

TOMO VIII
MEMORIA DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD
URBANA



Ayuntamiento
de Adeje



Gobierno
de Canarias

Tomo VIII

Memoria del Estudio de Movilidad Urbana

*Plan de Modernización, Mejora
e Incremento de la Competitividad de
LA CALETA-PLAYA PARAÍSO-CALLAO SALVAJE,
T.M. de Adeje, Tenerife*

GESPLAN, S.A.U.

Septiembre 2015



ÍNDICE DEL TOMO VIII: MEMORIA DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD URBANA

1. INTRODUCCIÓN	12
1.1 Movilidad Urbana	14
1.2 Sistema de transporte sostenible	15
2. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS	18
3. METODOLOGÍA.....	22
3.1 Escalas y ámbito de trabajo	22
3.2 Fases del trabajo	22
4. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	26
4.1 Posición geográfica de la provincia de Santa Cruz de Tenerife	26
4.2 Posición geográfica del ámbito de estudio	27
4.3 Zonas de movilidad y sus características	28
4.3.1 Sector 1: callao salvaje.....	29
4.3.2 Sector 2: Playa Paraíso.....	30
4.3.3 Sector 3: la caleta	31
5. ESCENARIO ACTUAL.....	32
5.1 Descripción del escenario actual	32
5.2 Usos generadores de tráfico	33
5.2.1 Callao Salvaje	33
5.2.2 Playa Paraíso	36
5.2.3 La Caleta.....	39
5.3 Parque de vehículos	45
5.3.1 Parque de vehículos actual	45



5.3.2	Parque de vehículos año horizonte (2025).....	46
5.4	Estructura de la red.....	47
5.4.1	Callao Salvaje	50
5.4.2	Playa Paraíso	54
5.4.3	La Caleta.....	57
5.5	Descripción del sistema viario	60
5.5.1	Callao Salvaje	61
5.5.2	Playa Paraíso	66
5.5.3	La Caleta.....	71
5.6	Intensidades	76
5.7	Capacidad.....	76
6.	TRANSPORTE PÚBLICO.....	78
6.1	Transporte colectivo de pasajeros.....	78
6.1.1	Callao Salvaje	78
6.1.2	Playa Paraíso	79
6.1.3	La Caleta.....	81
6.2	Servicio de taxi	82
6.2.1	Callao Salvaje	83
6.2.2	Playa Paraíso	84
6.2.3	La Caleta.....	85
6.3	Movilidad peatonal	85
6.3.1	Red peatonal Callao Salvaje.....	88
6.3.2	Red peatonal Playa Paraíso	92
6.3.3	Red peatonal La Caleta	94
6.4	Movilidad Ciclista	99

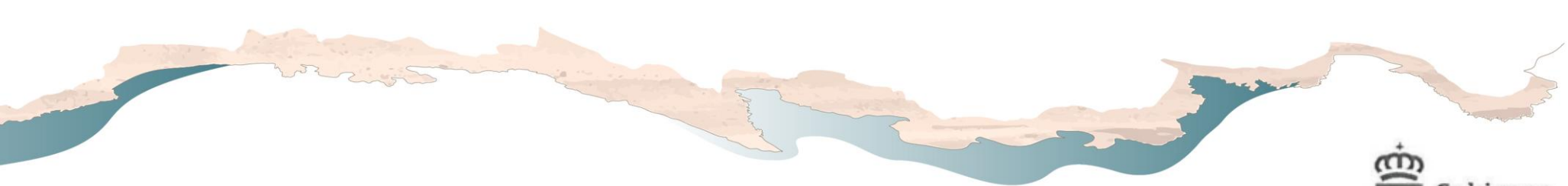


6.5	Red de aparcamientos	99
6.5.1	Descripción de la red de aparcamientos públicos en Callao Salvaje	103
6.5.2	Descripción de la red de aparcamientos públicos en Playa Paraíso	104
6.5.3	Descripción de la red de aparcamientos públicos en La Caleta	106
7.	CONCLUSIONES	108
7.1	Consideraciones previas al análisis	108
7.2	Análisis del sistema de transporte	108
7.2.1	Callao Salvaje	111
7.2.2	Playa Paraíso	117
7.2.3	La Caleta	123
8.	PROPUESTAS	130
8.1	Red de vías rodadas	131
8.1.1	Eje estructurante indicativo, Tramo I-1	134
8.1.2	Eje estructurante indicativo, Tramo I-2	136
8.1.3	Eje estructurante indicativo, Tramo II	139
8.1.4	EJE ESTRUCTURANTE INDICATIVO, TRAMO III	143
8.1.5	Eje estructurante indicativo, Tramo IV-1	145
8.1.6	eje estructurante indicativo, Tramo IV-2	149
8.1.7	otras actuaciones en vías	151
8.2	Red de sendas peatonales	153
8.3	Red ciclista	158
8.4	Red de aparcamientos	161
8.5	Transporte colectivo	164
9.	BIBLIOGRAFÍA	166



10. EQUIPO REDACTOR 167





Abreviaturas utilizadas en este documento

Avda.	Avenida.
BOC	Boletín Oficial de Canarias.
ISTAC	El Instituto Canario de Estadística.
ICONA	Instituto para la Conservación de la Naturaleza
Km	kilómetros.
Km²	Kilómetros cuadrados.
m²	Metros cuadrados.
N	Norte.
O	Oeste.
PMUS	Planes de movilidad urbana sostenible
PGO	Plan General de Ordenación.
PIOT	Plan Insular de Ordenación Territorial de Tenerife
PMM	Plan de Modernización, Mejora e incremento de la Competitividad
EMU	Estudio de Movilidad Urbana



1. INTRODUCCIÓN

“En la Unión Europea, más del 60% de la población vive en medio urbano. En las zonas urbanas se genera casi el 85% del producto interior bruto de la UE. Las ciudades constituyen el motor de la economía europea, atraen la inversión y el empleo y son indispensables para el correcto funcionamiento de la economía” (Libro verde: “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana”. Comisión Europea).

“Un nuevo concepto de movilidad urbana supone aprovechar al máximo el uso de todos los medios de transporte y organizar la “modalidad” entre los distintos modos de transporte colectivo (tren, tranvía, metro, guagua 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. “(Libro verde: “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana”. Comisión Europea).

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.



1.1 MOVILIDAD URBANA

Según el Libro Verde de Movilidad Urbana: la U.E. también 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”.

El Estudio de Movilidad Urbana 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.

