también podemos destacar los parques acuáticos Siam Park (salida 28 TF-1) y Aqualand Adeje (salida 29 TF-1), con más de 200.000 m² de piscinas, atracciones acuáticas, jardines naturales y de espacios abiertos, contando el Aqualand Adeje con un delfinario.



Imagen: Siam Park. Fuente: www.diario1.com

8.3.3. ÁREAS COMERCIALES

La mayor concentración de centros comerciales como de zonas comerciales abiertas, estas se encuentran en la zona de Costa Adeje; en la zona más cercanas a la costa proporcionando una gran oferta comercial, caracterizándose en que en el sector de Costa Adeje predomina una aglomeración de centros comerciales y en el sector de Torviscas se caracteriza por poseer un comercio más minoritario que se aglomera entorno a las calles principales y sus alrededores aunque posee uno de los dos Centros Comerciales de Adeje, el CC Gran Sur.

En el sector de Costa Adeje las principales calles comerciales son:

La Avenida de Los Pueblos es la más importante del ámbito en este punto, dado que se encuentra el mayor de los Centros Comerciales de la zona Litoral, el Centro Comercial San Eugenio (Salida 29 TF-1), que cuenta con una superficie de 10.392 m², divididos en cuatro plantas, tres de ellas son de uso comercial y una última con 300 plazas de aparcamiento. El Centro Comercial posee 120 locales, distribuidos entre la primera, segunda y tercera planta en los que se puede encontrar una amplia oferta comercial, de ocio y servicios, distribuidos de la siguiente forma:

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| 1) Profesionales : 10 | 2) Suvenir : 9 |
| 3) Moda : 8 | 4) Restauración : 7 |
| 5) Electrónica: 7 | 6) Complementos : 6 |
| 7) Perfumerías : 5 | 8) Joyerías : 5 |
| 9) Peluquerías : 3 | 10) Cyber : 2 |
| 11) Banca : 2 | 12) Viajes : 1 |
| 13) Inmobiliaria : 1 | 14) Mascotas : 1 |
| 15) Alimentación : 1 | 16) Registro : 1 |



Imagen: CC San Eugenio. Fuente: Web Costa Adeje

Las siguientes calles de importancia serían Avd. Rafael Puig Lluvina, C/ Eugenio Domínguez Alonso, Avd. de España, Avd. Ernesto Sarti, Avd. Bruselas y la C/ Londres, donde existen una gran cantidad de pequeños centros comerciales, situados en las cercanías del litoral que se caracterizan por tener un gran variedad de franquicias internacionales de ropa, complementos, perfumes etc., como son el CC Palm Beach , CC Salytien, CC Pueblo Canario, CC Las Flores, CC Krystal, CC Aguamarina, CC Colón, CC Terranova, CC La Niña, CC Esmeralda, CC Rio Center, CC Fañabé Plaza, CC San Miguel, CC El Duque, CC Plaza del Duque, CC Paris y CC Litoral.





Imagen: Centros Comerciales Costa Adeje. **Elaboración propia**

En cuanto a la zona de Torviscas alto, habíamos comentado pequeños comercios alrededor de las calles principales y en sus alrededores, con la presencia de una gran superficie en la cual centraremos nuestro estudio.

Centro Comercial Gran Sur. Este Centro Comercial es de los más grandes de Adeje, ubicado en la calle Lisboa, 2. Posee 500 plazas de aparcamiento gratuitas por lo que se deberá tener en cuenta esta calle a efectos de generación de tráfico. Está constituido por dos plantas con numerosos establecimientos, siendo la mayoría de ellos comercios de ropa, complementos, además de diversos restaurantes, zonas de ocio, y multicines. Se detallan a continuación los siguientes: Moda: 14. Complementos: 5. Servicios: 9. Alimentación: 1. Restauración: 11. Infantil: 1. Kiosco: 1. Ocio: 1. Sumando un total de 46 establecimientos.



Imagen: CC Gran Sur. Fuente: Web CC Gran Sur

8.3.4. PUERTO DEPORTIVO

Destaca la gran importancia que tienen en el núcleo de Adeje, el puerto deportivo de Puerto Colón, con capacidad para 364 barcos. Es el sitio ideal donde atracar un barco permanentemente o como etapa para la travesía del Atlántico, además cuenta con un Club Náutico, Centro Comercial, Escuela de vela, estación de combustibles; siendo la vía de acceso al puerto desde la salida 29 de la TF-1, la Avd. de los Pueblos, y la C/ Colón. Generándose un tráfico debido a las numerosas actividades acuáticas que ofertan, excursiones a Masca, Acanilados de los Gigantes, pesca, buceo, ski acuático, fiestas en catamaranes, usos privados, etc.

8.3.5. ESPACIOS LIBRES

Se define como sistema general de espacios libres “aquellos espacios que, formando parte de la estructura básica del territorio, tienen por objeto cubrir las necesidades de la población referidas a la actividad al aire libre, así como favorecer el equilibrio medioambiental por su incorporación de arbolado y zonas verdes tratadas”.

En Costa Adeje podemos encontrar espacios libres, donde poder disfrutar de paseos o realizar deporte entre vegetación, con una superficie mayor de 50.000 m² en los Jardines del Duque. A efectos de este documento y debido a su ubicación, se considerará irrelevante el tráfico generado.



8.3.6. EDUCATIVO

Los centros educativos suelen ser importantes equipamientos generadores de tráfico en todas sus vertientes. Los datos representados en este apartado son aplicables a alumnos menores de 16 años. Según estudios para centros de hasta 2.500 alumnos.

MOTORIZACIÓN	ALUMNOS	PROFESORES Y PAS
VEHÍCULO PRIVADO	31%	64%
TRANSPORTE PÚBLICO	25%	10%
BICICLETA	4%	4%
MARCHA HUMANA	38%	20%
MOTO	2%	2%

Tabla: Tipos de desplazamientos. Fuente: Universidad de Valladolid.

En el área en cuestión se encuentra el siguiente centro educativo:

Centro Privado de Enseñanza Costa Adeje: Este centro se encuentra exactamente en la Avenida El Madroñal, 10. Se trata de un centro plenamente privado, mixto y laico, que ofrece en estos momentos ciclos educativos de educación Infantil 1º y 2º ciclo (antes guardería y preescolar), Educación Primaria, Secundaria y Bachillerato.

Cuenta con 30 aulas con capacidad para 900 alumnos, pero en la actualidad se encuentran matriculados 750.

Aplicando las demandas de tráfico anteriores se deduce que:

CENTRO	VEHÍCULO PRIVADO	TRANSPORTE COLECTIVO	BICICLETA	MARCHA HUMANA	MOTO
C.P.E. COSTA ADEJE	233	187	30	285	15

Tabla: Movilidad del alumnado de centros educativos. Fuente: Universidad de Valladolid. Elaboración Propia

A efectos de este documento y debido a su ubicación, se considerará irrelevante el tráfico generado.



Imagen: Colegio Costa Adeje. Fuente: Web Colegio Costa Adeje

8.3.7. SANITARIO

Como en cualquier ciudad del mundo los centros de salud son un atractivo de tráfico en todas sus variantes. Si bien no existen estudios sobre los modos de desplazamiento a estos centros, el conocimiento del lugar y las características de la población con un elevado índice de turísticas permiten al equipo que redacta este documento establecer una distribución porcentual entre los medios de transporte.

El Hospital Quirón Costa Adeje es un centro médico-quirúrgico multidisciplinar con una sólida trayectoria a sus espaldas. Ubicado en San Eugenio, fue el primer centro de asistencia privada del sur de Tenerife y por ello sigue siendo referente en la sanidad privada de esta comarca. Actualmente cuenta con tres plantas de hospitalización con capacidad para 59 camas.



Imagen: Hospital Quirón Costa Adeje. Fuente: Web Quirón

8.3.8. DEPORTIVOS

Las instalaciones deportivas del ámbito de Costa Adeje que podemos destacar de notoriedad son:

Destacar la existencia del Club Deportivo Tenisur, en la Avenida Austria, 9 que sus infraestructuras y servicios a la demanda de los tiempos. En la actualidad el pase a las instalaciones es por uso, sin necesidad de ser socio que forman el club que cuenta con cuatro secciones deportivas: Tenis, Pádel, Squash, y Raquet Ball. En él se realizan competiciones sociales, territoriales, nacionales e internacionales, generando puntualmente elevadas afluencias de tráfico.





Imagen: Club Deportivo Tenisur. **Fuente:** Web Costa Adeje

Aqua Club Termal: Spa, Masajes, Gimnasio y Belleza. Calle Galicia, s/n. Torvisca Alto. El mayor SPA de las islas Canarias con gimnasio, rayos UVA, capsula de photon, terapia alternativa estética, masajes...

A efectos de este documento se considerará irrelevante el tráfico generado.

8.3.9. PLAYAS

- PLAYA DE TROYA I Y II

La playa más veterana de Costa Adeje. Situada en una zona muy céntrica. Cuenta con servicio de socorristas, hamacas y sombrillas, parking, restaurantes, bares, duchas, vestuarios, baños, teléfono, parada de taxis y autobús (líneas 111 - 343 - 416 - 473).



Imagen: Playas de Troya I y II.

- PLAYA LAS CUEVITAS Y EL BOBO

La playa más veterana de Costa Adeje. Situada en una zona muy céntrica. Cuenta con servicio de socorristas, hamacas y sombrillas, parking, restaurantes, bares, duchas, vestuarios, baños, teléfono, parada de taxis y autobús (líneas 111 - 343 - 416 - 473).

- PLAYA DE EL DUQUE

Situada en una de las zonas más nuevas de Costa Adeje y junto al emblemático Gran Hotel Bahía del Duque. Cuenta con servicio de hamacas y sombrillas, parking, restaurantes, bares, duchas, vestuarios, baños y teléfono.



Imagen: Playa del Duque.

- PLAYA DE TORVISCAS

Situada en una de las zonas más nuevas de Costa Adeje y junto al emblemático Gran Hotel Bahía del Duque. Cuenta con servicio de hamacas y sombrillas, parking, restaurantes, bares, duchas, vestuarios, baños y teléfono.



Imagen: Playa de Torviscas. Fuente: Panoshot



- PLAYA DE LA PINTA

Situada junto al Puerto Colón, uno de los principales puertos deportivos de la isla. Cuenta con servicio de vigilancia, hamacas y sombrillas, parking, restaurantes, bares, duchas, vestuarios, baños, acceso a minusválidos, parada de taxis y autobuses (líneas 111 - 343 - 416 - 473) y teléfono.



Imagen: Playas de Pinta. Elaboración propia

- PLAYA DE LA ENRAMADA

La playa de la Enramada ha sido acondicionada al baño recientemente, aprovechando sus materiales naturales. La arena que la cubre proviene del callao que hasta hace poco cubría su superficie, además de la arena que se encontraba depositada justo debajo. Con esta operación de acondicionamiento, la Playa de La Enramada se suma a la oferta de Playas en Costa Adeje aptas para el baño.



Imagen: Playa de La Enramada. Fuente: Web Costa Adeje

8.4. VÍAS RODADAS

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. BOE 29/11/89 Corrección de errores BOE 31/07/1986
- 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.
- LEY 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.
- DECRETO DEL GOBIERNO DE CANARIAS, 247/1.993, de 10 de septiembre, por el que se clasifican las carreteras de interés regional. Modificada por el DECRETO 222/2005, de 13 de Abril
- 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. (BOC número 110, de 16/08/2002)

Las competencias en materia de carreteras, está establecida 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 IRYDA, 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.

8.4.1. ACCESO A LOS NÚCLEOS

A continuación se desarrollará un análisis y diagnóstico del entramado de calles que conforman el ámbito turístico de Adeje. En primer lugar, se desarrollarán los accesos como medio de conexión de los diferentes sectores con el resto de la isla. Existen un total de 6 accesos al ámbito que se enumeran a continuación:



Plano: Accesos al núcleo.
Elaboración Propia

- **E72 Enlace Las Américas.** Enlaza los sectores de Playa de las Américas a través de la carretera TF-481 y San Eugenio – Torviscas desde la carretera TF-1, a la altura del Barranco de Troya.
- **E74 Enlace San Eugenio.** Enlaza los sectores de Playa de las Américas y San Eugenio-Torviscas desde la carretera TF – 1, a la altura del Hospital Quirón.
- Salida desde la Avenida de Los Pueblos hacia la TF-1, en el entorno del Aqualand.
- **E76 Enlace Torviscas I.** Enlaza los sectores de Playa de las Américas y San Eugenio-Torviscas desde la carretera TF – 1, a la altura del Centro Comercial Gran Sur.
- **E78 Enlace Torviscas II.** Enlaza los sectores de Fañabé – El Duque a través de la carretera a La Caleta y Miraverde – Torviscas desde vía auxiliar a la TF – 1.
- Conecta el sector Fañabé – El Duque desde La Caleta.
- Conecta el sector de Playa de las Américas a la altura de la desembocadura del barranco de Troya desde las Verónicas.

8.4.2. VÍAS DE PRIMER ORDEN

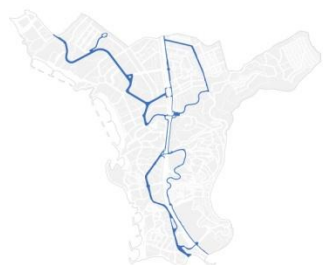
Este tipo de vías se caracterizan por ser las principales arterias de circulación, son de doble sentido en su mayoría, con una sección generalmente superior al resto de vías, además presentan características geométricas y funcionales favorables para el tráfico de vehículos principalmente.

Por otro lado, los altos niveles de tráfico por estas vías generan mayor contaminación y ruido dando como resultado una peor calidad ambiental y escénica.

Es por ello que estas vías principales de mayor tráfico rodado se encuentran fuera de las zonas comerciales y ligeramente apartadas de la línea de costa.

Las vías de primer orden dentro del ámbito de estudio son:

- Avenida Berlín
- Avenida de Austria
- Avenida de Bruselas
- Avenida Europa
- Avenida de Los Pueblos
- Avenida Ernesto Sarti
- Avenida Virgen de Guadalupe
- Calle Baleares
- Calle Galicia
- Calle la caldera
- TF - 6231



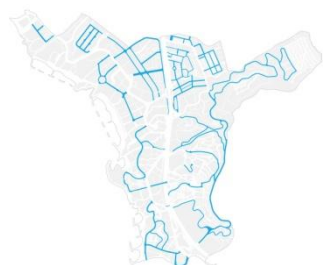
Plano: Vía de primer orden.
Elaboración Propia

8.4.3. VÍAS DE SEGUNDO ORDEN

Pertenecen al grupo de vías de segundo orden aquellas que presentan menor intensidad de tráfico que las anteriores y con una sección transversal inferior. Distribuyen el tráfico procedente de las vías de primer orden y varían el número de carriles en función del sector donde se encuentren. A diferencia del resto de sectores, en Playa de Las Américas la mayoría de vías de segundo orden tienen un carril y sentido único de circulación, siendo su función la misma de canalizar el tráfico de las vías primarias.



Las vías de segundo orden dentro del ámbito de estudio son:



Plano: Vía de segundo orden.
Elaboración Propia

- Avenida Alcalde Walter Paetzmann
- Avenida España
- Avenida de Europa
- Avenida de Francia
- Avenida de Los Pueblos Hermanos
- Avenida de Moscú
- Avenida Eugenio Domínguez Afonso
- Avenida Jardines del Duque
- Avenida Rafael Puig Lluvina
- Avenida Republica de Panamá
- Avenida V Centenario
- Avenida Venezuela
- Avenida Ernesto Sarti
- Calle 2º transversal a Avda. Virgen de Guadalupe
- Calle Agando
- Calle Alemania
- Calle Antonio Navarro
- Calle Bailen
- Calle Baleares
- Calle Bischofshofen
- Calle Bolivia
- Calle Colon
- Calle de acceso a centro comercial
- Calle Gran Bretaña
- Calle Helsinki
- Calle La Caldera
- Calle Lisboa

- Calle Londres
- Calle Madrid
- Calle País vasco
- Calle Paris
- Calle Reykjavik
- Calle Roma
- Calle Transversal a Calle Antonio navarro
- Calle Virgen de Guadalupe
- Camino Roque de Los Muchachos
- Camino Roque Nublo
- Camino Roques del Salmor
- Plaza del Duque

8.4.4. VÍAS DE TERCER ORDEN

Pertenece a este orden toda vía que por sus características tipológicas no pueda clasificarse en ninguno de los grupos anteriores. Normalmente son de un solo carril por sentido y se suelen formar a partir de ramificaciones de vías de segundo orden, aunque hay casos en que se forman a partir de las de primer orden ya que son vías sin salida.

Las vías de tercer orden dentro del ámbito de estudio son:

- Avenida de Los Pueblos Hermanos
- Avenida Venezuela
- Calle 1ª Transversal a Calle Jardines de Duque
- Calle 1ª Transversal a Calle Virgen de Guadalupe
- Calle 2ª Transversal a Calle Jardines de Duque
- Calle Antonio Navarro
- Calle Argentina
- Calle Austria
- Calle Balcón de Andalucía
- Calle Castilla



Plano: Vía de tercer orden.
Elaboración Propia



- Calle Cataluña
- Calle Cuba
- Calle Diario de Avisos
- Calle Dinamarca
- Calle el Beril
- Calle el Molino Blanco
- Calle Finca Monina
- Calle Finlandia
- Calle Grecia
- Calle Guatemala
- Calle Irlanda
- Calle Islandia
- Calle Italia
- Calle Londres
- Calle Noruega
- Calle Países Bajos
- Calle Paraguay
- Calle Paris
- Calle Portugal
- Calle Puerto Colón
- Calle Roma
- Calle San Sebastián
- Calle Suecia
- Calle Suiza
- Calle Transversal a Avenida de Europa
- Calle Transversal a Calle Finlandia
- Calle Unterhaching
- Calle Uruguay

- Calle Valencia
- Camino Roque de la Fortaleza
- Pasaje de Austria
- Pasaje Montesol
- Vía interior Magma

8.5. SENDAS PEATONALES

La finalidad de una red peatonal es conectar el territorio urbano de manera que nodos de comunicación, equipamientos y espacios públicos queden al alcance del ciudadano que se desplaza a pie. De este modo, se garantiza buena accesibilidad a los múltiples servicios y actividades cotidianas: centros educativos, de ocio, administrativos, institucionales, culturales, cívicos, los mercados municipales. En consecuencia, se favorece la sensación de proximidad y, a la vez, se reduce la dependencia de la movilidad motorizada por parte de la población.