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, 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.
- 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 se refleja en el siguiente diagrama:

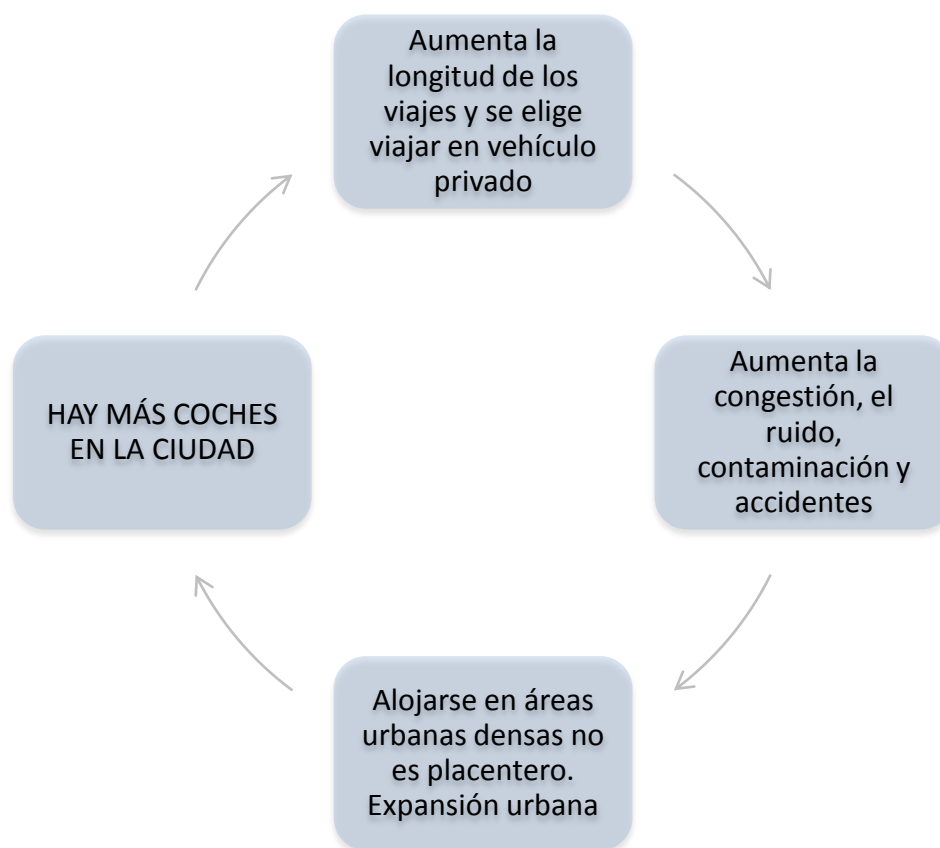


GRÁFICO: Distribución Movilidad Urbana. **Fuente:** Guía práctica PMUS **Elaboración** propia

1.2 SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE





La sostenibilidad empieza a difundirse en Europa en la década de los setenta, en que la Comunidad Europea y otros organismos supranacionales comienzan a mostrar una clara preocupación por los problemas medioambientales, la cohesión económica, social y el desarrollo regional, que ya empezaba a constituir una amenaza para la sociedad.

Según el Consejo de Transportes de la Unión Europea se entiende por transporte sostenible:

“Aquél 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;

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.”



2. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

El Libro Verde de la Comisión de Las 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.

Para conseguir el cumplimiento de los objetivos fijados es necesario definir las estrategias y criterios a llevar a cabo para alcanzar su cumplimiento. De esta forma se intenta paliar en la medida de lo posible los efectos negativos de las pautas actuales de movilidad entre las que se encuentran:

A. Atender 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 conexas 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.

B. Extender el sistema de accesibilidad para todos

- Adaptación de las infraestructuras a 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 y a 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 desarrollo de éste 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.

C. 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.



3. METODOLOGÍA

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 tenido 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 de los núcleos de Callao Salvaje, Playa Paraíso y La Caleta, en la que se han recopilado datos socioeconómicos, demográficos y estadísticas. 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, con el objeto de diagnosticar los problemas y carencias del espacio público y visualizar las oportunidades que ofrece la reconfiguración del viario.

3.2 FASES DEL TRABAJO

Para conseguir el resultado final del documento y previo al comienzo de los trabajos se ha establecido un sistema de fases que servirá como pauta de 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.

A. Fase 1: Recopilación de datos y delimitación del área de estudio.

La Fase 1 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 incluya 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, aquellas administraciones del Ayuntamiento de Adeje, así como dotaciones y equipamientos 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 técnicos 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 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 a los núcleos de Callao Salvaje, Playa Paraíso y La Caleta (T.M. de Adeje).

B. Fase 2: Descripción del escenario actual, tendencia y objetivos

En esta fase se coordinan los trabajos de oficina 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.

El apartado de, objetivos y estrategias debe estar ligado a la Ley 13/2007, de 17 de Mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias y la Directriz 95 de Ordenación General de Canarias.

C. Fase 3: Análisis de la 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
- Calidad del servicio
- Intermodalidad

D. Fase 4: 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.

Todas aquellas propuestas que no se lleven a cabo en la Diagnósis Propositiva, aparecerán en este documento como recomendaciones.

E. Fase 5: Edición y maqueta

El Estudio de Movilidad contendrá en principio la siguiente documentación:

- Memoria.
- Planos.

La estructura pretende ser lo más clara y concisa para que de esta forma sea lo más comprensible para el lector.



4. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

4.1 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 Adeje: **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. La Provincia de Santa Cruz de Tenerife es la provincia española más occidental y meridiana.



4.2 POSICIÓN GEOGRÁFICA DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

Los núcleos de Callao Salvaje, Playa Paraíso y La Caleta se encuentran situados en el sur de la Isla de Tenerife, las coordenadas UTM de las zonas de estudio son las siguientes.

A. Callao Salvaje

- Coordenadas geográficas:
 - Latitud (X) = 28°07' N
 - Longitud (Y) = 16°46' O
- Universal Transversal Mercator (UTM), Huso 28N
 - X: 325.221 m
 - Y: 3.113.061 m

B. Playa Paraíso

- Coordenadas geográficas:
 - Latitud (X) = 28°07' N
 - Longitud (Y) = 16°46' O
- Universal Transversal Mercator (UTM), Huso 28N
 - X: 325.734 m
 - Y: 3.112.191 m

C. La Caleta

- Coordenadas geográficas:
 - Latitud (X) = 28°06' N
 - Longitud (Y) = 16°45' O
- Universal Transversal Mercator (UTM), Huso 28N
 - X: 327.967 m
 - Y: 3.109.944 m



Los terrenos objeto de este Estudio de Movilidad pertenecientes al Municipio de Adeje abarcan una superficie total de 5,02 km², un porcentaje de 0,24 % referido al total de la Isla (2.034,38 km²).