Los itinerarios peatonales son conjuntos articulados de tramos de vías e intersecciones en los que el peatón tiene prioridad, de manera que pueda circular de manera cómoda, segura y continua.

Los itinerarios a pie son recorridos que tienen unas exigencias ambientales y de diseños específicos que varían según se trate de vías segregadas del resto de modos de transporte o de vías que comparten el espacio con otras redes de movilidad.

Los criterios abordados en la gama de sendas peatonales a la hora de categorizar cada una entre si éste es favorable o no lo es, van en función de la Ley 8/1995, de 6 de Abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación y por la Orden VIV/561/2010 por el que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

El parámetro más relevante a la hora de diseñar una red peatonal es aquél que hace referencia al tránsito por la red de los usuarios de movilidad reducida, que es la sección transversal de la senda.



8.5.1. CARACTERÍSTICAS GLOBALES DE LA RED PEATONAL DE ADEJE

La red peatonal del ámbito de estudio cuenta con los siguientes anchos:

ANCHOS (m.)	NOMBRE	PORCENTAJE (%)
0-6	PASEO SIN NOMBRE (Venezuela-Los Pueblos)	32,34
	PASEO SIN NOMBRE (Hesperia Troya)	
	LA HACIENDA	
	PASEO ALCALDE WALTER PAETZMANN	
	PASEO DE LAS PARDELAS	
	PASEO DE PARIS	
	PASEO LAS PALOMAS	
	PEATONA RIU PALACE Y ALTAMIRA	
	LAS PALOMAS	
	PASEO SIN NOMBRE (Paris-Sarti)	
	PASEO AVENIDA DE EUROPA	
	PASEO SIN NOMBRE (Austria-Europa)	
	PASEO SIN NOMBRE. (Marítimo-Ernesto Domínguez)	
	PASEO SIN NOMBRE. (Marítimo-Los Pueblos)	
6-10	CALLE URUGUAY	54,05
	PASEO COLON	
	PASEO SIN IDENTIFICAR. (1º de Ernesto Sarti)	
	PASEO SIN IDENTIFICAR. (1º de Ernesto Sarti)	
	PASEO BARRANCO DEL AGUA	
	PASEO EL VERIL	
	PASEO COLON	
	PASEO LAGOS DE FAÑABÉ (INVENTADO)	
	PASEO SUN BEACH (INVENTADO)	
	PASEO SIN NOMBRE. (Paseo Marítimo)	
	PASEO SIN NOMBRE. (Paseo Avd. España)	
	PASEO MARITIMO C.C. EL LITORAL (INVENTADO)	
	PASEO DE PARIS	
	CALLE TRANSVERSAL A CALLE ROMA	
	PASEO 1º AVENIDA DE ESPAÑA	
	PASEO AVENIDA DE AUSTRIA	
	PASEO SIN NOMBRE. (Finlandia-Europa)	
	PASEO ISLANDIA_IRLANDA.	
10-12	PASEO MARÍTIMO	8.10
	PASEO 2º AVD. DE ESPAÑA	
	CALLE TRANSVERSAL A LA CALLE LONDRES	
12-14	PASEO CANDIDO GARCÍA SAN JUAN	2.70
18-20	PASEO AVD. DE ESPAÑA	2.70

Tabla: Relación de anchos Ámbito Adeje. Elaboración propia.



Imagen: Sendas peatonales de Adeje. **Elaboración propia.**

Se ha observado que en las vías no peatonales, la existencia de acerado es general, siendo además, en la mayoría de las vías, de una anchura superior a los 2 metros, por lo que el peatón cuenta con una red de vías con aceras continua, donde desplazarse en condiciones de seguridad.

Si bien en porcentaje muy reducido, también es posible observar aceras de sección estrecha, o la presencia de obstáculos como farolas o marquesinas en paradas de guaguas que dificultan los desplazamientos a pie.



Imagen: Ejemplos de calzadas sin aceras en Torviscas Alto, Avd. Austria. **Elaboración propia.**

En la zona turística de Adeje el peatón ha ganado poco a poco mayor protagonismo. Actuaciones como las llevadas a cabo en la Avenida Rafael Puig Lluvina (sector 2), donde se ha eliminado uno de los carriles, dejando las vías de un solo sentido y ampliando la aceras, incluyendo incluso zonas estancias, son un claro ejemplo de las política de potenciación del peatón llevado a cabo por las administraciones responsables.





Imagen: Amplia sección de aceras en la Avenida Rafael Puig. **Elaboración propia.**

Este paseo sigue contemplando la posibilidad de uso del vehículo, relegado a un segundo plano y aunque ha sido notable la reducción de las intensidades de tráfico, debido al trazado de la vía no se ha conseguido una moderación efectiva de la velocidad.

Existe una red mallada continua para los desplazamientos a pie, considerando que en los casos en que la continuidad por vías peatonales se vea interrumpida, el acerado de las vías urbanas locales tiene una sección como para asegurar que los desplazamientos a pie se desarrollan generalmente en condiciones de seguridad aunque no siempre con comodidad.

Se concluye que el espacio destinado al peatón en la zona objeto de estudio se caracteriza por:

- Poseer una amplia trama peatonal aunque presenta discontinuidades.
- Las aceras que si bien suelen ser anchas en algunos casos se muestran insuficientes para la demanda.
- El diferente tratamiento de los espacios para el peatón que dificultan la comprensión de la red.
- La inexistencia de una red peatonal preferente que de forma similar al paseo costero permita a los peatones la identificación de paseos interiores.

8.5.2. USUARIOS DE MOVILIDAD REDUCIDA

Los parámetros de diseño de los viales y los elementos de los mismos, están regidos por la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, y por Ley 8/1995, de 6 de Abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación y por el Reglamento propio de la misma. De éstos se deriva que todo el mobiliario, jardinería y elementos presentes en los recorridos de las sendas peatonales, han de cumplir con dicha Ley y que los recorridos tienen que ser, lo más homogéneo posible.

La planificación, trazado y realización de la red viaria, en particular de los itinerarios públicos, se harán de forma que éstos resulten accesibles para las personas con limitaciones, movilidad o comunicación reducida.

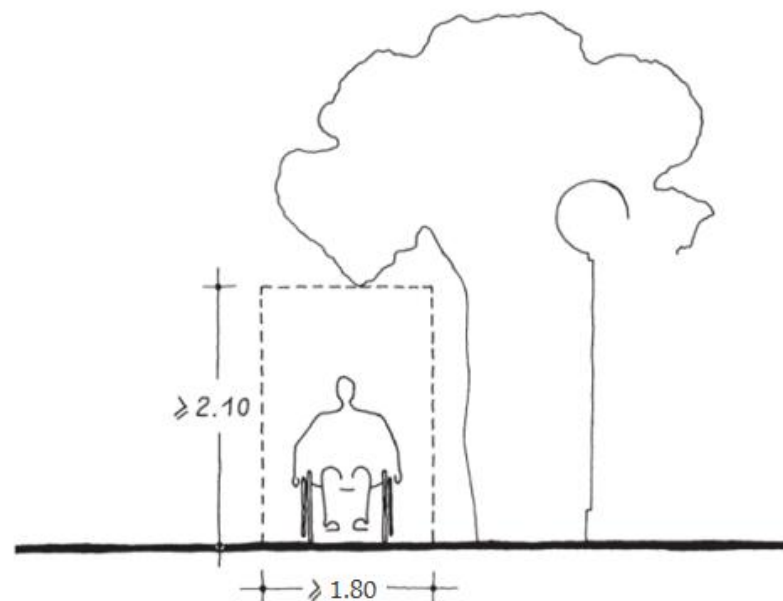


Imagen: Senda libre para permitir el paso de un UMR. **Fuente:** Reglamento Ley 8/1995.

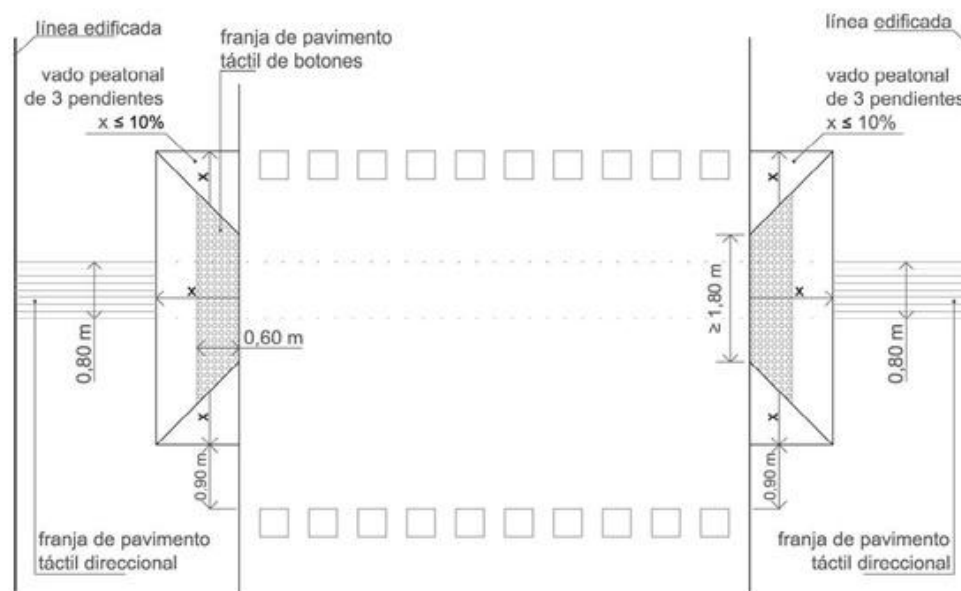


Imagen: Cruce a distinto nivel: ejemplo de aplicación de la señalización táctil en vados de tres planos inclinados. **Fuente:** Orden VV/561/2010

En cuanto a la secciones de las aceras, hay que hacer una especial mención que la mayor parte de las mismas se encuentran ocupadas por mobiliario urbano, predominando dicha ocupación por el alumbrado público, así como en algunos casos por mobiliario de establecimientos de restauración y comercios. Esto hace que a pesar de tener las secciones adecuadas no se tenga la zona de tránsito peatonal adecuada con dimensión mayor a 1,40 metros, lo que hace que la Ley de Accesibilidad no se cumpla en la mayoría de las aceras.



8.6. RED CICLABLE

La ausencia de instalaciones e infraestructuras para el servicio y estacionamiento de bicicletas, fomenta a su vez el uso principal del automóvil con las consecuencias que ello provoca en el medio ambiente además del caos urbano y paisajístico.

Pese a disponer de una infraestructura parcialmente renovada y suficientemente llana, especialmente en las zonas comerciales del ámbito, que invita a la práctica deportiva no existe red ciclable. Un ejemplo de ello son los tramos del Barranco de Troya hasta Pueblo Canario o bien, el que se extiende desde Puerto Colón hasta Playa de Fañabé.

Muchos establecimientos turísticos ofertan un servicio de préstamo de bicicletas, como sucede en el caso del Hotel Gran Tinerfe. Se observa la aceptación de este medio de transporte limpio por parte de los turistas que generalmente circulan por las aceras de las calles o paseo marítimo debido a la falta de un itinerario para la circulación en bicicleta.

8.7. RED DE APARCAMIENTOS

8.7.1. TIPOLOGÍA

Atendiendo a la diferencia entre aparcamiento privado y público, en ambos casos podemos tener la siguiente caracterización:

- **Línea:** Los vehículos realizan la maniobra de parada de forma paralela a la línea exterior de la calzada a ambos márgenes, según el caso, y los reglamentos de tráfico.
- **Batería:** Los vehículos se van a ubicar de forma perpendicular al eje de la calzada o con una inclinación determinada que se va a establecer en 30º o 45º, para que el vehículo pueda realizar la maniobra de entrada y salida a la plaza de aparcamiento en condiciones de seguridad y maniobrabilidad óptimas. Los vehículos se colocarán unos a la par de otros.
- **Bolsa:** El aparcamiento que se va a suceder de forma independiente o conjunta entre línea y batería, alcanzando una elevada capacidad colectiva, así mismo puede ser a cielo abierto o cerrado e incluso poseer distintos niveles. Para el cálculo del número de vehículos que puede abarcar una superficie destinada al aparcamiento en bolsa, dotaremos una superficie de 25 m2 por vehículo.

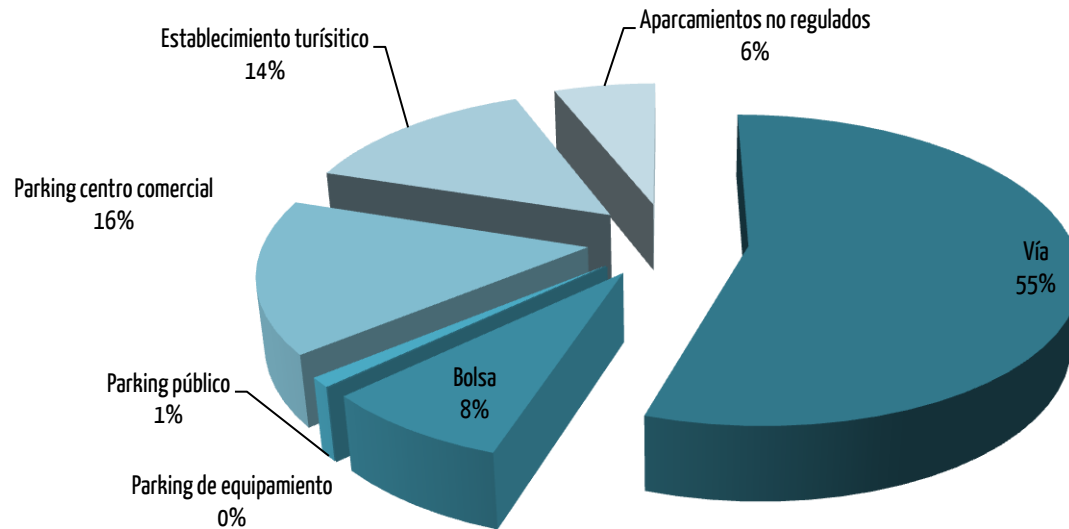
8.7.2. DESCRIPCIÓN DE LA RED DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS

Dividido el ámbito en zonas de estacionamiento se ha analizado la oferta y la demanda. La demanda la componen los residentes, los turistas y los trabajadores y la oferta los estacionamientos en vía, en centros comerciales, parking, bolsas, no regulados y en establecimientos turísticos.

El inventario de estacionamientos en Costa Adeje ha resultado que la mayoría de las plazas de aparcamientos están en la vía, seguidas de las plazas ofrecidas por los parking de centros comerciales y establecimientos turísticos.

Los aparcamientos no regulados hacen la función de indicador de falta de estacionamientos, suponiendo en el ámbito un 6%.

TIPOS DE APARCAMIENTOS	PLAZAS	%
Vía	7.455	55
Bolsa	1.084	8
Parking de equipamiento	32	0
Parking público	82	1
Parking centro comercial	2.204	16
Establecimiento turístico	1.865	14
Aparcamientos no regulados	750	6
TOTAL	13.472	100



Gráfica: Caracterización de los aparcamientos. *Elaboración propia.*

Analizadas las encuestas realizadas por *Servicios Avanzados de Opinión S.L.* para GESPLAN resultan los siguientes datos:

- Población de derecho:
 - Vehículos por hogar (1,6)
 - Tamaño medio del hogar (2,7)
 - Porcentaje de vehículos aparcados en vía (37% + 2%)
- Población estacional máxima:
 - Ocupación media anual (67,5%)



- Turistas que se movieron con vehículos motorizados (15,4%)

8.8. SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

En este apartado se describen los servicios de transporte público a los que tienen acceso los usuarios. Al analizar los servicios de transporte público, guagua o taxi.

Para caracterizar la oferta de transporte, entre otros datos se han recopilado los siguientes:

- Líneas de guagua.
- Frecuencia y horarios.
- Número de paradas y localización.
- Relación Demanda/Oferita por tramo de vía.
- Caracterización de las infraestructuras.
- Tiempos de recorrido y velocidades.

El transporte público dentro del ámbito turístico de Adeje lo realizan taxis municipales, guaguas discrecionales y regulares. Estas últimas gestionadas por la empresa pública TITSA S.A.U. A diferencia de las zonas de parada de taxis y guaguas discrecionales, localizadas principalmente en las zonas comerciales y próximas a la línea de costa, las paradas de guaguas regulares operan exclusivamente en vías de primer orden.

8.8.1. LÍNEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

La zona turística de Adeje cuenta en la actualidad con 14 líneas de transporte público que operan regularmente dentro del ámbito. Sin embargo, algunas líneas principales como la 110 o 111 finalizan su trayecto en la estación, realizando un corto recorrido por el ámbito de estudio. La línea 470 que conecta las localidades de Granadilla y Los Cristianos excepcionalmente presta servicio dentro del ámbito de estudio. Igualmente ocurre con la línea 482 entre Los Cristianos y Vilaflor que ocasionalmente pasa por el ámbito hasta Urb. Torviscas.

La distancia que deben recorrer los transeúntes hasta las paradas o estación de guaguas de TITSA resulta excesiva especialmente en los núcleos comerciales próximos a la línea de costa, acentuándose la falta de accesibilidad por el escaso número de paradas localizadas, principalmente, a lo largo del sector de Playa de Las Américas y Fañabé – El Duque. La problemática en los sectores residenciales es aún mayor, dado que las escasas paradas se encuentran próximas a la autopista.

El ámbito de estudio de Adeje cuenta con un total de 30 paradas de guaguas. Las principales líneas de guaguas regulares operan en el sector de Playa de Las Américas, con un total de 14 paradas además de una estación de guaguas.