4.3 ZONAS DE MOVILIDAD Y SUS CARACTERÍSTICAS

Para llevar a cabo un estudio detallado se ha tomado cada uno de los núcleos como zonas de estudio independientes por lo que han quedado divididos en los siguientes sectores:

- Sector 1: Callao Salvaje
- Sector 2: Playa Paraíso
- Sector 3: La Caleta



Imagen: delimitación zonas de movilidad/estudio. **Elaboración** propia



4.3.1 SECTOR 1: CALLAO SALVAJE

Callao Salvaje se encuentra situado en el sector suroccidental de la Isla. Respecto al sur tiene próximo el Sector 2: Playa Paraíso, al Norte y Este no linda con ningún núcleo poblacional. Al Oeste linda con el Océano Atlántico.



Imagen: Sector I. Callao Salvaje. **Elaboración** propia

La zona de estudio tiene una superficie de 1,05 Km². El acceso a este sector se realiza a través de la TF-47.

Respecto a las infraestructuras básicas, Cuenta con todos los servicios propios del Suelo Urbano, cuenta con acceso rodado integrado en la malla urbana, servicios de abastecimiento y evacuación de agua, así como suministro de energía eléctrica.

La zona de ordenación cuenta con el siguiente equipamiento y dotaciones:

- Equipamiento deportivo
- Zonas comerciales
- Servicios comunitarios
- Espacios libres



4.3.2 SECTOR 2: PLAYA PARAÍSO

Playa Paraíso se encuentra al igual que los otros dos sectores en la zona suroccidental de la Isla. Respecto a la orientación del sector, tiene próximo al Norte el sector de Callao Salvaje, en relación al Sur y al Este no linda con ningún núcleo poblacional, y en el Oeste linda con el océano Atlántico. Además se encuentra en medio de los otros dos sectores de estudio (Callao Salvaje y La Caleta).



Imagen: Sector II. Playa Paraíso. **Elaboración propia**

La zona de estudio tiene una superficie de 1,08 Km². El acceso a este sector se realiza a través de la TF-47

Playa Paraíso cuenta con todos los servicios propios del Suelo Urbano, cuenta con acceso rodado integrado en la malla urbana, servicios de abastecimiento y evacuación de agua, así como suministro de energía eléctrica.

La zona de ordenación cuenta con el siguiente equipamiento y dotaciones:

- Equipamiento deportivo
- Zonas comerciales
- Servicios comunitarios
- Espacios libres



4.3.3 SECTOR 3: LA CALETA

La Caleta se encuentra situado en la zona suroccidental de la Isla, al Sureste tienen próximo Costa Adeje, al Norte y el Oeste no linda con núcleos poblacionales. Al Suroeste linda con océano Atlántico.



Imagen: Sector III. La Caleta. **Elaboración propia**

La zona de estudio tiene una superficie de 2,93 Km². Este sector tiene dos accesos principales uno por medio de la autopista TF-2 y el otro acceso por Costa Adeje a través de la carretera Fañabé – La Caleta.

La Caleta cuenta con todos los servicios propios del Suelo Urbano, cuenta con acceso rodado integrado en la malla urbana, servicios de abastecimiento y evacuación de agua, así como suministro de energía eléctrica.

La zona de ordenación cuenta con el siguiente equipamiento y dotaciones:

- Equipamiento deportivo
- Zonas comerciales
- Servicios comunitarios

Espacios libres



5. ESCENARIO ACTUAL

5.1 DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO ACTUAL

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

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

- Vehículo motor
- Marcha humana
- Bicicleta
- Transporte colectivo o taxi

MOTORIZACIÓN	VÍAS URBANAS	VÍAS INTERURBANAS	APARCAMIENTO	SENDAS PEATONALES
Vehículo privado	X	X	X	
Marcha				X
Bicicleta		X		X
Transporte público	X	X		

Tabla: Transporte y su infraestructura. **Elaboración Propia**

Para analizar la red viaria es necesario conocer 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 o vía peatonal, mientras que si encuentra fuera de él se le atribuye el nombre de camino o sendero.



Es necesario indicar 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.

5.2 USOS GENERADORES DE TRÁFICO

Los usos generadores de tráfico, en relación a la movilidad urbana, son aquellos que producen un flujo de usuarios, tanto de vehículos como de peatones. En principio, a estos usos tienen acceso vehículos privados, transporte público, bicicletas y usuarios de a pie.

Se procede a inventariar los usos generadores de tráfico en cada uno de los núcleos turísticos, los cuales pueden llegar a causar el colapso del sistema viario de manera individual o mediante la interacción de varios simultáneamente.

Estos usos se clasifican en tres grandes grupos, dependiendo del flujo que crean:

- Sector terciario: restauración, ocio y áreas comerciales.
- Espacios libres, playas y equipamientos deportivos.
- Dotaciones: centros educativos.

Los centros educativos y los centros de salud suelen ser importantes centros atractores de tráfico en todas sus vertientes, tanto a nivel peatonal como de vehículos de motor, pero no se ha localizado ningún centro educativo o centro de salud en los núcleos turísticos pertenecientes a este EMU.

5.2.1 CALLAO SALVAJE

- Restauración y Ocio

Según los datos tomados en las diferentes salidas a campo, en el ámbito de estudio existen 31 establecimientos dedicados a la restauración y 4 al ocio.

Casi la totalidad de estos establecimientos se encuentran ubicados en la calle La Lava y la Avenida El Jable.

Se han localizado los locales comerciales de ocio y restauración, repartidos de la siguiente manera:



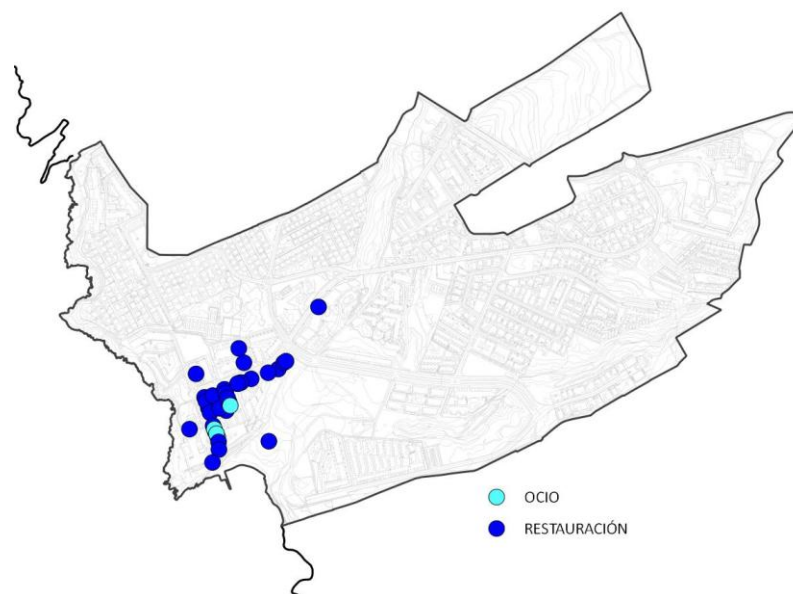


Imagen: Ubicación locales de ocio y restauración. Callao Salvaje. **Elaboración propia**