La mayor parte de las líneas tienen una frecuencia de paso superior a los 30 minutos, aunque hay algunas, como por ejemplo la línea 467, que tiene una frecuencia de paso comprendida entre los 10 y 15 minutos. Existe también una línea de transporte que tan sólo cuenta con 3 salidas durante todo el día, como es el caso de la línea 342.

A continuación se indican la relación de líneas que prestan su servicio en el ámbito de Adeje:

LÍNEA	DENOMINACIÓN
110	Santa Cruz – Los Cristianos-Costa Adeje (Exprés)
111	Santa Cruz – Aerop. Sur – Los Cristianos-Costa Adeje
342	Costa Adeje – Cañadas del Teide – El Portillo
343	Pto.Cruz – Los Cristianos (por aeropuertos Norte y Sur)
416	Granadilla – Adeje (Los Olivos)
417	Los Cristianos – Guía de Isora (por Costa Adeje)
418	La Caleta-Estación – Los Cristianos – Valle S. Lorenzo
450	Costa Adeje – San Isidro (por Aeropuerto Sur)
460	Icod de los Vinos – Costa Adeje (por Guía de Isora)
467	Costa Adeje – Las Galletas (por Los Cristianos)
472	Los Cristianos – Playa Paraíso-Callao Salvaje
473	Los Cristianos – Acantilados de Los Gigantes (por Adeje)
477	Los cristianos – Acantilados de Los Gigantes (Directo)
483	Costa Adeje – El Médano (por Los Cristianos)

Tabla: Líneas de transporte público1. Elaboración propia.

La zona turística cuenta con 20 paradas de taxis, con una flota total de 178 unidades que ofrecen una buena cobertura a la totalidad del ámbito. Distribuidas de la siguiente manera:

- Sector 1: 6 paradas
- Sector 2: 9 paradas
- Sector 3: 4 paradas
- Sector 4: 1 paradas

A continuación, se estudiarán por separado cada una de las líneas que afectan al ámbito de Adeje analizando parámetros como frecuencias y recorridos:





Plano: Santa Cruz - Los Cristianos -
Costa Adeje (expres)
Elaboración Propia

- LÍNEA 110

- Frecuencia: 30min.
- Tiempo recorrido teórico: 70 min.
- Nº Paradas en ámbito estudio: 3 en trayecto de ida y vuelta. (7944 y 7945) Terrazas y (7142) Estación de Playa de Las Américas.

A pesar de que la línea 110 es directa entre el intercambiador de guaguas de Santa Cruz y la estación de Playa de Las Américas-Costa Adeje, excepcionalmente realiza un recorrido mayor prolongándose por el ámbito a través del sector 2 (Playa de Las Américas) y 1 (Fañabé - El Duque) hasta la parada situada en el C.C. El Duque.

Esta línea presenta una frecuencia próxima a la media hora y conecta dos municipios intrínsecamente relacionados desde el punto de vista de la movilidad.



Plano: Santa Cruz - Aeropuerto Sur- Los
Cristianos - Costa Adeje
Elaboración Propia

- LÍNEA 111

- Frecuencia: 30 min.
- Tiempo recorrido teórico: 90 min.
- Nº Paradas en ámbito estudio: 3 en trayecto de ida y vuelta. (7944 y 7945) Terrazas y (7142) Estación de Playa de Las Américas.

La principal diferencia de esta línea con la anterior es que esta línea realiza un recorrido íntegro por todos los municipios de la zona sur de la isla, partiendo de Santa Cruz y finalizando en el municipio de Adeje.

A pesar del considerable incremento del tiempo de recorrido por la totalidad de paradas existentes a lo largo de esta línea, la línea 111 presenta una frecuencia de paso muy similar a la de la línea directa 110.

Al igual que sucede con la 110, el recorrido se prolonga puntualmente hasta el C.C. El Duque en algunas salidas a media noche y madrugada.

Desde el intercambiador de guaguas de Santa Cruz hasta el Aeropuerto del Sur, situado entre Granadilla y San Miguel, se estima una duración de 50 minutos realizando paradas periódicas a lo largo de la Autopista TF-1. A partir de esta parada las siguientes tendrán una mayor proximidad y demanda de viajeros a medida que se acerca a su llegada a la estación, suponiendo un incremento del tiempo de recorrido.

- LÍNEA 342

- Frecuencia: Solamente un trayecto diario con salida desde Costa Adeje y otro desde El Portillo
- Tiempo recorrido teórico: 130 min.
- Nº Paradas en ámbito estudio: 10. (7162) Costa Adeje, (7163) Riu Arecas, (7164) H B Duque, (7165) Costa Adeje, (8021) F R Abinque, (7722) Bruselas, (8133) TF-1 Cruce Torviscas, (7168) San Eugenio, (7142) Estación de Playa de Las Américas, (7945) Terrazas.

La línea 342 conecta los municipios de La Orotava y Adeje. Tiene un carácter principalmente turístico dado que conecta Playa de Las Américas con el Parque Nacional del Teide. Esta línea tiene una única salida desde Las Américas (09:15 am) y una sola salida desde El Portillo (15:15 pm).



Plano: Costa Adeje - Cañadas del Teide -
El Portillo
Elaboración Propia



Plano: Pto. Cruz – Los Cristianos (Por
Aeropuerto Norte y Sur)
Elaboración Propia

- LÍNEA 343

- Frecuencia: Variable
- Tiempo recorrido teórico: 105 min.
- Nº Paradas en ámbito estudio: 3 en trayecto de ida y vuelta. (7944 y 7945) Terrazas y (7142) Estación de Playa de Las Américas.

Esta línea tiene como origen y/destino dos municipios estratégicos desde el punto de vista del turismo de la isla como son el Puerto de la Cruz y Adeje (Playa de Las Américas). Además conecta de forma directa los dos aeropuertos insulares. En su tramo intermedio del recorrido, esta línea atraviesa gran parte de los municipios de la zona norte de la isla hasta llegar a La Laguna para posteriormente continuar su trayecto por la zona sur de la isla hasta alcanzar Los Cristianos y Las Américas. Su frecuencia media de paso supera la hora de espera.

- LÍNEA 416

- Frecuencia: 30-40 min.
- Tiempo recorrido teórico: 100 min.
- Nº Paradas en ámbito estudio: 11. (8032) Bco. Los Geranios, (7944) Terrazas, (7142) Estación Playa de Las Américas, (7151) San Eugenio, (7515) Mareverde, (7723) Bruselas, (7154) H. Abinque, (7155) Costa Adeje, (7156) H B Duque, (7157) Riu Arecas, (7158) Costa Adeje.

Esta línea conecta el norte del municipio de Granadilla con Guía de Isora, atravesando de norte a sur todo el ámbito turístico de Adeje. Presenta un total de 11 paradas repartidas entre los sectores 1 (Fañabé-El Duque) y 2 (Playa de Las Américas).

- LÍNEA 417

- Frecuencia: 40 min. aprox.
- Tiempo recorrido teórico: 70 min.
- Nº Paradas en ámbito estudio: 7. (8032) Bco. Los Geranios, (7944) Terrazas, (7142) Estación Playa de Las Américas, (7151) San Eugenio, (7515) Mareverde, (7723) Bruselas, (7450) Miraverde.

Realiza el mismo recorrido dentro del sector 2 (Playa de Las Américas) sentido Guía de Isora desde Los Cristianos que la línea 416. A partir de la parada Bruselas (7723) en vez de continuar hacia el norte como la anterior, se desvía hacia el sector 4 Miraverde-Torviscas Alto.



Plano: Granadilla – Adeje (Los Olivos)
Elaboración Propia



Plano: Los Cristianos – Guía de Isora- Por
Costa Adeje
Elaboración Propia



- LÍNEA 418

- Frecuencia: 40 min. – 1 hora
- Tiempo recorrido teórico: Sin datos
- Nº Paradas en ámbito estudio: 9. (7162) Costa Adeje, (7163) Riu Arecas, (7164) H B Duque, (7165) Costa Adeje, (8021) F R Abinque, (7722) Bruselas, (7449) Playa Olid, (7168) San Eugenio, (7142) Estación de Playa de Las Américas.

Esta línea solamente opera en días laborables con una frecuencia variable de 40 minutos a 1 hora, recorriendo los sectores de Fañabé - El Duque y Playa de Las Américas.



Plano: La Caleta – Estación – Los Cristianos – Valle S. Lorenzo
Elaboración Propia

- LÍNEA 450

- Frecuencia: 1 hora aprox.
- Tiempo recorrido teórico: 35 min.
- Nº Paradas en ámbito estudio: 1. (7142) Estación de Playa de Las Américas.

Esta es otra de las líneas interurbanas que conectan dos municipios con un especial carácter turístico. En este caso, esta línea 450 parte de Las Américas para finalizar en el núcleo de El Médano, previo paso por San Isidro. El recorrido dentro del ámbito es muy corto, partiendo de la Estación de guaguas hacia el sur hasta el límite que marca el Barranco de Troya.

El recorrido de esta línea es a través de la TF-1 y su frecuencia es de aproximadamente una hora en días laborables.



Plano: Costa Adeje – San Isidro (Por Aeropuerto Sur)
Elaboración Propia

- LÍNEA 460

- Frecuencia: Variable
- Tiempo recorrido teórico: 95 min.
- Nº Paradas en ámbito estudio: 5. (7514) Puente peatonal, (7722) Bruselas, (7449) Playa Olid, (7168) San Eugenio, (7142) Estación de Playa de Las Américas.

La línea 460 conecta el municipio de Icod de los Vinos, en el norte de la isla, con Playa de Las Américas por la zona occidental de Tenerife.



Plano: Icod de los Vinos – Costa Adeje (Por Guía de Isora)
Elaboración Propia



Plano: Costa Adeje – Las Galletas (Por Los Cristianos)

Elaboración Propia

- LÍNEA 467

- Frecuencia: 15 – 30 min .
- Tiempo recorrido teórico: 45 min.
- Nº Paradas en ámbito estudio: 8. (8032) Bco. Los Geranios, (7944) Terrazas, (7142) Estación Playa de Las Américas, (7151) San Eugenio, (7515) Mareverde, (7723) Bruselas, (7154) H. Abinque, (8020) Costa Adeje.

La línea 467 conecta dos núcleos de un marcado carácter turístico en el sur de la isla puesto que parte de Costa del Silencio en el municipio de Arona finalizando su recorrido en el sector turístico de Miraverde – El Duque tras su paso por Playa de Las Américas, atravesando otros núcleos atractores desde el punto de vista turístico.

De esta línea cabe destacar, por un lado, que es la que oferta la mejor frecuencia de paso (15 - 30 min) tanto en días laborables como festivos y, por otro, es la línea que más viajeros transporta dentro del ámbito de estudio de Adeje.



Plano: Costa Los Cristianos – Playa Paraíso – Callao Salvaje

Elaboración Propia

- LÍNEA 472

- Frecuencia: 30 min. aprox.
- Tiempo recorrido teórico: Sin datos
- Nº Paradas en ámbito estudio: 7. (8032) Bco. Los Geranios, (7944) Terrazas, (7142) Estación Playa de Las Américas, (7151) San Eugenio, (7515) Mareverde, (7723) Bruselas, (7450) Miraverde.

El recorrido realizado por la línea 417 se repite esta vez con la presente, atravesando desde el Barranco de Troya, al sur, hasta Miraverde en el sector 4 del ámbito de estudio. Conecta las principales zonas turísticas de Arona y Adeje.



Plano: Los Cristianos – A Los Gigantes (Por Adeje)

Elaboración Propia

- LÍNEA 473

- Frecuencia: 30 min.
- Tiempo recorrido teórico: 100 min.
- Nº Paradas en ámbito estudio: 7. (8032) Bco. Los Geranios, (7944) Terrazas, (7142) Estación Playa de Las Américas, (7151) San Eugenio, (7515) Mareverde, (7723) Bruselas, (7450) Miraverde.

Abarca los principales núcleos turísticos del sur de Tenerife, conectando Los Cristianos con Acanalado de Los Gigantes por el interior del ámbito turístico de Adeje.

Recorre las mismas paradas que la línea estudiada anteriormente, atravesando de sur a norte el sector turístico de Playa de Las Américas.



- LÍNEA 477

- Frecuencia: 30 – 60 min.
- Tiempo recorrido teórico: Sin datos
- Nº Paradas en ámbito estudio: 6. (8032) Bco. Los Geranios, (7142) Estación Playa de Las Américas, (7151) San Eugenio, (7515) Mareverde, (7723) Bruselas, (7450) Miraverde.

Esta línea interurbana que aquí se analiza conecta los mismos núcleos de población (Los Cristianos y Los Gigantes) que la línea 473. La diferencia entre ambas está en que la línea 477 realiza un recorrido directo entre ambos núcleos, lo que implica menor número de paradas intermedias y un menor tiempo de recorrido de la misma. Sin embargo, dentro del ámbito de estudio la citada línea recorre todas las paradas, a excepción de la (7944) correspondiente a Las Terrazas.



Plano: Los Cristianos – A Los Gigantes
(Directo)
Elaboración Propia

- LÍNEA 483

- Frecuencia: 1 – 2 horas
- Tiempo recorrido teórico: 75 min.
- Nº Paradas en ámbito estudio: 1. (7142) Estación Playa de Las Américas.

Al igual que sucede con la 450, ésta es otra de las líneas interurbanas que conectan dos municipios turísticos. La línea 483 parte de Las Américas para finalizar en el núcleo de El Médano, previo paso por Los Cristianos. El recorrido dentro del ámbito es muy corto, partiendo de la Estación de guaguas hacia el sur limitando con Arona mediante el Barranco de Troya.



Plano: Costa Adeje – El Médano (Por Los
Cristianos)
Elaboración Propia

A continuación se calcula el área de influencia de cada parada considerando un radio de acción de 250 y 500 metros.

De la imagen anterior se desprende que prácticamente la totalidad del territorio analizado queda cubierto por alguna línea con una frecuencia de paso inferior a los 30 min.

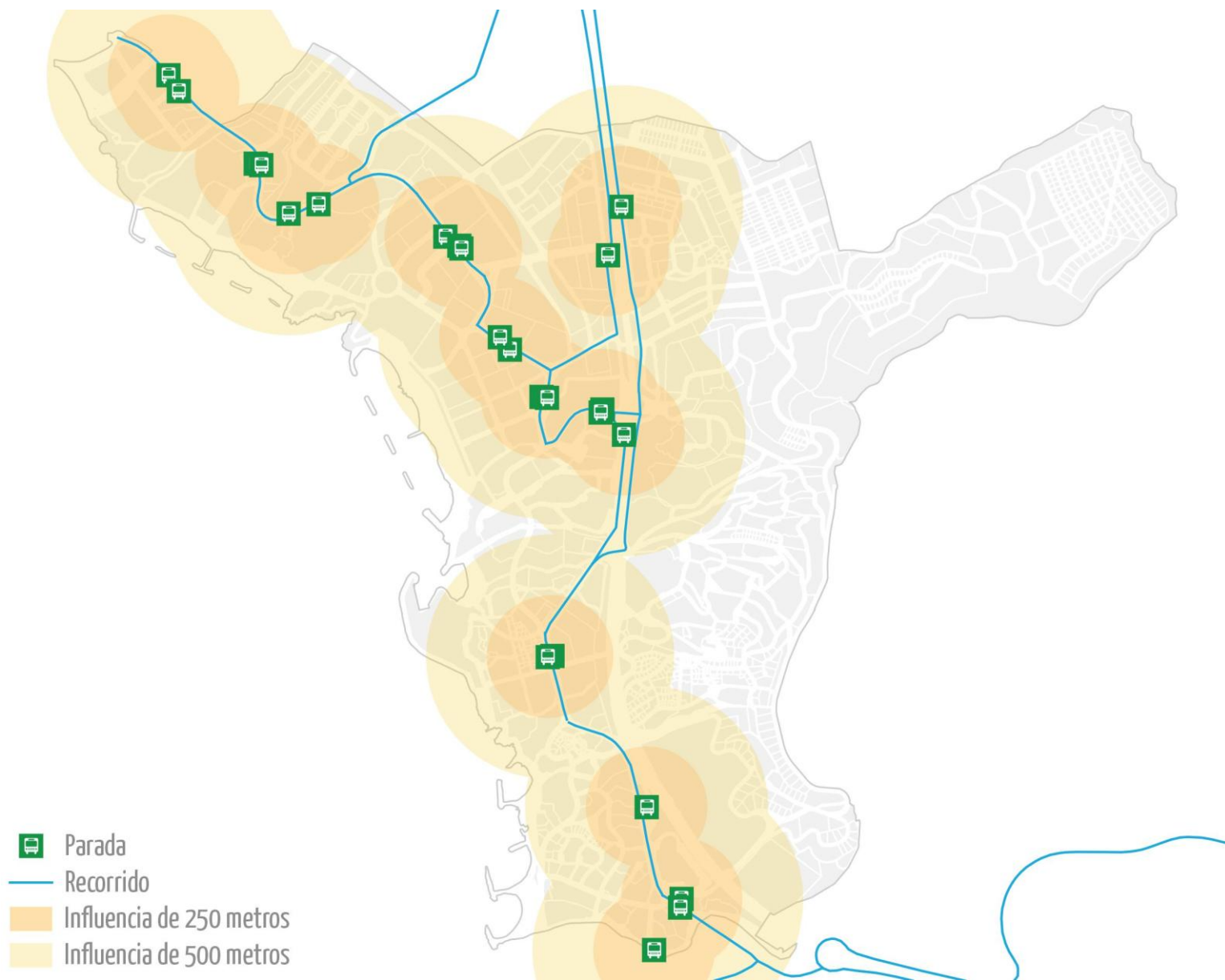


Imagen: Influencia de paradas de guaguas en radios de 250 y 500 metros. **Elaboración propia**



8.8.2. SERVICIO TAXI

El ámbito turístico de Adeje cuenta con un servicio de taxi, que apoya a la red de transporte de guaguas con 20 emplazamientos distribuidos en todo el núcleo, valorado positivamente en las encuestas tanto en precio como en calidad del servicio.