- **Áreas comerciales:**

La actividad comercial se concentra en la calle La Lava y la Avenida El Jable, como se aprecia en la siguiente imagen:

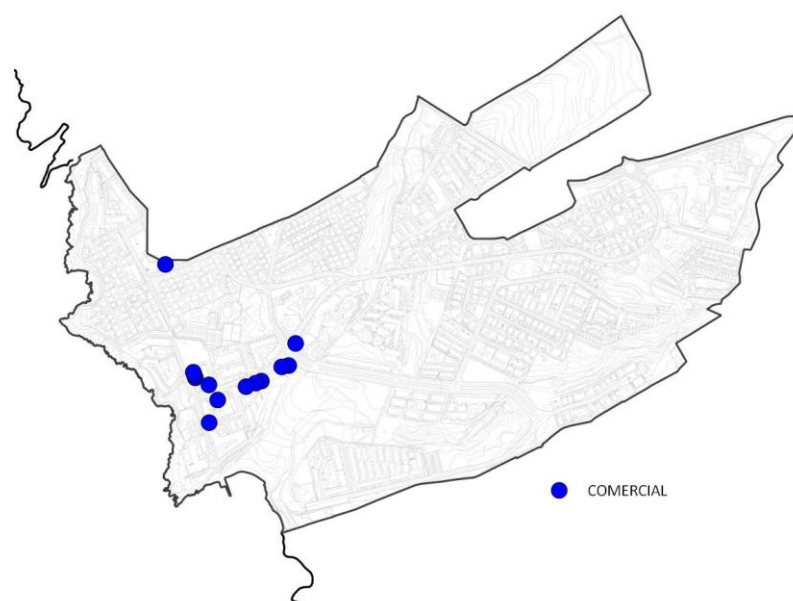


Imagen: Ubicación locales comerciales. Callao Salvaje. **Elaboración propia**



- Playas:

La Playa de Ajabo es la única playa existente en el núcleo turístico de Callao Salvaje. Se trata de una playa de 100 m de longitud y anchura media de 20 m. Es una playa de arena negra volcánica con aguas tranquilas. No dispone de ningún tipo de vigilancia, ni servicio de limpieza, teléfono ni aseos. No posee ningún tipo de distinción como la bandera azul, que reconoce el cuidado del entorno, la calidad sanitaria, la accesibilidad y los servicios ofrecidos.



Foto: Playa de Ajabo. **Fuente:** Grafcan

- Equipamientos deportivos

La única instalación deportiva pública con la que cuenta el núcleo turístico es un polideportivo al aire libre situado en la Avenida El Jable, está preparado para la práctica de diferentes actividades deportivas como baloncesto o fútbol sala.



Foto: Instalación deportiva. **Fuente:** Grafcan



5.2.2 PLAYA PARAÍSO

- Ocio y Restauración

Según los datos recogidos en las salidas a campo, en el ámbito de estudio existen 25 establecimientos dedicados a la restauración y 4 al ocio, la mayor parte de estos establecimientos se encuentran situados a lo largo de la Avenida Adeje 300.

Se han localizado los locales comerciales de ocio y restauración, repartidos de la siguiente manera:

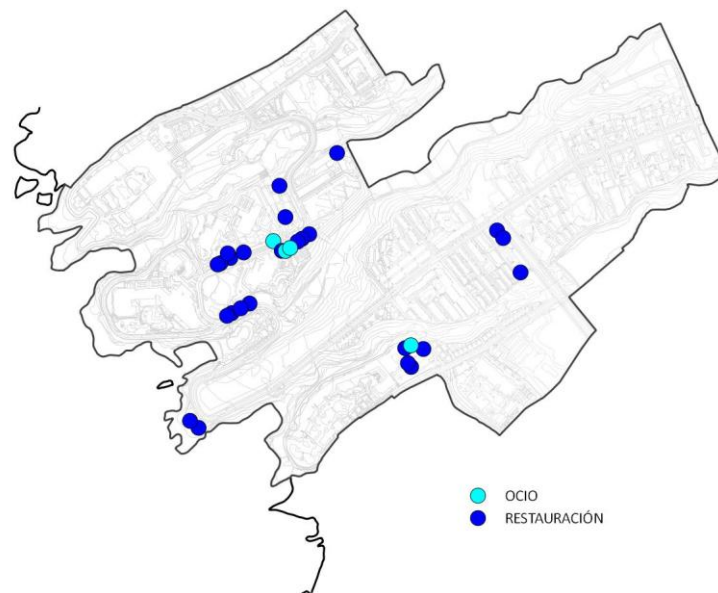


Imagen: Ubicación locales de ocio y restauración. Playa Paraíso. **Elaboración propia**

- Áreas comerciales

La actividad comercial se concentra en un tramo de la Avenida Adeje 300 como se puede observar en la siguiente imagen:

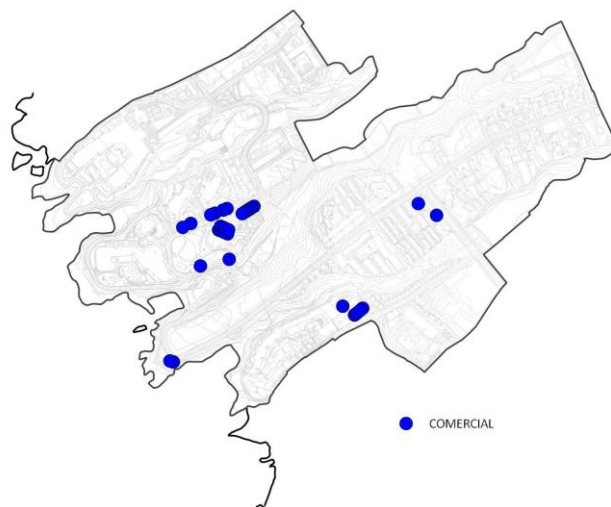


Imagen: Ubicación locales comerciales. Playa Paraíso. **Elaboración propia**

- Playas

○ Playa Las Galgas

La playa de Las Galgas es una pequeña playa accesible por el paseo peatonal existente. Está rodeada de una multitud de instalaciones hoteleras. Se trata de una playa semiurbana con una longitud de 50 metros y un ancho medio de 20. No dispone de ningún tipo de vigilancia, ni servicio de limpieza, teléfono ni aseos. No ostenta ningún tipo de distinción como la bandera azul, que reconoce el cuidado del entorno, la calidad sanitaria, la accesibilidad y los servicios ofrecidos.