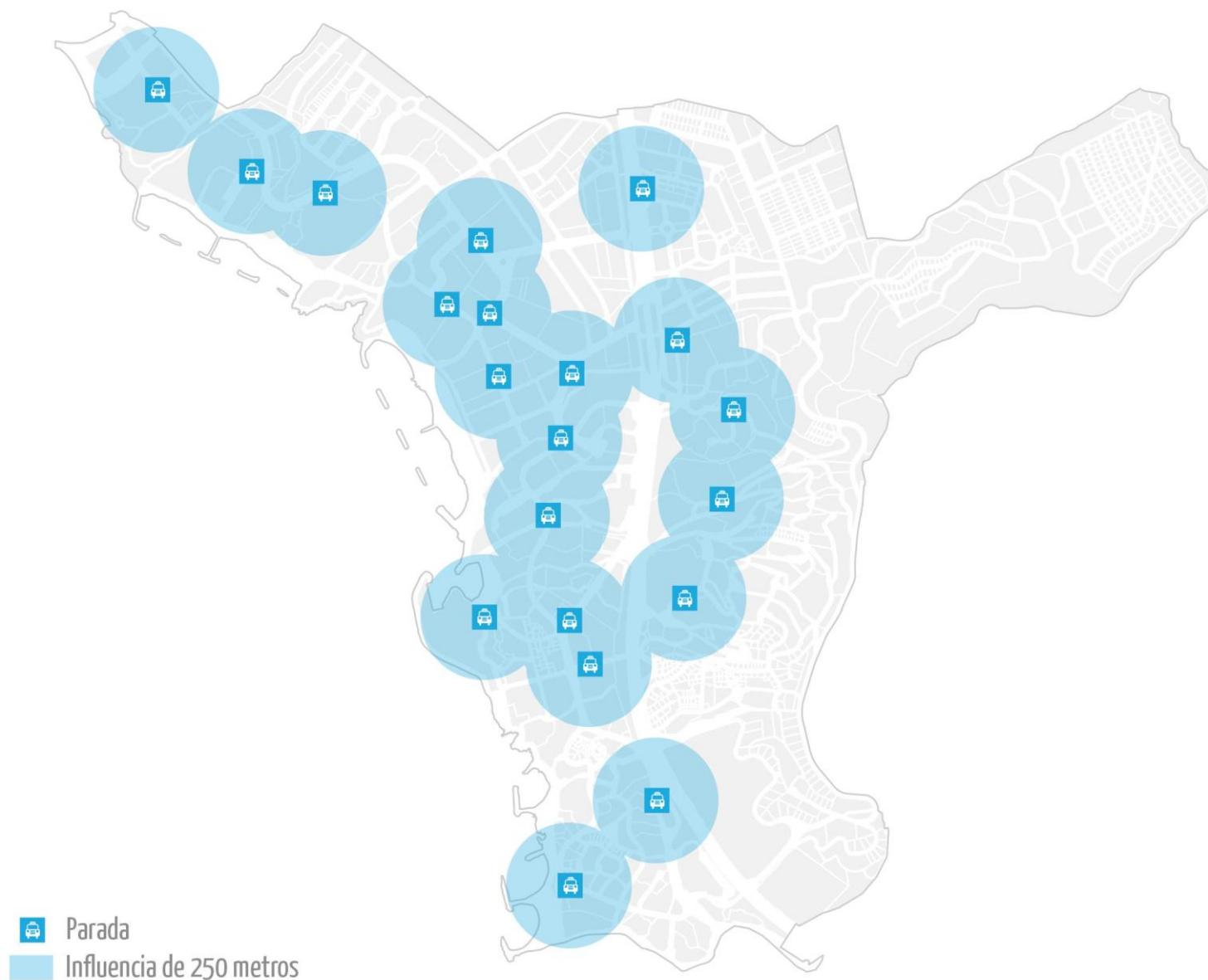


Imagen: Estacionamientos reservados a taxis y radio de influencia en 250 metros. Elaboración propia



9. ESTUDIO PORMENORIZADO DEL VIARIO

De los datos obtenidos del trabajo de campo realizado en el ámbito de estudio, se procede a realizar un inventario detallado de las calles en formato de fichas. En el “Anexo 1: Fichas de viario” del presente documento, se recopilan las mencionadas fichas.



10. ANÁLISIS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

Sin perjuicio de las reflexiones que se realizan en los apartados anteriores, a continuación se desarrolla un análisis enfocado a la movilidad, que trata de inventariar, localizar y analizar la problemática presente en todo el sistema viario.

Este apartado se divide en varios puntos para una mejor comprensión y detalle de la problemática existente, como ya se ha explicado en el apartado anterior. Los parámetros en los que se analiza la movilidad son:

- Accesibilidad.
- Transitabilidad.
- Nivel de servicio.
- Calidad del servicio.
- Intermodalidad.

La **accesibilidad** al sistema de transporte es una medida de la facilidad que encuentra la población para acceder de un punto a otro y tiene formas de medición que pueden llegar a ser muy complejas y de costoso estudio, para lo cual se utilizan variables como:

- El tiempo de desplazamiento entre núcleos de población.
- El espacio que es posible recorrer.
- La oportunidad de realizar desplazamientos a diferentes horas del día, en diferentes días de la semana.
- El gasto que supone el desplazamiento para quien lo realiza.

Son, por otra parte, factores que influyen directamente en la calidad del servicio ofrecida por el sistema y sobre la que se hablará en otro punto de este análisis. Consecuentemente se puede alcanzar un acercamiento al concepto de accesibilidad mediante la consideración de una serie de aspectos del sistema, para lo que se va a seguir una aproximación sistemática:

- Red de vías rodadas urbanas e interurbanas.
- Red de sendas peatonales.
- Red de aparcamientos.
- Transporte colectivo de pasajeros.

Por último, se debe destacar el entramado de transversales peatonales que conectan el paseo marítimo y otras vías urbanas básicas y locales, como las citadas anteriormente, con los establecimientos hoteleros y apartamentos.

La **transitabilidad** es otra de las variables importantes del sistema de transporte. En ella se desarrolla la aptitud de cada red para el tránsito por la misma.

Si bien existen muchas variables que influirán en una mejor o peor transitabilidad, entre éstas se pueden distinguir:

- Continuidad de la red, puesto que una red discontinua presenta problemas de interferencia con otras redes.
- Estado del pavimento, dependiendo del tipo de red. Esta variable es muy importante, pues determina el grado de erosión y la idoneidad del pavimento.
- Confort en el tránsito; malos trazados de la red provocan el desagrado de los usuarios e incluso problemas de seguridad vial.

Debido a que no se poseen datos de **niveles de servicio** de sendas peatonales, no se puede valorar este apartado. De la misma manera y al no existir una red ciclable, ésta también pasa por alto este apartado del EMU.

Para la estimación de los niveles de servicios, se parte de la intensidad horaria media de tráfico, la cual representa el número de vehículos que discurren por una determinada sección de la vía por unidad de tiempo, el número de carriles por sentido, los movimientos no prioritarios, la capacidad del acceso no preferente, los intervalos críticos, etc.

La **intermodalidad** viene definida como la facilidad de combinar distintos modos de transporte en un desplazamiento. Para que un EM pueda cumplir los objetivos marcados debe establecerse la disminución del uso del vehículo privado y fomentar medios colectivos o más sostenibles como la bicicleta o el propio caminar. Es por éste argumento que es el Transporte Colectivo el eje principal por el que deben discurrir el resto de métodos de transporte.

10.1. ACCESIBILIDAD

10.1.1. VÍAS RODADAS

El acceso al núcleo se realiza fundamentalmente mediante la TF-1, para ello utilizan los distintos enlaces dispuestos a lo largo de su traza. Los enlaces más solicitados son el “E72 Enlace Las Américas” y “E76 Enlace Torviscas I”, en segundo plano quedan el “E74 Enlace San Eugenio” y el “E78 Enlace Torviscas II”. Desde Arona se accede a través de la Calle Llanos de Troya y la Avenida Rafael Puig y desde La Caleta a través de la Carretera Fañabé La Caleta.

En lo relativo a la demanda de uso, la Autovía del Sur es la vía de mayor importancia en el municipio (la segunda a nivel insular). Esta vía recoge tráfico de largo recorrido y tráfico local (relaciones entre distintos barrios que utilizan la TF-1). La intensidad de circulación se aproxima a los 70.000 vehículos por diarios.

La distribución hasta los distintos sectores y equipamientos que conforman el ámbito se realiza fundamentalmente a través de la Avenida de Los Pueblos, esta recorre longitudinalmente gran parte del ámbito y conecta los equipamientos más importantes. Al llegar al entorno del “Aqualand” continua a través de las vías de servicio de la TF-1 hasta llegar a la Avenida Ernesto Sarti, ésta a su vez conecta con el resto del eje mediante la Avenida Bruselas, Avenida Virgen de Guadalupe y la Carretera Fañabé La Caleta.

El tráfico rodado de Adeje presenta una buena conectividad y fluidez, sin restringir la capacidad de circulación de peatones en la mayor parte del ámbito. Esto se debe a las amplias secciones transversales que poseen las vías de primer y segundo orden.



A continuación se muestra una imagen de las vías de distribución sobre el ámbito:



Plano: Principales vías de distribución del ámbito. **Elaboración propia**

La señalética situada en las vías de acceso al ámbito de Adeje no presenta una buena visibilidad que permita la identificación de los principales puntos de interés turístico, así como de los servicios que ofrece el municipio. Por otro lado, no posee homogeneidad e imagen corporativa que le de identidad al ámbito. Se detecta desorientación en la Avenida Bruselas en las glorietas con la Avenida Moscú y con la Avenida Berlín, ya que visualmente son muy similares.

10.1.2. APARCAMIENTOS

En la siguiente tabla se muestra la demanda generada por cada uno de los segmentos que requieren estacionamientos y la oferta que existe categorizada por su tipología.

ZONA	DEMANDA DE ESTACIONAMIENTOS				OFERTA DE ESTACIONAMIENTOS								BALANCE TOTAL
	RESIDENTES	TURISTAS	TRABAJADORES	TOTAL	EN VÍA	PARKING DOT	PARKING	PARKING CC	NO REGULADO	BOLSA	EST. TURI.	TOTAL	
ADJ01	53	218	156	427	594	0	0	110	80	0	70	854	427
ADJ02	173	345	244	762	376	0	0	0	50	0	267	693	-69
ADJ03	246	169	114	529	508	0	0	0	30	0	164	702	173
ADJ04	218	454	326	998	304	0	82	190	0	0	220	796	-202
ADJ05	89	401	294	784	414	0	0	0	100	244	10	768	-16
ADJ06	338	59	74	471	569	0	0	0	0	0	0	569	98
ADJ07	31	633	467	1131	307	0	0	200	0	0	96	603	-528
ADJ08	190	456	366	1012	481	0	0	126	190	0	102	899	-113
ADJ09	39	276	255	570	119	0	0	560	0	0	84	763	193
ADJ10	407	441	301	1149	249	0	0	45	0	0	92	386	-763
ADJ11	217	555	423	1195	299	32	0	418	0	200	200	1149	-46
ADJ12	429	581	440	1450	315	0	0	345	0	0	268	928	-522
ADJ13	119	87	60	266	584	0	0	0	250	144	75	1053	787
ADJ14	0	0	387	387	58	0	0	0	0	95	0	153	-234
ADJ15	600	76	82	758	452	0	0	0	0	0	20	472	-286
ADJ16	57	102	193	352	272	0	0	0	0	171	80	523	171
ADJ17	528	78	61	667	719	0	0	0	0	0	0	719	52
ADJ18	489	443	356	1288	423	0	0	210	0	230	67	930	-358
ADJ19	108	87	59	254	412	0	0	0	50	0	50	512	258

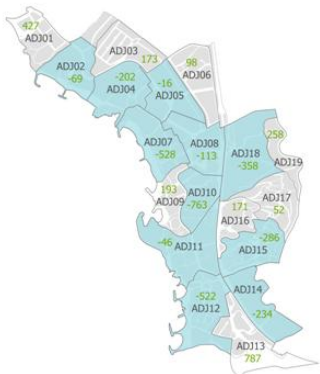
Tabla: Demanda de aparcamientos. Elaboración propia.

Del análisis se concluye que en general faltan aparcamientos en Costa Adeje, sobre todo en aquellos lugares más cercanos a la costa relacionados con establecimientos turísticos de gran capacidad. El balance global queda de la siguiente manera:

BALANCE GLOBAL DE PLAZAS		
DEMANDA TOTAL EN EL 2013	14450	PLAZAS
OFERTA TOTAL EN EL 2013	13472	PLAZAS
BALANCE DE PLAZAS EN EL 2013	-978	PLAZAS

Tabla: Balance global de las plazas de aparcamientos. Elaboración propia.

Se ha detectado que los usuarios prefieren estacionar de forma gratuita frente a la de pago. Es por ello que se ha comparado en estas zonas la oferta gratuita con la de pago, resultando que en la franja costera, que coincide con la de mayor demanda de estacionamientos, es donde más hay y superan el 50% de la oferta.



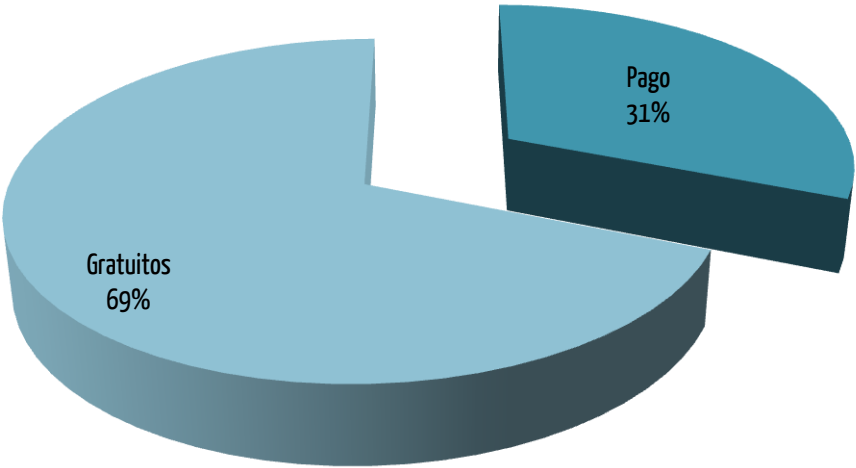
Plano: Balance de estacionamientos
Elaboración Propia



SUPERMANZANA	% GRATUITO	% PAGO	BALANCE
ADJ01	78,92	21,08	427
ADJ02	61,47	38,53	-69
ADJ03	76,64	23,36	173
ADJ04	38,19	61,81	-202
ADJ05	98,7	1,3	-16
ADJ06	100	0	98
ADJ07	50,91	49,09	-528
ADJ08	74,64	25,36	-113
ADJ09	15,6	84,4	193
ADJ10	64,51	35,49	-763
ADJ11	43,43	56,57	-46
ADJ12	33,94	66,06	-522
ADJ13	92,88	7,12	787
ADJ14	100	0	-234
ADJ15	95,76	4,24	-286
ADJ16	84,7	15,3	171
ADJ17	100	0	52
ADJ18	70,22	29,78	-358
ADJ19	90,23	9,77	258

Tabla: Balance de aparcamientos gratuitos y de pago. Elaboración propia.

Globalmente la oferta de estacionamientos gratuitos es superior a las de pago, tal y cómo indica el gráfico siguiente:



Gráfica: Oferta de aparcamientos. Elaboración propia.



Plano: Oficinas de alquiler de coches
Elaboración Propia

En relación a las plazas ocupadas por las empresas de alquiler de coches destaca que en Adeje existan tres, frente a los doce que hay en Arona

Se entiende por operación de Carga y Descarga sobre vía pública, la acción y efecto de trasladar una mercancía desde una finca a un vehículo estacionado en la misma o viceversa, por ello el vehículo tiene que estar autorizado por el transporte de mercancías.

Las fincas susceptibles a ser aprovisionadas son los comercios y establecimientos turísticos, cabe destacar que la mayoría de los establecimientos turísticos y los centros comerciales de entidad poseen su propia dársena de carga y descarga.

Analizando la imagen siguiente destaca la poca cobertura de carga y descarga en conglomeraciones de los usos en planta, esto coincide con las demandas que hacían los comerciantes en las encuestas de participación ciudadana.

Se concluye que el número de plazas son insuficientes, siendo susceptibles a mejora la disposición y número de plazas de aparcamientos para personas con movilidad reducida y zonas de carga y descarga.

A continuación se muestran las áreas de influencia de las zonas de movilidad reducida y carga y descarga.



Imagen: Área de influencia de la carga – descarga y de movilidad reducida. **Elaboración propia.**

10.1.3. VÍAS PEATONALES

En las zonas turísticas de Adeje el peatón ha ganado poco a poco mayor protagonismo. Actuaciones como las llevadas a cabo en vías de la importancia de tráfico como Rafael Puig, su continuación por la Avda. Eugenio Domínguez o la Avenida Ernesto Sarti, donde se ha eliminado uno de los carriles, dejando las vías de un solo sentido y ampliando la aceras, incluyendo incluso zonas estanciales, son un claro ejemplo de las política de potenciación del peatón llevado a cabo por las administraciones responsables.



Este paseo sigue contemplando la posibilidad de uso del vehículo, relegado a un segundo plano y aunque ha sido notable la reducción de las intensidades de tráfico, debido al trazado de la vía no se ha conseguido una moderación efectiva de la velocidad.

El principal eje peatonal existente es un paseo marítimo, que discurre paralelo a la costa de manera continua, desde la playa de Troya hasta la playa de Bahía del Duque, que aunque existe continuidad en general, en algunas zonas existe discontinuidad, como pudiera ser Torviscas y Puerto Colón. El tratamiento del paseo peatonal es muy heterogéneo.

Por último, se debe destacar el entramado de transversales peatonales que conectan el paseo marítimo y otras vías urbanas básicas y locales, como las citadas anteriormente, con los establecimientos hoteleros y apartamentos.

Las vías peatonales locales tienen una red y sección suficiente para asegurar que los desplazamientos a pie se desarrollan en condiciones de seguridad y comodidad. Las excepciones en cuanto a la comodidad de los desplazamientos a pie se produce en algunas calles perpendiculares a la costa.

Las anchuras de las aceras existentes en las zonas turísticas de Adeje son bastante homogéneas, y se caracterizan por su amplia sección, normalmente superior a los 2 metros y en muchos casos superiores a los 3 metros, lo que permite los desplazamientos con amplitud.

En las vías donde se han eliminado uno de los carriles para ampliar las aceras, han llegado a superar los 5 metros de acera, posibilitando la inclusión de vegetación y bancos en zonas estanciales. Esta sección es suficiente para compatibilizar otros modos no motorizados, en especial el transporte en bicicleta.

En general, las vías más modernas de Adeje, las aceras son de sección amplia, lo cual favorece el desplazamiento a los peatones.

Se observa, en casos puntuales, que en las aceras existen obstáculos fijos como farolas y marquesinas de paradas de guaguas que evitan que los desplazamientos a pie sean cómodos.

En las vías que comparte el uso del vehículo con el tránsito de peatones la sección dedicada a la acera se reduce, resultando para el peatón una disminución de calidad en cuanto al paseo se refiere.

Por lo tanto se puede afirmar que el espacio para el peatón en la zona objeto de estudio se caracteriza por:

- Poseer una amplia trama peatonal aunque presenta discontinuidades.
- Las aceras que suelen ser anchas en algunos casos se muestran insuficiente.
- El diferente tratamiento de los espacios para el peatón que dificultan la comprensión de la red
- La inexistencia de una red peatonal preferente que de forma similar al paseo costero permita a los peatones la identificación de paseos interiores.

10.1.4. RED CICLABLE

En la actualidad, no existen carriles bici en Adeje, lo que implica que el transporte en bicicleta no tenga un espacio destinado para circular. Esto provoca que la bicicleta comparta con el peatón la acera o que la comparta la calzada con los vehículos. Sometiendo en el caso de la acera al peatón a situaciones de peligro y en las vías al ciclista.

En la zona turística de Adeje en general las secciones de las vías son propicias para la inclusión de carriles bici, pero incluso es posible redimensionar las aceras existentes facilitando su inclusión ahí sin perjudicar a los peatones. Si además las pendientes de la zona de estudio son

benignas, con un gran porcentaje por debajo del 5%, la zona turística se conforma como una de las zonas más favorables para la implantación de este modo no motorizado.

La anchura mínima de los carriles bici, está determinada, en primer lugar por los requerimientos espaciales de un ciclista circulando, es decir, el espacio ocupado por el conjunto cuerpo – vehículo así como sus desplazamientos durante el pedaleo. Las dimensiones del conjunto bicicleta – ciclista varían, pero se admiten anchuras de 0,60-0,75 m; alturas de 1,90 – 2,00 m y longitudes de 1,75 – 1,90 m. Para velocidades normales de circulación de bicicletas, entre los 15 y 30 km/h, con buena rodadura, la desviación máxima de la trayectoria sobre la línea recta es de unos 12 cm.

Los anchos mínimos recomendados (en metros) según el tipo de vía ciclista son:

TIPO DE VÍA CICLISTA	ANCHO MÍNIMO (M)	ANCHO RECOMENDABLE (M)
Camino verde con pista segregada para peatones	4.00	5.00
Camino verde compartido con peatones	2.50	3.00
Pista-bici bidireccional	2.00	2.50
Pista-bici unidireccional	1.50	2.00
Carril bici protegido bidireccional en zona interurbana	2.50	3.00
Carril bici protegido unidireccional en zona interurbana	2.00	2.50
Carril bici protegido bidireccional en zona urbana	2.00	2.50
Carril bici protegido unidireccional en zona urbana	1.50	1.75
Carril bici unidireccional en zona interurbana	1.50	2.00
Carril bici unidireccional en zona urbana	1.50	1.75
Carril bici unidireccional en sentido contrario	1.75	2.00
Acera-bici bidireccional	2.00	2.25
Acera-bici unidireccional	1.50	1.75

Fuente: Manual para el diseño de vías ciclistas en Cataluña. Generalitat de Cataluña 2008. **Elaboración propia.**

Las secciones de las vías son amplias, contando los principales ejes con secciones superiores a los 15 m. La ordenación del viario propuesto donde se define el tipo de circulación motorizada en cada vía y la amplitud de secciones permite que se pueda actuar sobre las vías para incluir el espacio para la bicicleta, contribuyendo a fomentar el uso de otros modos de transporte diferentes al vehículo privado.

10.2. CALIDAD DEL SERVICIO

Los conceptos o parámetros que conforman la calidad del servicio son, para cada modo de transporte, los siguientes:

- El tiempo de viaje
- La frecuencia del servicio o la oportunidad de viajar
- La fiabilidad y regularidad
- El precio



10.2.1. SERVICIO PÚBLICO DE GUAGUAS

Pese a existir una Estación de Guaguas en el ámbito, ésta no se utiliza como nodo de intercambio modal, ya que no cuenta con bolsas de estacionamiento cercana ni posibilita el acceso a recorridos peatonales.

La red viaria carece de plataformas o vías reservadas específicas para guaguas o taxis que permitan fomentar el uso del transporte público o mejorar la movilidad urbana.

10.2.2. SERVICIO PÚBLICO DE PARADA DE TAXIS

La red de paradas de taxis completa la red de servicio de transporte público, dando cobertura en aquellos lugares de la ciudad dónde el servicio de guaguas no llega. En las encuestas realizadas por GESPLAN a través de Servicios Avanzados de Opinión S.L, resultó la existencia de un alto grado de satisfacción con el servicio de taxis.

10.3. TRANSITABILIDAD

En cuanto a la transitabilidad, una vez analizados los viarios que soportan una mayor carga de tráfico, así como los que presentan calzadas de mayores dimensiones, podemos observar que no hay falta de jerarquía, lo que provoca la desorientación del usuario de las vías es la falta de señalización.

La trama viaria está formada por un conjunto de manzanas de planta ortogonal, siendo esta una estructura ordenada que favorece a la circulación del tráfico.

El firme de la calzada se encuentra en buen estado de conservación salvo las zonas con mayor tráfico rodado como la Avenida de Los Pueblos y otras menores como las calles Bolivia, Antonio Navarro, Valencia y Castilla. En ellas se aprecian roderas, baches, agrietamientos (piel de cocodrilo) y desprendimientos en la capa de rodadura. En la Avenida de España los adoquines presentan un deterioro importante, observándose gran cantidad de roturas y hundimientos en la calzada.

En cambio, las aceras se componen generalmente de losetas de terrazo, muchas presentan un estado deteriorado y sucio. En las avenidas Rafael Puig Lluvina y Eugenio Domínguez Afonso, entre el Barranco de Troya y Aptos. Bugarvilla, se combinan tramos de losetas con asfalto. En la Avenida de Los Pueblos las aceras son de asfalto en buen estado de conservación.

Torviscas Alto presenta una red viaria irregular y adaptada a la orografía del terreno, lo que da lugar a calles con elevadas pendientes, dificultando notablemente la circulación del tráfico y la orientación del turista. Cuenta con muchas calles sin salida.

La característica principal de este sector es el entramado de escalinatas que cuenta con una gran diversidad de tipologías, todo esto para salvar un desnivel de 126 metros.

10.4. NIVEL DE SERVICIO

Para la estimación de los niveles de servicios, se parte de la intensidad horaria media de tráfico, la cual representa el número de vehículos que pasan por una determinada sección de la vía por unidad de tiempo, el número de carriles por sentido, los movimientos no prioritarios, la capacidad del acceso no preferente, los intervalos críticos, etc.

10.4.1. CAPACIDAD DE LAS INTERSECCIONES

En el ámbito de estudio existen dos tipos de intersecciones: las reguladas por señales de prioridad (en adelante I.R.S.P), en las cuales se estudia la capacidad de cada acceso por separado y las glorietas.

En los cruces regulados por señales de prioridad, existen dos clases de accesos: aquellos en que los vehículos tienen prioridad de acceso y aquellos en que los vehículos deben ceder el paso. La capacidad se obtiene calculando las capacidades de cada uno de los accesos no prioritarios, por lo que necesitamos emplear un método que tenga en cuenta el efecto de esta regulación de prioridad. En las calles prioritarias la capacidad de los accesos es igual que en un tramo continuo y, por lo tanto, los vehículos no se ven obligados a detenerse.

En general los vehículos que llegan por la intersección no prioritaria sólo podrán acceder a la carretera prioritaria cuando no existe en ésta ningún vehículo a cierta distancia de la intersección. Esta distancia puede medirse por el tiempo que tardará en llegar a la intersección el vehículo prioritario. Si es largo, la mayor parte de los vehículos no prioritarios entrarán sin espera en la intersección. Si es corto la mayoría de ellos esperarán a que pase el vehículo prioritario.

Hay un intervalo crítico en el que el 50% de los vehículos deciden entrar en la intersección y el 50% deciden esperar. La capacidad de la sección será mayor cuantos más intervalos existan por encima del crítico en la vía prioritaria, y por tanto será función de dicho intervalo y de la intensidad. Este intervalo varía según el tipo de movimiento que se realiza y la mayor o menor facilidad de maniobra que permiten las características del acceso (depende de trazado, visibilidad, señalización, etc.).

Se necesita conocer el tiempo que transcurre entre dos salidas sucesivas de vehículos de un acceso no prioritario cuando se forma una cola de vehículos esperando para poder entrar en la intersección.

Como es muy difícil cuantificar este tiempo se adoptan los siguientes intervalos del manual de capacidad:

MOVIMIENTO NO PRIORITARIO	INTERVALO CRÍTICO T (S)		INTERVALO ENTRE VEHÍCULOS SUCEIVOS T (S)
	2 CARRILES	VÍA PRIORITARIA 4 CARRILES	
Giro a la izquierda desde la vía prioritaria	4.1	4.1	2.2
Giro a la derecha desde la vía no prioritaria	6.2	6.9	3.3
Paso desde la vía no prioritaria	6.5	6.5	4
Giro a la izquierda desde la vía no prioritaria	7.1	7.5	3.5

Tabla: Intervalos del manual de capacidad. Fuente Manual de capacidad.



La metodología empleada para este estudio se resume a continuación:

Aplicando la teoría de colas podemos determinar:

Con los siguientes significados:

- C= capacidad del acceso no preferente (vehículos/hora)
- I= intensidad de tráfico de los movimientos a los que se debe ceder el paso (veh/hora)
- T= Intervalo critico (segundos)
- t = intervalo entre vehículos sucesivos (segundos)
- Para determinar la demora media podemos emplear la fórmula:

Siendo:

- d=demora media en el acceso (segundos)
- C= capacidad del acceso (vehículos/hora)
- I= Intensidad de tráfico en el acceso (vehículos/h)
- H = tiempo que transcurre desde que el tráfico alcanzó su nivel actual. Normalmente H=1/4
- La fórmula es válida para I tanto mayores como menores que C

Si I es inferior a un 80% de C, podemos usar:

Finalmente, para determinar los niveles de servicio en cada uno de los accesos de las intersecciones se recurre a 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

Tabla: Valores de los niveles de servicio. Elaboración propia.



Descripción de los niveles de servicio:

- Nivel de servicio A: El avance de vehículos es extremadamente favorable.
- Nivel de servicio B: El avance de vehículos es favorable.
- Nivel de servicio C: La progresión de los vehículos es de mediana calidad.
- Nivel de servicio D: Congestión, progresiones desfavorables.
- Nivel de servicio E: Alto grado de congestión
- Nivel de servicio F: Sobresaturación: la intensidad de llegada supera la capacidad de la intersección.

10.4.2. NIVEL DE SERVICIO DEL ÁREA DE ESTUDIO

Tras analizar los datos obtenidos tras el anterior cálculo, se observa que existen problemas de saturación en algunas de las intersecciones estudiadas, siendo los niveles de servicio son más que aceptables en general. En las intersecciones 3, 4, 18 y 19 son los puntos a mejorar.

NÚMERO DE INTERSECCIÓN	TIPO DE INTERSECCIÓN	NIVEL DE SERVICIO
1	I.R.S.P.	A
2	I.R.S.P.	B
3	Glorieta	E
4	I.R.S.P.	E
5	Glorieta	C
6	Glorieta	B
7	I.R.S.P.	C
8	Glorieta	B
9	I.R.S.P.	A
10	Glorieta	B
11	I.R.S.P.	A
12	I.R.S.P.	A
13	I.R.S.P.	B
14	Glorieta	B
15	I.R.S.P.	A
16	I.R.S.P.	A
17	Glorieta	B
18	Glorieta	D
19	I.R.S.P.	D

Tabla: Nivel de servicio del área de estudio. Elaboración propia



La imagen siguiente representa la intensidad media horaria con una rampa de colores. El nivel de servicio se representa con puntos indicándose el número de intersección y nivel de servicio de la misma.



Imagen: Intensidad media horaria y nivel de servicio de la intersección. **Elaboración propia**

Se localizan retenciones en el sector de Playa de Las Américas y especialmente en los tramos e intersecciones de la Avda. de los Pueblos en la zona del C.C. San Eugenio.

Suelen verse afectadas puntualmente por retenciones, bien debido a la dificultad de adelantamiento o a la búsqueda de aparcamiento por parte de los conductores que recorren las mismas repetidamente en búsqueda de una plaza libre en superficie son la calle Londres, Avda. De España, Ernesto Sarti, Rafael Puig Lluvina y Avda. Eugenio Domínguez Afonso.



En cuanto a vehículos se refiere el turismo predomina frente al resto, puesto que son los conductores de vehículos privados los que circulan en mayor medida por el entramado viario del ámbito turístico. Existe una diferenciación clara del tráfico y del tipo de vehículo en función de la zona a estudiar. Las zonas comerciales a diferencia de las residenciales favorecen el tráfico de mercancías reservando un mayor número de paradas para la carga y descarga en zonas próximas a comercios.

10.5. INTERMODALIDAD

La intermodalidad viene definida como la facilidad de combinar distintos modos de transporte en un desplazamiento. Según el Ministerio de Fomento, *“la intermodalidad es ante todo una estrategia desde la que encarar la accesibilidad territorial en su conjunto mediante el diseño de un sistema jerarquizado de redes y nodos”*. Como ya se ha comentado al principio del documento, uno de los objetivos de este EM es establecer la disminución del uso del vehículo privado y fomentar medios colectivos o más sostenibles como la bicicleta o el propio caminar. Por esto, se entiende que puedan relacionarse los siguientes modos de transporte entre sí:

- Red peatonal y red de transporte colectivo.
- Red ciclista y red de transporte colectivo.
- Red de vías urbanas e interurbanas y red de transporte colectivo.

La principal ventaja del transporte intermodal está en la posibilidad de combinar las ventajas características de cada modo de transporte implicado. De entre los factores favorables al transporte intermodal destaca, por encima del resto, el coste. A continuación se definen los efectos económicos más importantes del transporte intermodal:

- Reducción de costes sociales: Seguridad viaria, contaminación atmosférica y acústica, consumo de energía,...
- Reducción de costes infraestructurales: Reducción del tráfico por carretera lo que supone una disminución de la congestión, por lo que se logra un mejor aprovechamiento de las capacidades de los sistemas de transporte.

Uno de los requerimientos básicos para conseguir una buena accesibilidad del transporte es el configurar las estaciones de guagua de modo que se minimicen los recorridos peatonales, eliminando en lo posible el sobreesfuerzo que representan los largos desplazamientos a pie.

La intermodalidad en la realización de viajes es inexistente en el municipio de Adeje, de forma similar a lo que ocurre en el resto de la isla donde los viajes de dos etapas son mínimos.

El municipio de Adeje cuenta con su propia estación de guaguas, siendo un punto fuerte para implantar la intermodalidad.

No obstante, el gran número de viajes que se produce el interior de la zona turística, podrían justificar la dotación de unos aparcamientos disuasorios de transporte ubicados en las afueras del centro y próximas a las zonas residenciales. La existencia de estos aparcamientos favorecería la eliminación de tráficos de paso por el viario interior.



11. PROPUESTAS DE MOVILIDAD

El presente Estudio de Movilidad Urbana se plantea como documento de apoyo al documento de estrategia del Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Playa de Adeje (PMM). Para la elaboración de este apartado se tienen en cuenta los diferentes aspectos estudiados con anterioridad, accesibilidad, transitabilidad, nivel de servicio, calidad del servicio e intermodalidad. Cada uno de estos criterios es de aplicación a las vías rodadas, sendas peatonales, red de aparcamientos y transporte colectivo.

Las propuestas de estrategia del PMM y las del EM se plantean simultáneamente, contrastando las variables del EMU (accesibilidad, red rodada, red peatonal...) y los aspectos a resolver por el PMM (el producto turístico, creación de una imagen identificativa, usos del suelo...) con el fin de alcanzar soluciones eficientes y globales.

- OBJETIVOS
 - Cualificar la trama y el espacio urbano.
 - Homogeneización de tratamientos de diseño estableciendo una imagen única.
 - Aumentar la seguridad en las zonas urbanas.
 - Mejorar el medioambiente urbano: ruido, contaminantes, condiciones estéticas.
 - Eliminar los tráfico de agitación en busca de aparcamiento cerca de la costa.
 - Estimular los recorridos a pie y en bicicleta en aquellas áreas donde las condiciones físicas como: pendiente de las calles, anchos en secciones suficientes, y usos y actividades atractores lo permitan.
 - No fomentar la accesibilidad a las edificaciones dispersas priorizando las actuaciones en las zonas más concentradas con el fin de no incrementar la movilidad motorizada, las ocupaciones de suelo destinado a otros usos y el coste que ello supone para la administración.
 - Fomentar el uso del transporte público.
 - Reordenación del estacionamiento de vehículos restándole en ciertos casos la importancia que tienen actualmente frente al peatón.
- CRITERIOS
 - Eliminar el tráfico de paso a través de las zonas centrales consolidadas y próximas a las costas.
 - Evitar el tráfico de paso en zonas residenciales y de denso tráfico peatonal.
 - Disminuir las velocidades dentro de las zonas urbanas.
 - Minimizar los recorridos vehiculares, analizando las direcciones de los movimientos principales.
 - Evitar un excesivo número de intersecciones o accesos al viario exterior y regular los accesos al urbano básico.
 - Diseño adecuado de la red urbana básica para evitar conflictos entre el tráfico rodado y el resto de funciones de la vía.