Foto: Playa Las Galgas. **Fuente:** Grafcan



- Playa El Pinque

La Playa El Pinque es una playa de reducido tamaño situada en Playa Paraíso. Se trata de una playa con una longitud de 50 metros y un ancho medio de 20 metros. Está compuesta por grava gruesa y arena oscura. El acceso a esta playa puede realizarse fácilmente a pie. No está adaptada para minusválidos. No dispone de ningún tipo de vigilancia, ni servicio, tampoco posee ningún tipo de distinción como la bandera azul, que reconoce el cuidado del entorno, la calidad sanitaria, la accesibilidad y los servicios ofrecidos.



Foto: Playa El Pinque. **Fuente:** Grafcan

- Playa Las Salinas

La playa de Las Salinas es una pequeña playa situada en las inmediaciones de un gran complejo hotelero. Ofrece aguas tranquilas que permiten disfrutar del baño, pero de difícil acceso a la zona. Se trata de una playa con una longitud de 50 metros y un ancho medio de 20 metros, compuesta por bolos y callao, y no ofrece ningún servicio.



Foto: Playa Las Salinas. **Fuente:** Grafcan

- Equipamientos deportivos



Playa paraíso cuenta con dos instalaciones deportivas públicas, una pista de monopatín y un polideportivo, ambas instalaciones se encuentran en buen estado ya que son de nueva construcción.



Foto: Instalaciones deportivas. Fuente: Grafican

5.2.3 LA CALETA

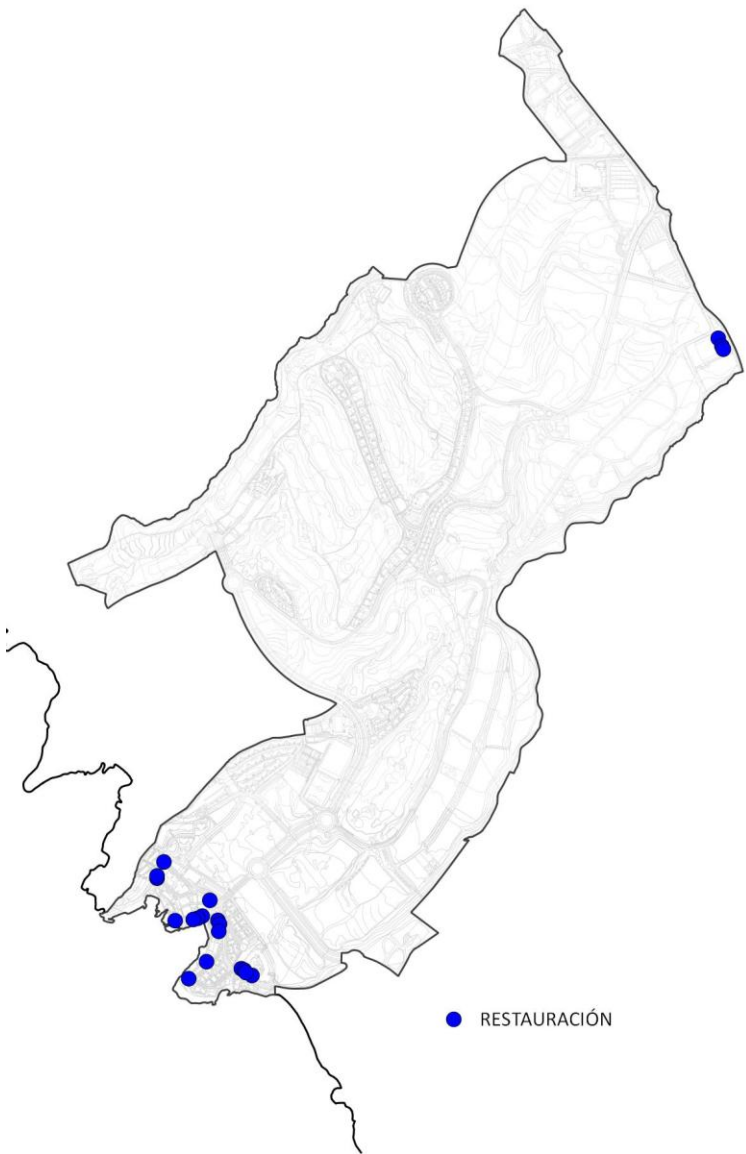
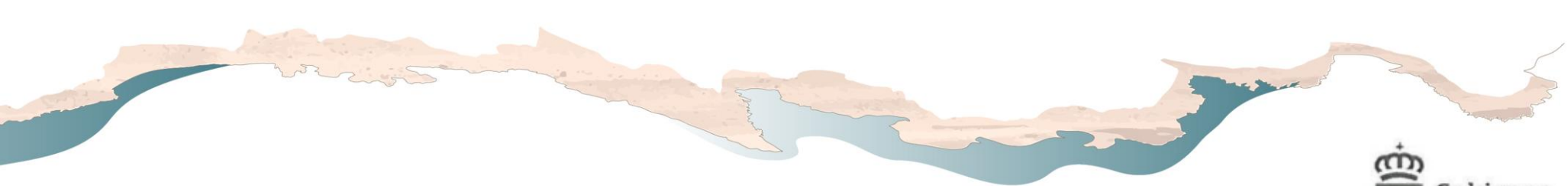
- Ocio y Restauración:

Según los datos recogidos en las salidas de campo, en el ámbito de estudio existen 20 establecimientos dedicados a la restauración, no existen actividades de ocio.

La mayor parte de estos establecimientos están localizados en el casco urbano del ámbito, cercanos a la costa.

Los locales dedicados a la restauración se encuentran distribuidos de la siguiente manera:





● RESTAURACIÓN

Imagen: Ubicación locales de ocio y restauración. La Caleta. **Elaboración propia**



- **Áreas comerciales**

La actividad comercial se concentra en las zonas próximas a la costa, cabe destacar la poca oferta comercial existente.