- Diseño de un viario local amigable que garanticen el cumplimiento de las funciones de los distintos viarios con la máxima eficiencia.
- Creación de una red continúa de espacios peatonales a través de la ordenación de los existentes y de posible incorporación de nuevas, teniendo en cuenta los puntos de especial concentración peatonal según los puntos atractores, generando de esta manera un eje claro peatonal.
- Crear una red de itinerarios para el uso de la bicicleta.

La vía pública debe ser entendida como un espacio no solamente de tránsito y rápido acceso a servicios, sino que además como una zona de convivencia, estancia y relación. Es importante cuidar las relaciones entre usos y agentes que en ella se dan, ya que en función de la configuración que esta tenga puede favorecerse o perjudicar fuertemente a determinados usuarios.

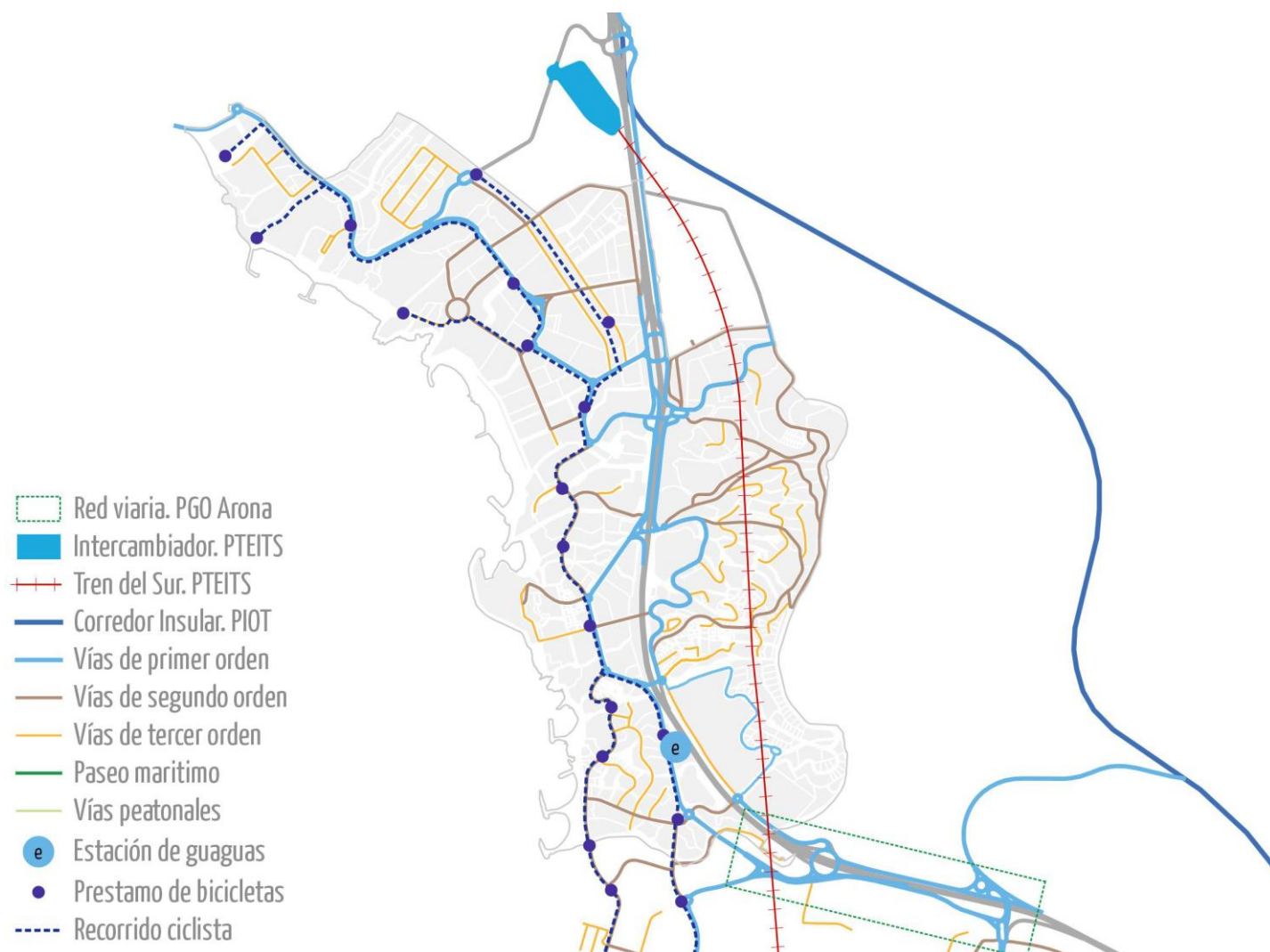


Imagen: Red viaria propuesta. Elaboración propia



11.1. ACCESOS AL NÚCLEO

El sistema viario de nivel insular lo conforma la autopista TF-1 y la Carretera de Fañabé – La Caleta, de tal forma que la TF-1 atraviesa longitudinalmente el ámbito conectándola a esta.

Las conexiones al núcleo son las siguientes:



Plano: Accesos al núcleo.
Elaboración Propia

1. **E72 Enlace Las Américas.** Enlaza los sectores de Playa de las Américas a través de la carretera TF-481 y San Eugenio – Torviscas desde la carretera TF-1, a la altura del Barranco de Troya.
2. **E74 Enlace San Eugenio.** Enlaza los sectores de Playa de las Américas y San Eugenio-Torviscas desde la carretera TF – 1, a la altura del Hospital Quirón.
3. Salida desde la Avenida de Los Pueblos hacia la TF-1, en el entorno del Aqualand.
4. **E76 Enlace Torviscas I.** Enlaza los sectores de Playa de las Américas y San Eugenio-Torviscas desde la carretera TF – 1, a la altura del Centro Comercial Gran Sur.
5. **E78 Enlace Torviscas II.** Enlaza los sectores de Fañabé – El Duque a través de la carretera a La Caleta y Miraverde – Torviscas desde vía auxiliar a la TF – 1.
6. Conecta el sector Fañabé – El Duque desde La Caleta.
7. Conecta el sector de Playa de las Américas a la altura de la desembocadura del barranco de Troya desde las Verónicas.

Se modificará el acceso que se realiza tanto desde Arona cómo desde Adeje. La construcción del desvío de la TF-1 (Corredor Insular) potenciará las “E76 Enlace Torviscas I” y “E72 Enlace Las Américas”.

El acceso que se realiza desde Arona a través del enlace “E72 Enlace Las Américas”, se modificará de tal manera que sea fácil la incorporación y salida hacia la TF-1, respetando en la medida de lo posible la disposiciones que recoge el Plan General de Ordenación de Arona.



 Ajardinado Viario

Imagen: Propuesta Enlace E72 Las Américas del PGO de Arona. Elaboración propia

El resto de accesos serán actualizados en materia de señalización tal y como lo regula normativa de carreteras, apoyado con señalética informativa municipal prestando especial atención en evitar el exceso de información.

11.2. RED VIARIA

11.2.1. VÍAS DE PRIMER ORDEN

Las vías de primer orden se configuran a partir de un viario principal estructurante en el que el vehículo tiene un trayecto continuo y una circulación fluida. Debido a la particularidad e importancia de estas vías, éstas recibirán un tratamiento específico cada una. La Avenida de Los Pueblos en la zona de San Eugenio y La mayor parte de la Avenida de Bruselas son vías de primer orden que comparten características de las vías de segundo orden. Esto es porque se desarrolla en ellas actividad comercial que en el plan se pretende fomentar.

- CARÁCTERÍSTICAS:

- Doble sentido
- Sin aparcamientos en la medida de lo posible y si hay se dispondrán en línea
- Carriles anchos
- Sin carril bici en la medida de lo posible, en caso contrario se dispondrán con elementos de protección adecuados

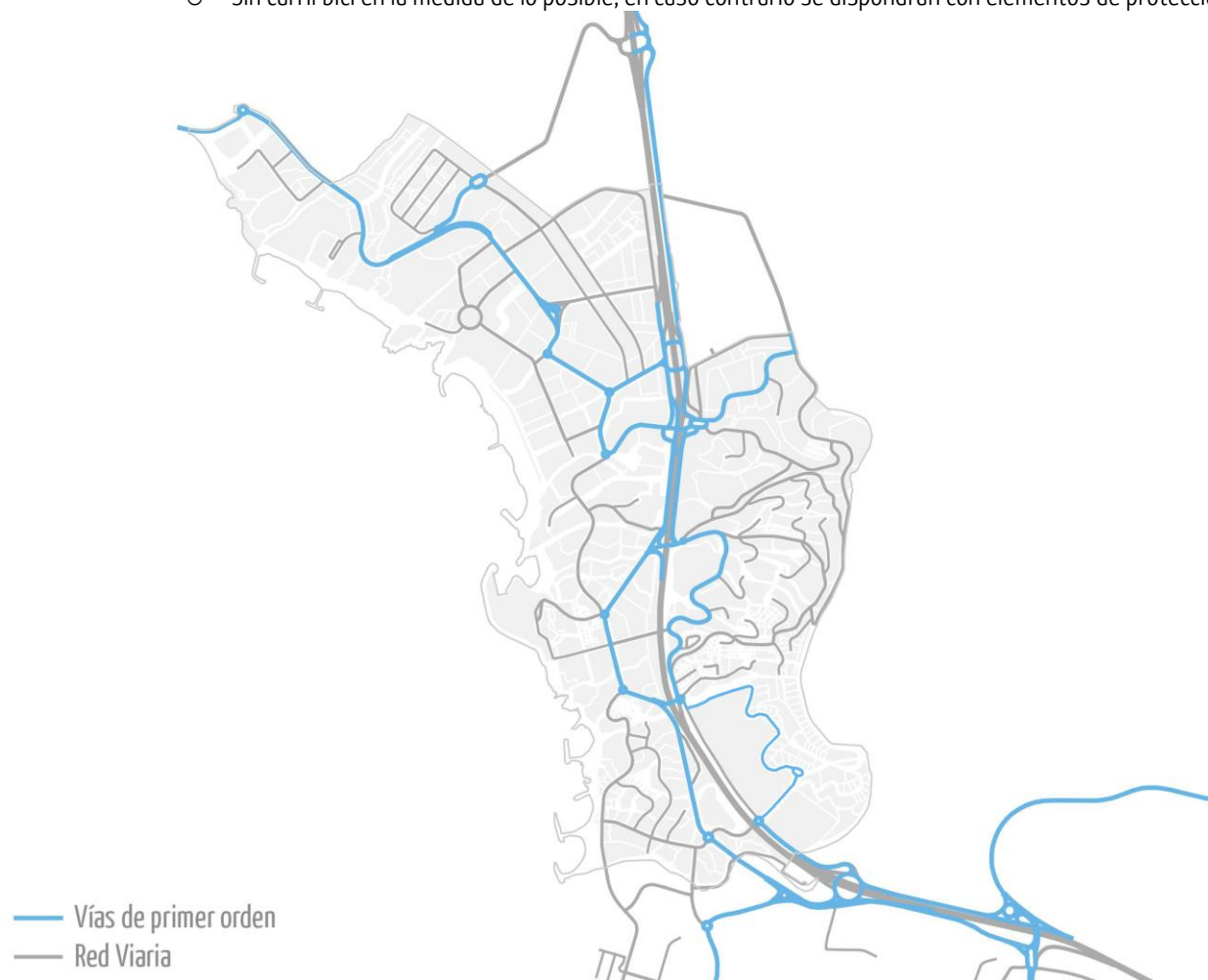


Imagen: Esquema de las vías de primer orden. Elaboración propia



Se tratan del eje vertebrador dentro del ámbito que da acceso a todos los lugares de principal concurrencia, están formadas por:

- Avenida de Los Pueblos (TF – 481)
- Vía de servicio de la TF-1
- Avenida Ernesto Sartí
- Avenida Berlín
- Avenida Bruselas
- Avenida Virgen de Guadalupe
- Calle La Caldera

11.2.2. VÍAS DE SEGUNDO ORDEN

Se trata de vías que no estructuran el núcleo, obteniendo un carácter comercial o de ocio y paseo, con especial atención al tránsito de peatones y ciclistas.

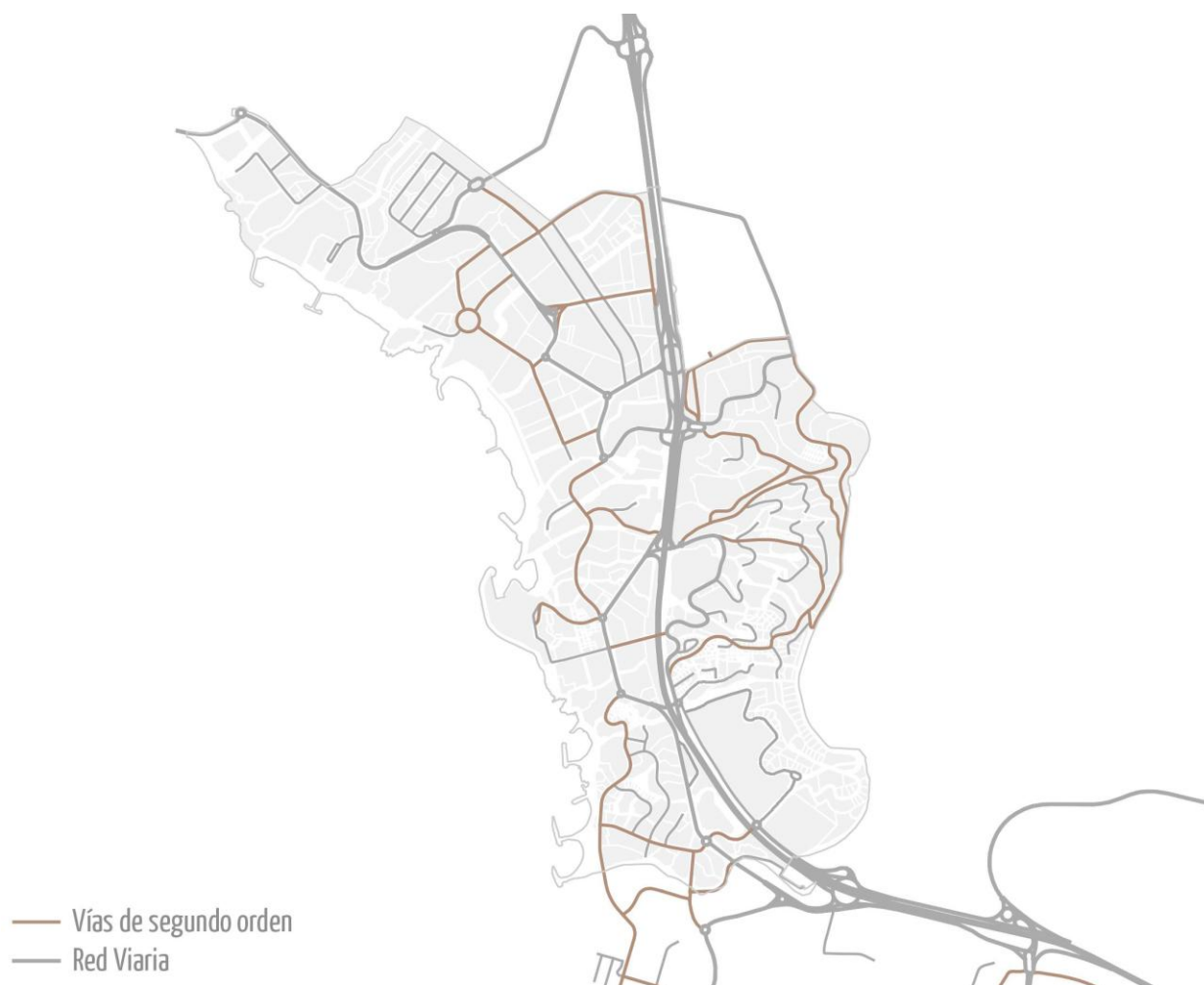


Imagen: esquema de las vías de segundo orden *Elaboración propia*

- CARACTERÍSTICAS:
 - Preferentemente de sentido único
 - Estacionamiento con limitación horaria
 - Carril bici
 - Banda de protección en ambos lados de la calzada
 - Amplio espacio peatonal

11.2.3. VÍAS DE TERCER ORDEN

Las vías residenciales serán aquellas que por su situación, espacio y comunicación dan acceso a pequeños núcleos residenciales o espacios turísticos residencializados.

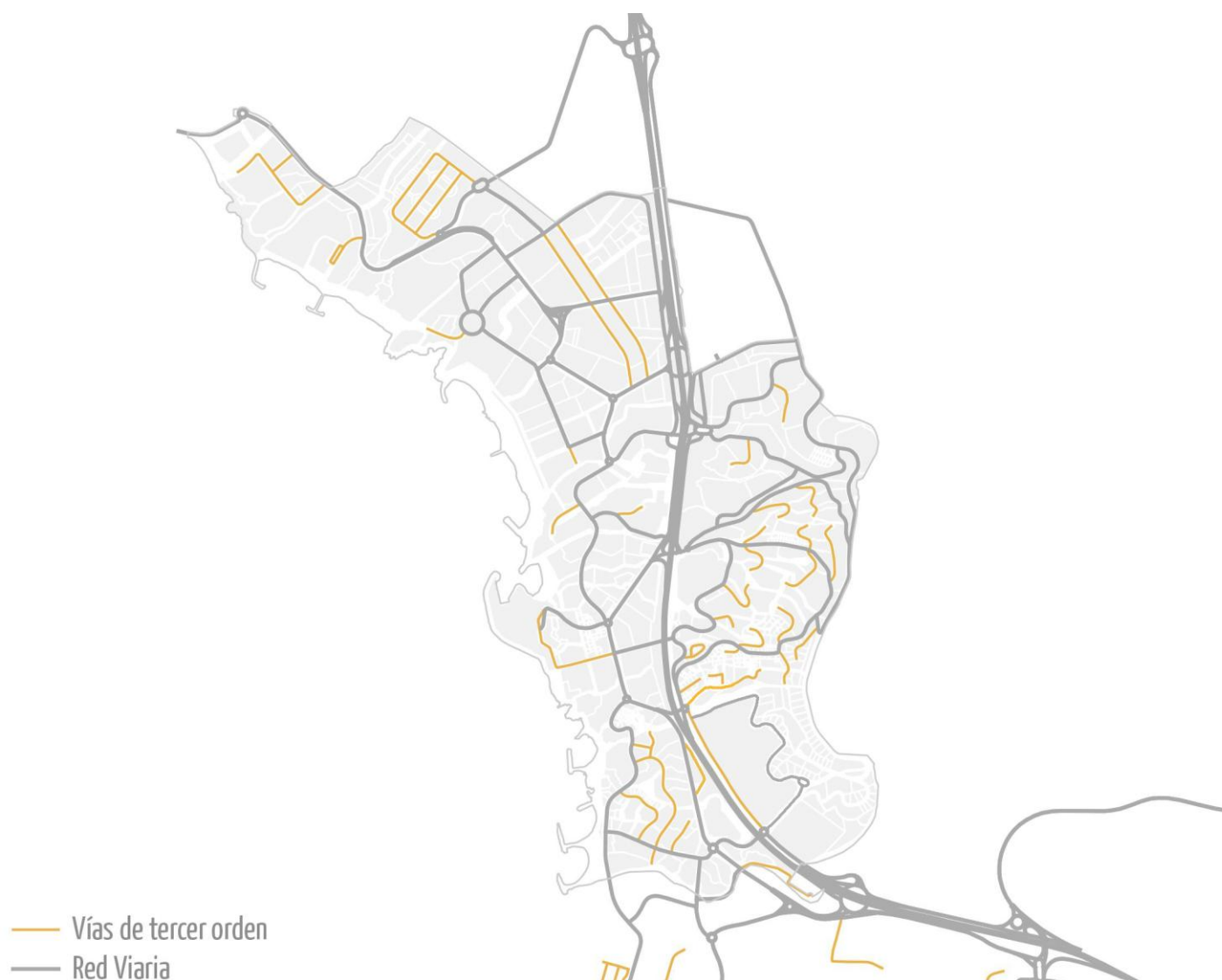


Imagen: Esquema de las vías de tercer orden. Elaboración propia



De esta forma, estas vías mantendrán su sección actual, respetando los aparcamientos tanto en línea como en batería en sus extremos.

11.2.4. REDISEÑO DE NUDOS Y NUEVAS INTERSECCIONES VIARIAS

Se rediseñarán los nudos en varios puntos del ámbito que durante la fase de diagnóstico se ha detectado que son susceptibles a ser mejorados y aquellos que implementen el nuevo concepto de sistema de movilidad.



Imagen: Esquema de las intersecciones a mejorar. **Elaboración propia**

Estas actuaciones mejorarán la comprensión de la estructura del viario, por lo tanto la comprensión de aquel que circula por ella, todos los puntos representan la implantación de una glorieta salvo en el punto 5 que es una mejora. Desde el punto 1 se fomentará la conexión con el municipio de Arona. El punto 2 dotará de movimientos a la zona alta y con la baja de Costa Adeje. Los puntos 3 y 4 son resultado de la actuación a realizar en la Avenida de Los pueblos, se elimina la glorieta existente entre ambos puntos y se proponen una glorieta en cada punto. Por último, se adecuará en el punto 5 la glorieta la nueva sección transversal propuesta para la Avenida Bruselas.

11.2.5. MEJORAS GENERALES EN LAS VÍAS

Esta acción debe significar una respuesta rápida a las demandas detectadas en el proceso de análisis. En la medida que esto sea así, podrá servir para aumentar el grado de aceptación del Estudio de Movilidad en asociaciones y ciudadanos.

En su mayor parte se trata de acciones de poca complejidad, que tienen un coste relativamente bajo respecto al resto de programas planteados por este Estudio de Movilidad.

- MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN

Señalización de los destinos desde/hacia las distintas zonas de estudio para acceder a los servicios y dotaciones así como a los establecimientos de alojamiento y para el tráfico de paso. Se recomienda que la señalización sea la reglada por normativa de carreteras o informativa del propio ayuntamiento, debe de ser fluida y eficaz, para que el conductor encuentre con facilidad su destino realizando el menor recorrido posible.

- ELEMENTOS DE LIMITACIÓN DE VELOCIDAD

Control de las zonas con mayor accidentabilidad disminuyendo la velocidad de los vehículos, mediante elementos reductores de velocidad.

- MEJORA DE LA PAVIMENTACIÓN

En las vías que soporta mayor carga de tráfico, como pudieran ser las vías de primer orden, se recomienda el uso de firmes rígidos, ya que estos poseen una mayor durabilidad frente a los flexibles. El uso de estos firmes evitará la degradación que sufre en la capa de rodadura en los tramos más solicitados, llegando a evitar el continuo parcheado que se viene realizando.

11.3. RED PEATONAL

Continuidad de la red peatonal, conectando con espacios libres, paseo marítimo y entorno comercial. El peatón tendrá prioridad frente a cualquier otro tipo de modalidad de transporte. Para ello, se han proyectado elementos que reducen la velocidad del vehículo y se ha dedicado en la vía de un espacio mayor al peatón sin necesidad de la total peatonalización de la vía.

El Plan de Modernización e Incremento de la Competitividad de Adeje busca mejorar la accesibilidad de las personas con y sin movilidad reducida. Es por ello que en todas las actuaciones en las que esté presente el peatón se harán especial hincapié en la siguiente legislación:

- Reglamento de la Ley 8/1995 de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación
- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados

La aplicación de esta legislación, además de facilitar el paso de personas con movilidad reducida, aporta al espacio público un concepto más abierto, diverso y calidad de uso.

En la franja litoral si encuentran las playas, la mayor parte de los comercios y establecimientos turísticos. Es por esto que, el concepto de movilidad fomenta el espacio peatón en este entorno.

Las intervenciones se diseñarán para implementar y completar la red de corredores transversales, para facilitar la conexión de las cotas superiores de la ciudad turística, con la red peatonal. Mejorar la articulación con las cotas superiores de la ciudad turística a través de los pasos de la autopista TF-1, se ampliarán los pasos actuales con una sección amplia. Señalizar y dotar de los servicios necesarios a la red de senderos existente.

La renovación de viario y del paseo marítimo dotará al espacio peatonal de sombra y fomentará los desplazamientos a pie.





Imagen: Esquema de las vías peatonales. Elaboración propia

11.3.1. VÍAS DE ACCESO RESTRINGIDO A VEHÍCULOS

La vía quedará reducida a una única plataforma, con la separación del tránsito peatonal y rodado mediante el pavimento, elementos separadores y mobiliario urbano. Se limitará la velocidad de manera que la vía rodada, estará conformada por una calzada en la que convive tanto el vehículo como la bicicleta.

Además, estas vías estarán dotadas de una línea de aparcamientos a un lado delimitados por zonas verdes o mobiliario urbano, zonas de carga y descarga y áreas de descanso para el peatón.

11.3.2. VÍAS PEATONALES DE USO EXCLUSIVO

Son aquellas vías que están reservadas al uso exclusivo del peatón, y en los que no puede circular ningún tipo de vehículo privado. Este tipo de vías se encuentran fundamentalmente en la franja litoral, conectando los establecimientos de alojamiento con el paseo marítimo.

11.3.3. PASEO MARÍTIMO

El paseo marítimo se configura como el elemento de preferencia peatonal ya que este conecta a los establecimientos turísticos con las playas y alberga la mayoría de las zonas comerciales.

Se intensificarán las zonas estanciales, de sombra y adecuación de miradores hacia el mar.

11.4. RED CICLISTA

La bicicleta constituye uno de los medios de transporte más sostenibles debido a que presentan múltiples beneficios medioambientales.

Atendiendo a la relación entre la energía utilizada y la distancia recorrida, la bicicleta constituye el medio de transporte más eficiente desde el punto de vista energético. En relación al tráfico motorizado, en la fabricación de una bicicleta sólo se necesita una fracción mínima de la energía necesaria para fabricar un vehículo a motor, consume 12 veces menos energía que un coche completamente ocupado y 50 veces menos que un coche en el que va una sola persona.

A continuación se muestra una comparación de los distintos medios de transporte desde el punto de vista ecológico con el coche individual para un desplazamiento en personas/kilómetro idéntico.

Elementos de comparación	Coche	Guagua	Avión	Tren	Bicicleta
Consumo Espacio	100	10	1	6	8
Consumo Energía	100	30	405	34	0
CO2	100	29	420	30	0
Monóxidos de nitrógeno	100	9	290	4	0
Hidrocarburos	100	8	140	2	0
CO	100	2	93	1	0
Contaminación	100	9	250	3	0
Riesgo de Accidente	100	9	12	3	2

Tabla: Consumo energético de los distintos medios de transporte. **Fuente:** Informe UPI, Heidelberg, 1.989.

La utilización de la bicicleta como medio de transporte para desplazarse dentro del área turística aumenta la calidad de vida del lugar reduciendo alguno de los problemas ambientales como la contaminación atmosférica, el calentamiento global o el ruido.

Además de mejorar estos problemas, tiene una accesibilidad para un amplio número de personas sin necesidad de licencias ni permisos y mejora la salud física y mental del usuario por ser una actividad física moderada.

Cabe destacar las múltiples ventajas de movilidad ya que evita la congestión de tráfico así como la búsqueda de aparcamientos, ocupando éstos un área muy inferior a los de la red motorizada.



11.4.1. CRITERIOS DE DISEÑO

A la hora de analizar un viario sobre el que se pretende actuar adaptándole una vía ciclista se ha de considerar una serie de factores:

- Capacidad de la vía para el funcionamiento de los flujos circulatorios.
- Velocidad de la vía, siendo en entornos urbanos no superior a los 50 km/h.
- Aparcamiento, considerablemente reducido en aquellas vías en la que se prescindir de la banda de estacionamiento adaptándola a carril para bicicletas.
- Peatones. La inserción de una vía ciclista ha de convertirse en una oportunidad de contribuir a la mejora en términos de comodidad y seguridad del espacio peatonal.
- Parques y zonas ajardinadas, siendo integrada la vía ciclista en el interior o borde del espacio verde sin interferir su función estancial y recreativa o los desplazamientos peatonales internos.

11.4.2. PROPUESTA DE RED CICLISTA

Se propone modificar el modelo de la ciudad turística, recuperando espacio para el peatón y restringiendo al coche, además de cambiar el concepto de la bicicleta únicamente como instrumento deportivo-recreativo por un auténtico medio de transporte alternativo.

La propuesta de la red ciclista trata de recorrer todos aquellos puntos de interés general a partir del cual el usuario puede desplazarse para llegar a cualquier destino dentro de los ámbitos turísticos.

Teniendo en cuenta las favorables características meteorológicas del ámbito y las pendientes de las vías, se plantean dos modos de circulación con bicicleta.

Se proyecta una red principal con un carril exclusivo para bicicletas segregado de la calzada con una sección transversal de 2,50 metros de ancho, proporcionando mayor seguridad y comodidad de los usuarios. Será provista de una señalización vertical y horizontal que informarán a todos los usuarios de la vía y permitirán circular en condiciones de seguridad y comodidad.

Además de lo descrito anteriormente, se propone la coexistencia entre la bici, el peatón y el vehículo, este último en vías de baja velocidad y uso restringido a vehículos.

Por otro lado, se recomienda el establecimiento de un sistema público de préstamo de bicicletas, así como puntos de aparcamiento estratégicos de éstas, repartidos a lo largo de los tres ámbitos turísticos. A continuación se presenta la localización de los puntos de aparcamiento y préstamo de bicicletas recomendados en los lugares de interés general o actividad creciente.

Con todo, los objetivos que se pretenden alcanzar son:

- Poner al alcance de los ciudadanos y turistas una flota de bicicletas suficiente para asegurar la demanda, listas en todo momento para su uso.
- Disponer de una amplia red de estacionamientos para bicicletas, sobre todo en aquellos puntos donde sean factibles intercambios en el modo de transporte, como son paradas de guagua, aparcamientos disuasorios, etc.
- Convertir los desplazamientos en bicicleta en un modo de transporte cómodo, rápido y eficaz, sin problemas de atascos ni aparcamientos, para que un gran número de ciudadanos opten por este tipo de medio de transporte.



Imagen: Plano de la red ciclista. Elaboración propia

11.5. RED DE APARCAMIENTOS

En función de las intervenciones a realizar en el Plan de Modernización e Incremento de la Competitividad de Costa Adeje se ha modificado el estado actual de la red de aparcamientos y se han reubicado las plazas perdidas, siendo este un objetivo básico para el presente Estudio de Movilidad. De esta forma, las nuevas regulaciones van encaminadas a limitar y/o moderar la oferta de aparcamiento en el entorno costero y comercial, dando prioridad a los paseos peatonales y a las aceras accesibles.

Los aparcamientos disuasorios se emplazan en las zonas donde se pueda realizar intercambios modales, esto se consigue disponiendo aparcamientos suficientes en zonas donde se pueda acceder al transporte público y/o desplazamientos a pie. La implantación del carril bici con el servicio de préstamo juega un papel importante en el sistema de intercambio modal y en la red de aparcamientos, ya que las necesidades de



aparcamientos no se verían ligadas a las súper manzanas planteadas en el diagnóstico, ya que se podría aparcar en otras zonas y desplazarse en bici, taxi, andando y/o en guagua.

La siguiente tabla compara los estacionamientos antes y después de las intervenciones realizadas en el ámbito de estudio.

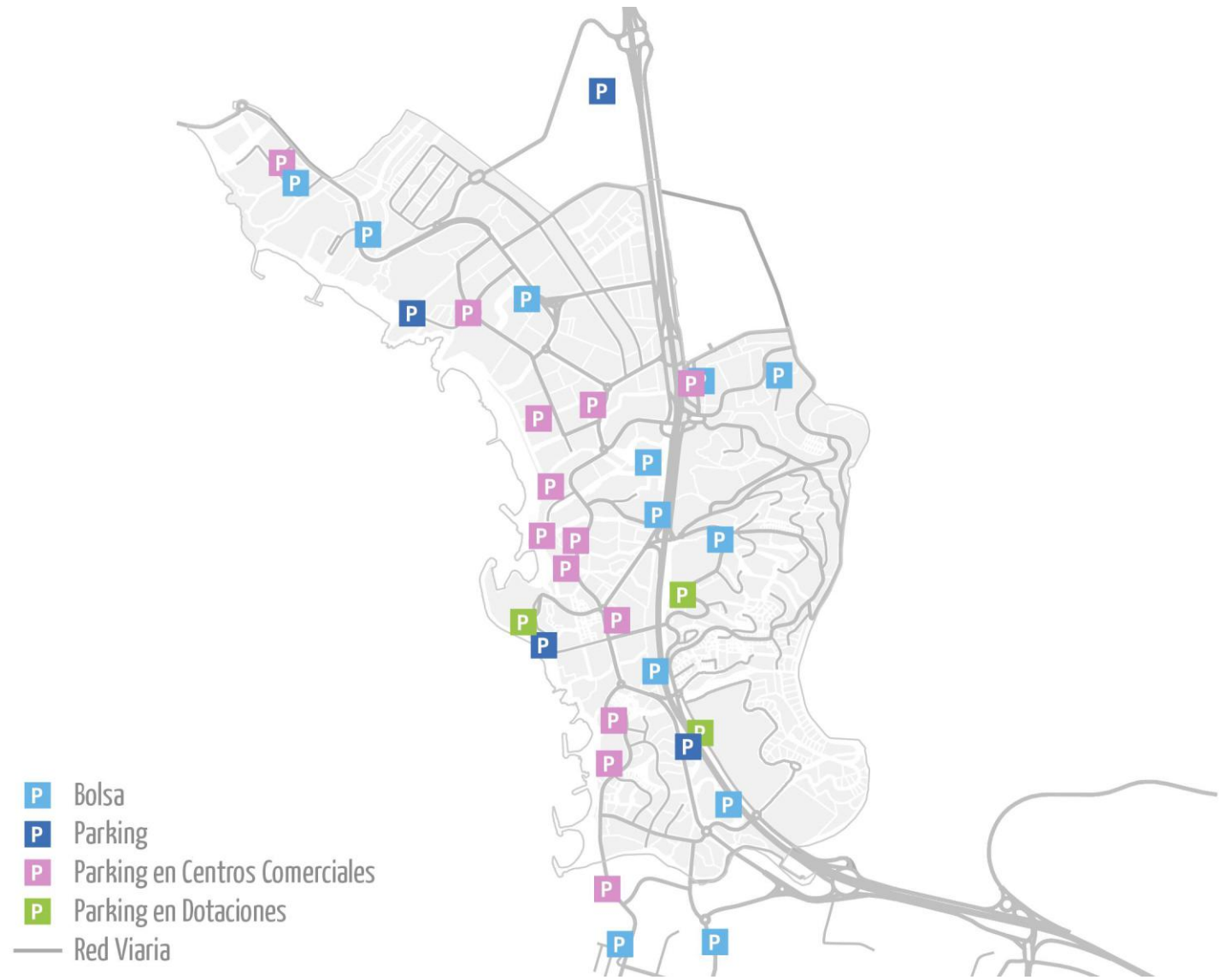


Imagen: Red de aparcamientos propuesta. Elaboración propia

ID	ADJ01	ADJ02	ADJ03	ADJ04	ADJ05	ADJ06	ADJ07	ADJ08	ADJ09	ADJ10	ADJ11	ADJ12	ADJ13	ADJ14	ADJ15	ADJ16	ADJ17	ADJ18	ADJ19	TOTAL
BALANCE ACTUAL	427	-69	173	-202	-16	98	-528	-113	193	-763	-46	-522	787	-234	-286	171	52	-358	258	-978
BALANCE PROPUESTO	427	-87	812	-278	262	507	-737	-181	175	-758	3	-467	636	-234	-286	388	52	-358	258	134
DIFERENCIA	0	-18	639	-76	278	409	-209	-68	-18	5	49	55	-151	0	0	217	0	0	0	1112



Para mejorar la experiencia del peatón en la ciudad turística se han eliminado en algunas zonas carriles y se han disminuido el número de aparcamientos, es por ellos que en algunas zonas no se ha podido incrementar su número, fomentando aceras amplias con sombras aptas para el paseo. Los desplazamientos entre súper manzanas se pueden realizar de las siguientes maneras:

- A pie: Las aceras serán amplias y tendrán sombra.
- Sistema de corredores de espacios libres: Habilitarán recorridos peatonales transversales y longitudinales a la costa.
- Bicicleta: Disponemos de carril bici y de un sistema de préstamo.
- Bus y taxi: Hay buena cobertura y una correcta disposición de las paradas.