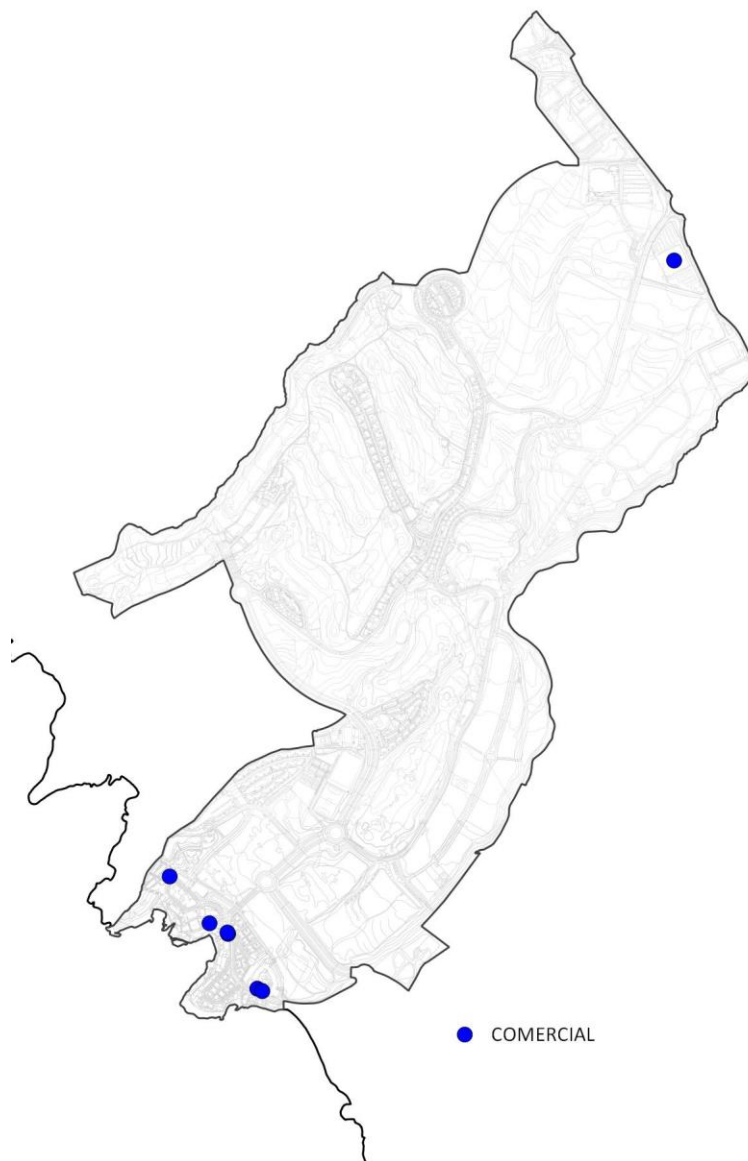


Imagen: Ubicación locales comerciales. La Caleta. **Elaboración propia**



- Playas

○ Playa El Varadero

Pequeña playa con una longitud de 40 metros y 8 metros de ancho. Situada en el pueblo pesquero de La Caleta la playa está compuesta por bolos, callaos y arena oscura. El acceso a la zona de baño es por escaleras y rampas. Está en una zona de entrada y salida de embarcaciones de recreo como de pesca.



Foto: Playa El Varadero. **Fuente:** Grafcan

○ Playa La Caleta

Pequeña zona de baño, consta de un paseo que bordea esta toda la zona. Se trata de un litoral rocoso de tosca dorada y callao. No dispone de ningún tipo de vigilancia, ni servicio, tampoco posee ningún tipo de distinción como la bandera azul, que reconoce el cuidado del entorno, la calidad sanitaria, la accesibilidad y los servicios ofrecidos.



Foto: Playa La Caleta. **Fuente:** Grafcan



- Equipamientos deportivos

Uno de los grandes atractivos que posee La Caleta es su extensa oferta deportiva ya que cuenta con varios campos de golf así como un centro deportivo de alto rendimiento.

La única instalación deportiva pública con la que cuenta el núcleo turístico de La Caleta es un polideportivo al aire libre situado en la calle Las Artes, el cual está preparado para la realización de diferentes actividades deportivas como baloncesto o fútbol sala.

o Golf Costa Adeje

El complejo golf Costa Adeje está compuesto por dos campos de golf y una escuela. El campo principal está diseñado aprovechando las características naturales del terreno para integrarlas en el recorrido. Los muros de piedra, que demarcaban las antiguas zonas de plataneras en que estaba dividido el terreno y que han sido restaurados se suman a las originalidades de este maravilloso enclave de golf que ofrece 18 hoyos de par 72.



Foto: Golf Costa Adeje. **Fuente:** Golf Costa Adeje

El campo de golf Los Lagos cuenta con 9 hoyos al lado de campo de prácticas, son un poco más cortos pero más técnicos. Con vistas al mar y con sus 6 lagos hace el juego más interesante y ameno.



Foto: Golf Los Lagos. **Fuente:** Golf Costa Adeje



- T3 Tenerife Top Training

T3 Tenerife Top Training es un centro deportivo que cuenta con unas instalaciones modernas, disponibles para la organización de actividades deportivas para empresas, equipos profesionales o grupos de incentivos. Dispone de las siguientes instalaciones y servicios:

- Un campo de fútbol de césped natural y otro artificial, así como zona de entrenamiento específico para porteros.
- Una piscina de 50 metros con diez calles y otra de 25 metros con 6 calles, ambas climatizadas a 27º.
- El canal de flujo hidrodinámico más moderno del mundo.
- Dos pistas de tenis de tierra batida y una de quicktenis.
- Siete pistas de pádel.
- Tres canchas de squash.
- Tres canchas de voley playa.
- Gimnasio equipado con máquinas Keiser de aire comprimido dirigidas al entrenamiento funcional.
- Zona spa.
- Cabinas de fisioterapia.



Foot: Tenerife Top Training. **Fuente:** Grafcan



5.3 PARQUE DE VEHÍCULOS

5.3.1 PARQUE DE VEHÍCULOS ACTUAL

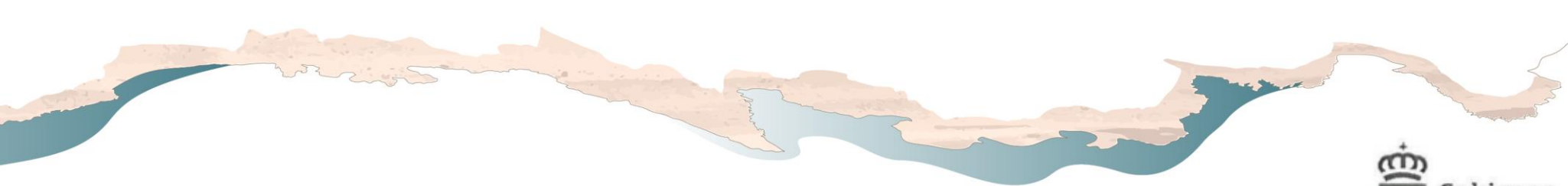
- Datos ISTAC-Adeje 2013:

DATOS ISTAC –ADEJE 2013		
Habitantes	Nº vehículos	Veh/hab
49.387	30.508	0,62

- Parque de vehículos actual (año 2013):

CARGA POBLACIONAL Y PARQUE DE VEHÍCULOS. LA CALETA-PLAYA PARAÍSO-CALLAO SALVAJE. AÑO 2013			
DATOS SOCIOECONÓMICOS		HABITANTES 2013	PARQUE DE VEHÍCULOS 2013
POBLACIÓN RESIDENTE		7.032	-
POBLACIÓN EQUIVALENTE	POR TRABAJO	856	-
	POR SEGUNDA VIVIENDA	269	-
TOTAL		8.157	5.039
POBLACIÓN TURÍSTICA		5.612	-
ESTIMACIÓN POBLACIÓN TURÍSTICA ALQUILER DE COCHES(*) 20%		1.122	693
TOTAL PARQUE VEHÍCULOS LA CALETA-PLAYA PARAÍSO-CALLAO SALVAJE		-	5.732





5.3.2 PARQUE DE VEHÍCULOS AÑO HORIZONTE (2025)

- Callao Salvaje

CARGA POBLACIONAL Y PARQUE DE VEHÍCULOS. CALLAO SALVAJE. AÑO HORIZONTE 2025			
DATOS SOCIOECONÓMICOS		HABITANTES 2025	PARQUE DE VEHÍCULOS 2025
POBLACIÓN RESIDENTE		4.968	-
POBLACIÓN EQUIVALENTE	POR TRABAJO	503	-
	POR SEGUNDA VIVIENDA	158	-
TOTAL		5.629	3.490
POBLACIÓN TURÍSTICA		1.694	-
ESTIMACIÓN POBLACIÓN TURÍSTICA ALQUILER DE COCHES(*) 20%		339	210
TOTAL PARQUE VEHÍCULOS - CALLAO SALVAJE		-	3.700

- Playa Paraíso

CARGA POBLACIONAL Y PARQUE DE VEHÍCULOS. PLAYA PARAÍSO. AÑO HORIZONTE 2025			
DATOS SOCIOECONÓMICOS		HABITANTES 2025	PARQUE DE VEHÍCULOS 2025
POBLACIÓN RESIDENTE		3.797	-
POBLACIÓN EQUIVALENTE	POR TRABAJO	468	-
	POR SEGUNDA VIVIENDA	147	-
TOTAL		4.412	2.735
POBLACIÓN TURÍSTICA		4.985	-
ESTIMACIÓN POBLACIÓN TURÍSTICA ALQUILER DE COCHES(*) 20%		997	618
TOTAL PARQUE VEHÍCULOS - PLAYA PARAÍSO		-	3.353



- La Caleta

47

CARGA POBLACIONAL Y PARQUE DE VEHÍCULOS. LA CALETA. AÑO HORIZONTE 2025			
DATOS SOCIOECONÓMICOS		HABITANTES 2025	PARQUE DE VEHÍCULOS 2025
POBLACIÓN RESIDENTE		747	-
POBLACIÓN EQUIVALENTE	POR TRABAJO	187	-
	POR SEGUNDA VIVIENDA	58	-
TOTAL		992	615
POBLACIÓN TURÍSTICA		913	-
ESTIMACIÓN POBLACIÓN TURÍSTICA ALQUILER DE COCHES(*) 20%		183	113
TOTAL PARQUE VEHÍCULOS - LA CALETA		-	728

5.4 ESTRUCTURA DE LA RED

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 29/11/84 (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 de Transporte por Carreteras de Canarias. (Modificada parcialmente en algunos artículos por la Ley 9/2014, de 6 de Noviembre, de medidas tributarias, administrativas y sociales 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 de agosto de 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 IRIDA, ICONA, CABILDOS, etc.

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

➤ Vías rodadas

La clasificación de la red viaria se hace de acuerdo los siguientes criterios:

- **Carretera de interés insular:** este tipo de viario es el exterior o territorial. Se agrupan dentro de este concepto las vías que sirven de cauce al tráfico de larga distancia, que conectan el área de estudio con el resto de la isla, con otras comarcas u otros municipios. Este viario soporta unas intensidades y velocidades de tráfico rodado que no permiten su uso por parte de los peatones salvo en zonas consolidadas por la edificación o en fase de serlo de tal forma que se constituyen como travesías de población donde es necesario separar mediante vías de servicio los tráficos principales de los de acceso a los usos de los márgenes.
- **Vía de primer orden:** también se puede denominar de conexión y paso. Este tipo de viario se encarga de alojar los tráficos de conexión con el viario exterior y territorial (tráficos de entrada y salida) y el tráfico de paso. En este viario se separarán los tráficos peatonales y de la bicicleta de los tráficos rodados. En los casos en los que convivan cruces entre tráfico rodado, peatonal y bici, Como regla general este tipo de vías no disponen de usos o actividades en sus márgenes que puedan generar necesidad de parada o estacionamiento en ella. En caso de permitirse el estacionamiento, este sería únicamente en línea.
- **Vía de segundo orden:** igualmente denominado como de distribución. Se encargará de distribuir el tráfico dentro de la trama urbana desde las vías de primer orden hacia las de tercer orden. En este viario no es obligatoria la separación física entre los tráficos mecanizados y los peatonales y de bici aunque se situarán a diferente nivel. A diferencia de las vías de primer orden, esta jerarquía de vía pueden tener usos o actividades en sus márgenes que pueden generar necesidad de parada o estacionamiento en ellas.



- **Vía de tercer orden:** también se pueden denominar colectoras y residenciales. Este viario distribuye el tráfico rodado dentro de la zona urbana, es el destinado a alojar los tráficos de “en el extremo” del recorrido, en el origen o en el fin. Se caracteriza por una mayor relación entre el tráfico, el aparcamiento y el peatón. Las vías en fondo de saco se enmarcan en esta tipología. Uno de los objetivos de este tipo de vías es canalizar los tráficos desde el viario de primer y segundo orden induciendo en el conductor del vehículo la percepción de que pierde la prioridad que tenía en el viario de primer y segundo orden mientras que son los modos no motorizados los que ganan protagonismo. Las actividades y usos en los márgenes ganan intensidad incrementándose los accesos desde el viario y las necesidades de estacionamiento. En este tipo de viario podrán coexistir los tráficos motorizados y los peatonales y de bicicleta pudiendo disponerse al mismo nivel. En general este tipo de viario dispondrá de aparcamientos en batería o en línea. Otro de los objetivos de este tipo de vía es tratar de albergar los tráficos de destino u origen que son por regla general tráficos terminales de entrada o salida de aparcamientos localizados. La vía adquiere características de lugar estancial para otras actividades diferentes de las del transporte.
- **Peatonal:** el viario peatonal es el destinado a albergar exclusivamente los tráficos peatonales, salvo aquellos casos excepcionales de entrada y salida de garajes. No se deben permitir más accesos rodados que los existentes. En este viario podrán coexistir los tráficos de bicicletas y peatonales pudiendo compartir la plataforma.

5.4.1 CALLAO SALVAJE

El acceso principal a Callao salvaje se realiza por medio de la carretera TF-47

A continuación se desarrollará un análisis y diagnóstico del entramado de calles que conforman el ámbito turístico de Callao Salvaje. En primer lugar, se describirá el acceso principal que sirve como medio de conexión con el resto de la isla.