11.6. RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte colectivo de pasajeros es un punto fundamental a desarrollar, puesto que se trata de un elemento clave de movilidad a media y larga distancia en la zona, permitiendo trasladar a una gran cantidad de viajeros, así como interaccionar con otros medios de transporte.

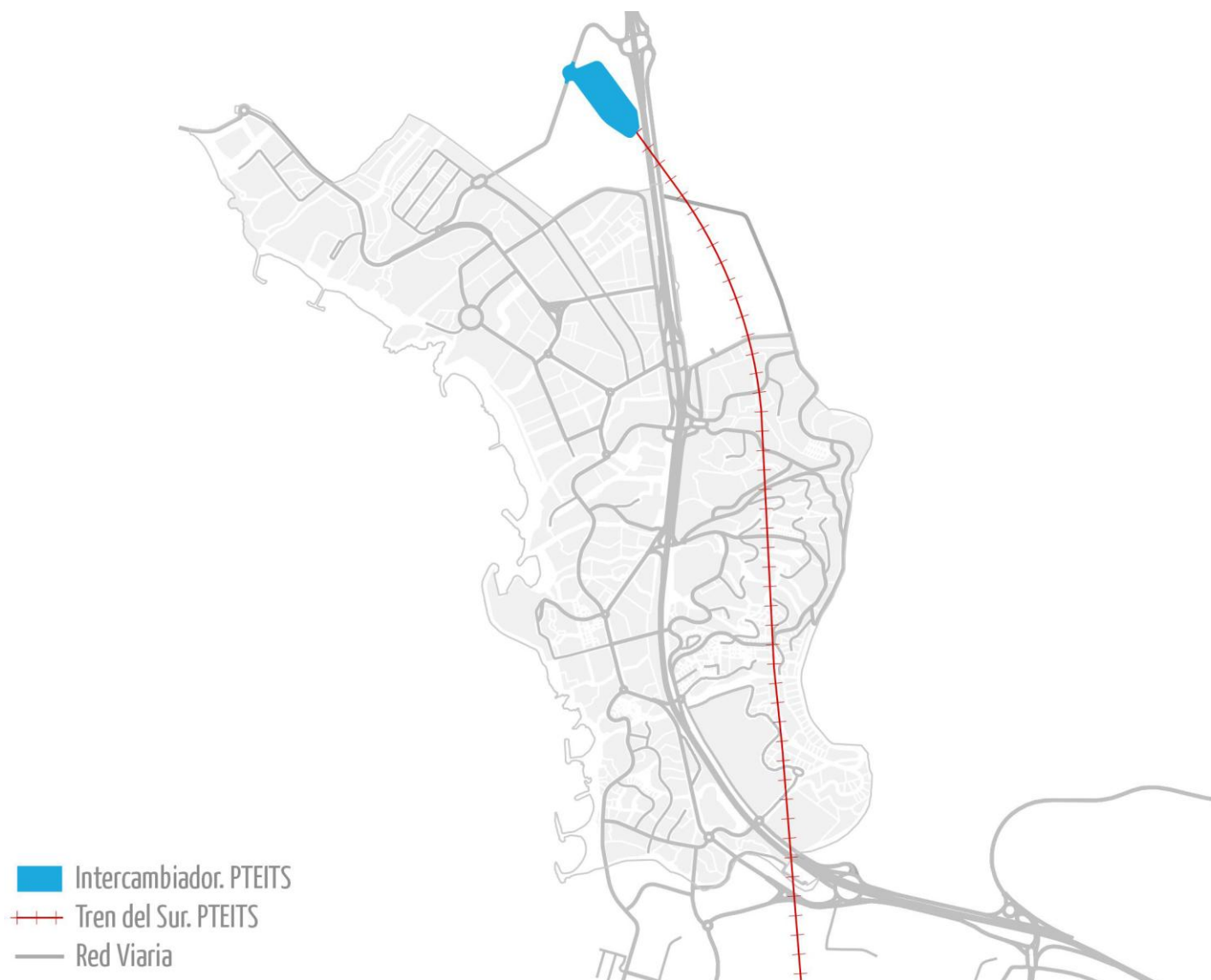
11.6.1. TREN DEL SUR

La red de transporte sufrirá una importante mejora con la futura construcción del tren del sur que conectará Santa Cruz de Tenerife con Adeje. Tanto el trazado como el emplazamiento de las estaciones se encuentran en el PTEO Infraestructuras del Tren del Sur, actualmente en aprobación inicial.

En el municipio de Adeje se prevé que la línea ferroviaria discurra en su totalidad en túnel. El intercambiador de Adeje se sitúa en la zona al Oeste de la Salida 78 de la TF – 1.

El intercambiador de Costa Adeje consta con 500 plazas de aparcamientos, 8 dársenas de guaguas, 10 paradas momentáneas y 11 plazas para taxis. Se estima un volumen de tráfico de usuarios sea de en torno a los 16.300 viajeros al día en el 2018, cifra que aumentará previsiblemente una vez se comprueben las altas ventajas que supondrá desplazarse en tren hasta la zona sur de la isla.





- Intercambiador. PTEITS
- + + + Tren del Sur. PTEITS
- Red Viaria

Imagen: Tren del sur. PTEITS. Elaboración propia

11.6.2. SERVICIO DE GUAGUAS

El actual esquema de funcionamiento del transporte de guaguas sufrirá modificaciones en el trazado y en la disposición de las paradas. El objetivo es consolidar el Intercambiador de Adeje como punto de intercambio modal. El vehículo privado podrá utilizar los estacionamientos para desplazarse con medios de transporte públicos. La utilización del sistema de guaguas es un sistema rápido, económico y eficiente; su uso evitaría tráfico de agitación.

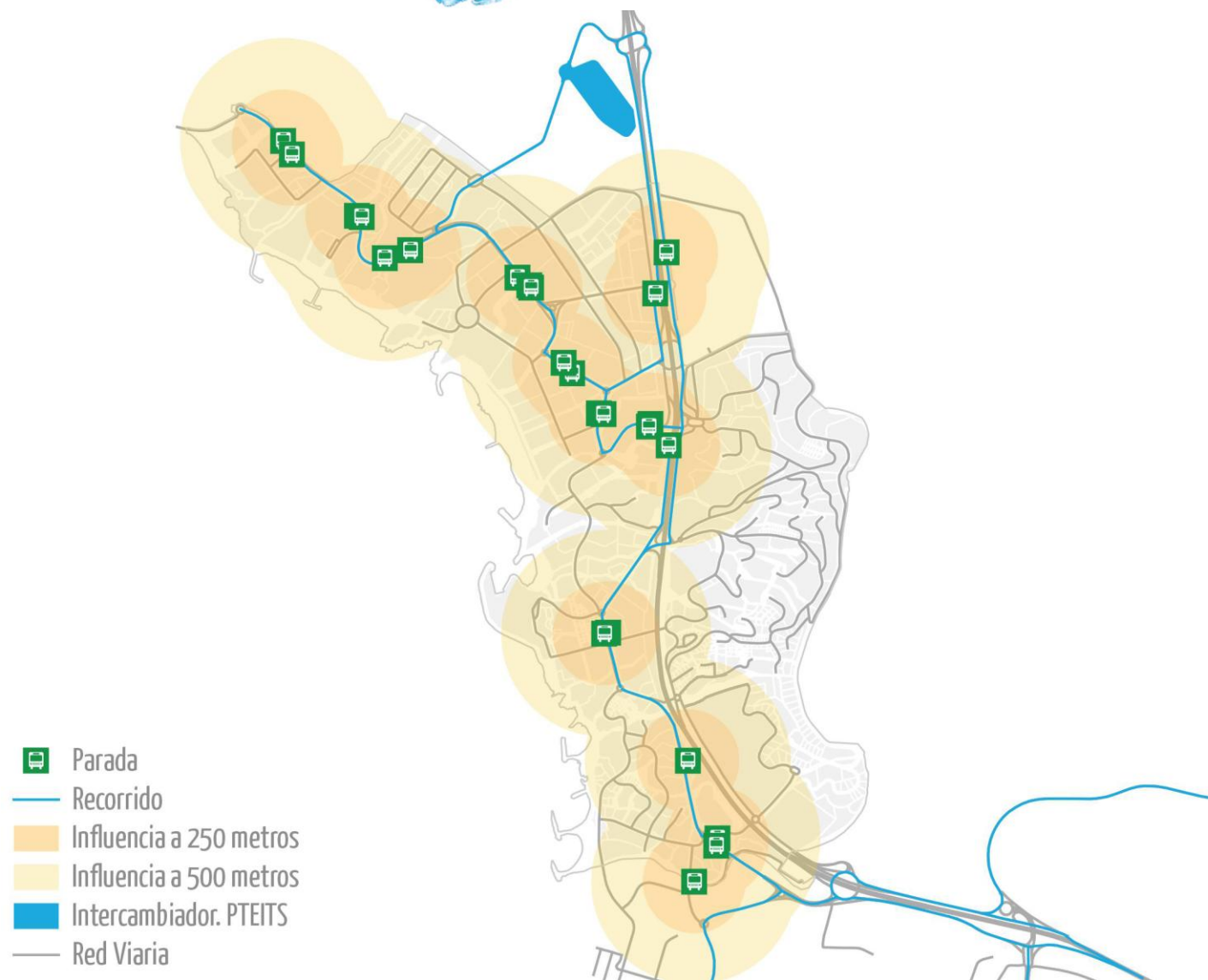


Imagen: Influencia de las paradas de guaguas. **Elaboración propia**

La disposición de las paradas dará servicio a la mayor superficie posible del ámbito de estudio. El área de influencia será suficiente para que el desplazamiento a pie sea lo más cómodo y corto posible. Las paradas coinciden con recorrido peatonales dotadas con sombras y áreas de descanso, además cuentan en multitud de lugares con paradas de taxis y puntos de préstamo de bicicletas.

Los turistas en origen están habituados al uso del sistema de transporte público, es por ello que la mejora de este servicio disminuiría el uso de vehículos de alquiler y con ello las necesidades de estacionamiento. La población vinculada al ámbito de estudio se sumará al uso del sistema de transporte público en cuanto se mejora la frecuencia y la calidad del servicio.



11.6.3. SERVICIO TAXI

Se propone la reubicación de algunas paradas de taxis por la restructuración de las vías, resultado del presente plan, manteniéndolas en su situación estratégica. El servicio de taxi apoya al sistema de transporte planteado ofreciendo un servicio más personalizado para aquellos usuarios que así lo requieran.

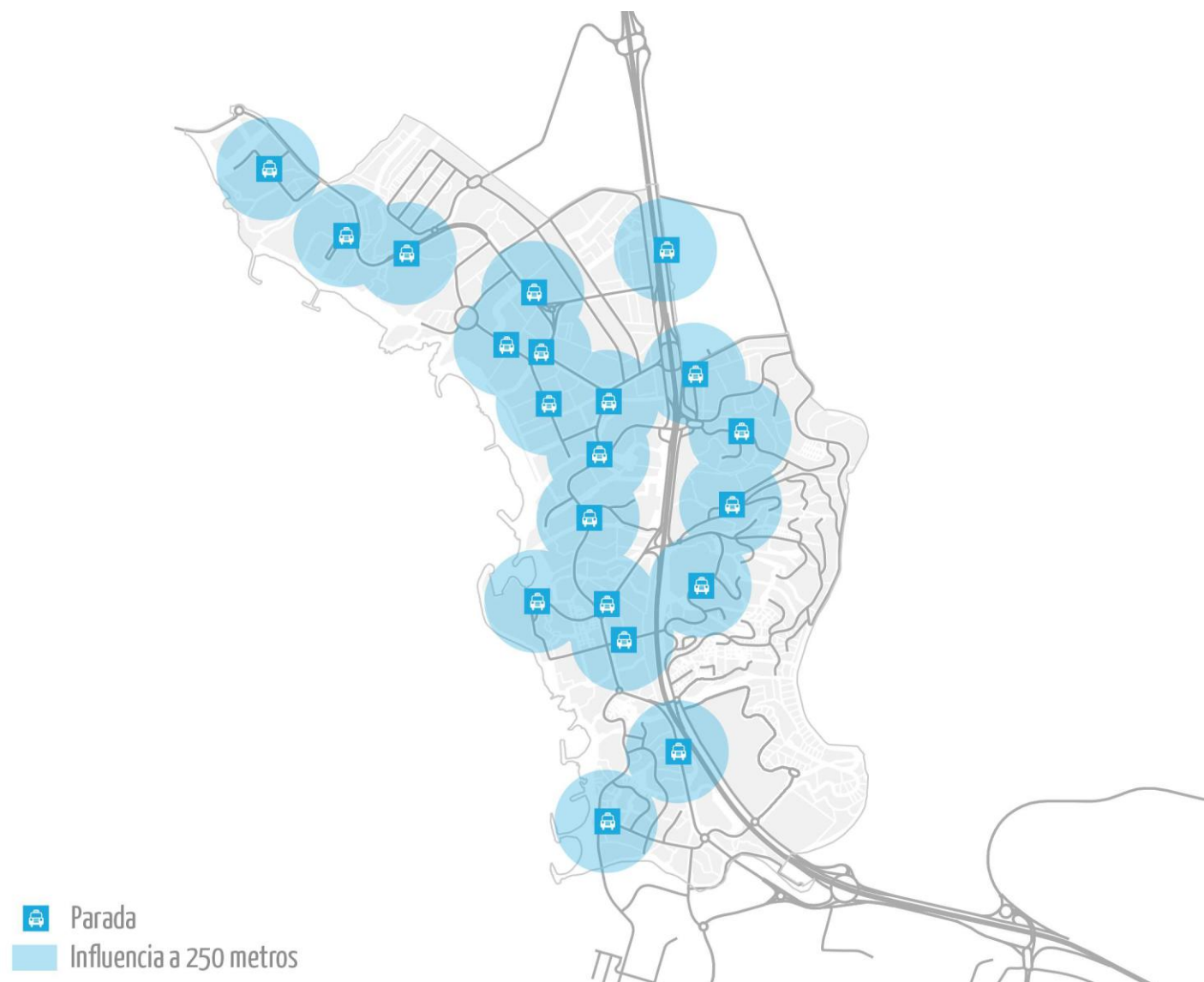


Imagen: Influencia de la red de taxis. Elaboración propia

Debido a la configuración de la ciudad existen puntos de sombra dónde se tarda más de 10 minutos en llegar a una parada de guaguas, el servicio de taxis complementan el servicio de guaguas actuando sobre los puntos de sombra.



12. BIBLIOGRAFÍA

- El Libro Verde de la Comisión de Comunidades Europeas
- Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias
- Directriz 95 de Ordenación del Territorio de Canarias
- Plan director de Infraestructuras de Canarias
- Ley 8/1995, del 6 abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.
- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)
- Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife (PTOTT)
- Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur (Aprobación inicial)
- Plan Territorial Especial de Transporte de Tenerife (Aprobación inicial)
- Recomendaciones para el Proyecto y diseño del Viario urbano, MOPT.
- Instrucción para el Diseño de la Vía Pública, Ayuntamiento de Madrid.
- Manual de Capacidad de Carreteras, Highway Capacity Manual (HCM).
- Normas subsidiarias del Municipio de Adeje.
- Planes para la Modernización, mejora e incremento de la competitividad, Proyectos de Gesplan, S.A.U.



13. EQUIPO REDACTOR

Equipo de Gesplan

Arquitectos

Oscar Rebollo Curbelo. Coordinador de convenios de intervenciones privadas

Mónica Carolina Socas Hernández. Responsable de proyectos

María del Carmen Ruiz Fuentes. Responsable de proyectos (Fase 1)

Patricia Carmen González Fernández. Coordinador de intervenciones privadas

Geógrafo:

Eligio Hernández Bolaños

Economista:

María del Carmen Garriga Acosta

Oliver Hernández Pérez. Coordinador de intervenciones privadas

Juristas:

Carlos Sayas Casanova. Coordinador jurídico de convenios de intervenciones privadas

Elisa Isabel Lorenzo Pérez, Coordinador jurídico de convenios de intervenciones privadas

Francisco Jesús Hernández Rodríguez.

Ingeniero Técnico:

Mariano Sanz Gil

Delineante:

Juan Manuel Cruz Herrera

Equipo Colaborador

Arquitectos

TERRA XXI, S.L. Xavier Adsua. Asistencia técnica y metodológica

Juan Alberto Bercedo Bello

Pedro Apeles Díaz Ortiz

Laura Díaz Herrera

Gabriela León Luis

Lara Bello Ascanio

Iván Fariña Díaz

Iván Hernández Machín

Agora Perdigón Alvarado

Domingo José Rodríguez Rodríguez

Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

Sixto Albelo Delgado

Carmen Melián de Andrés

Juristas

Isabel Morales Gutiérrez

Jerónimo Pérez Bencomo

Geógrafo

Victor Manuel Valerio Hernández

Arquitectos Técnicos

Beatriz Galván de la Rosa

Montserrat Gutiérrez Padrón.

Javier Pérez Meneses

Francisco Domingo Rodríguez Machín

Economista:

Sandra Peralta Mercado



Ingenieros Técnicos de Obras Públicas:

Cristina León López

Carlos David Martín Dávila

Ricardo Mayato Antón

Eduardo Suárez Lecuona

Ingeniero Técnico en Diseño Industrial:

Bernardo Candela Sanjuán

Diplomado en Turismo:

Sergio Mesa González

Delineantes:

Yolanda Cabrera Hernández

Sara Díaz Moro

Marcos Samuel Dorta Negrín

Empresas colaboradoras externas:

AM RESEARCH

Servicios Avanzados de Opinión, S.L.