El acceso al núcleo turístico se realiza a través de la carretera de interés insular TF-47 (Armeñime – Puerto Santiago), que conecta callao salvaje con la autopista TF-1.

Desde la vía de acceso descrita anteriormente se estructura la red viaria interna que se organiza en varios niveles de acuerdo con la clasificación descrita en el apartado anterior:

La zona de Iboibo, tal y como se hace referencia en la memoria de información del PMM, queda desconectada del núcleo turístico de Callao Salvaje ya que su único acceso es por medio de la carretera TF-47 y tan solo en el sentido Puerto Santiago – Armeñime ya que en sentido contrario el giro está prohibido.



- VÍAS DE INTERÉS INSULAR:

51

Memoria del Estudio de Movilidad Urbana

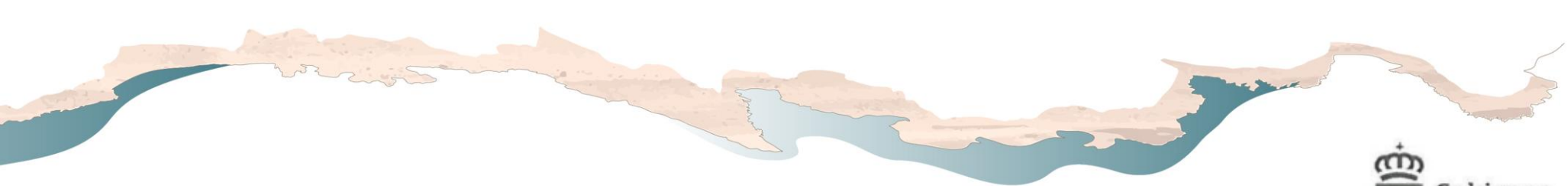


Imagen: Vías de interés insular Callao Salvaje. **Elaboración propia**

VÍAS DE INTERÉS INSULAR	
TIPO VIARIO	NOMBRE
Carretera	TF-47

Tabla: Relación de vías Interés Insular. **Elaboración propia**





- VÍAS DE SEGUNDO ORDEN:

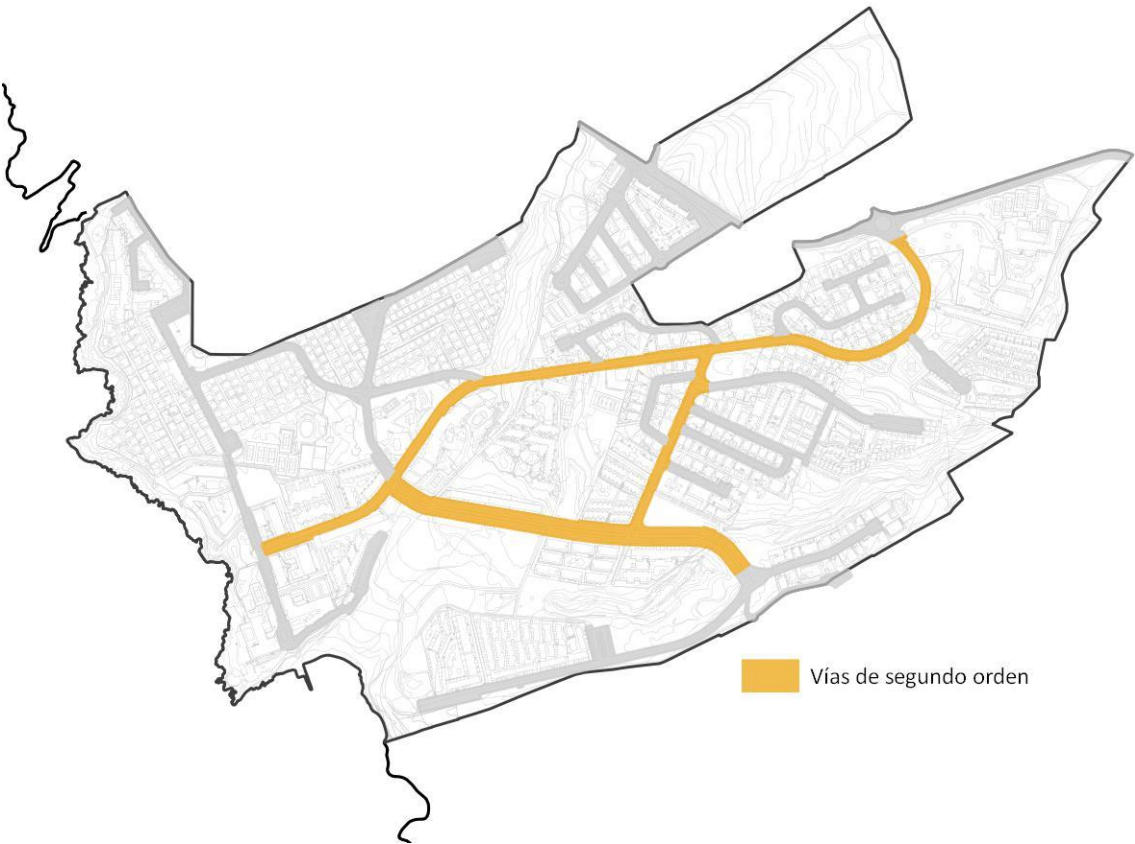


Imagen: Vías de Segundo Orden Callao Salvaje. **Elaboración propia**

VÍAS DE SEGUNDO ORDEN	
TIPO VIARIO	NOMBRE
Avda.	El Jable
Avda.	La Galga
Calle	La Zahorra

Tabla: Relación de vías de Segundo Orden. **Elaboración propia**



- VÍAS DE TERCER ORDEN:



Imagen: Vías de Tercer Orden Callao Salvaje. **Elaboración propia**

VÍAS DE TERCER ORDEN	
TIPO VIARIO	NOMBRE
Calle	Nivaria
Calle	La Lava
Calle	Taoro
Calle	Abona





VÍAS DE TERCER ORDEN	
TIPO VIARIO	NOMBRE
Calle	Daute
Calle	La Tosca
Calle	La Galga
Calle	Venecia
Calle	San Marcos
Calle	Góndola
Calle	Murano
Calle	El Callao
Calle	El Tenique
Calle	El Mojón
Calle	Isora
Calle	El Picón
Calle	El Basalto
Calle	La Arena
Calle	La Laja

Tabla: Relación de vías de Tercer Orden. **Elaboración propia**

5.4.2 PLAYA PARAÍSO

El acceso a Playa Paraíso se realiza desde la carretera TF-47.

Seguidamente se desarrollará un análisis y diagnóstico del entramado de calles que conforman el núcleo turístico de Playa Paraíso. En primer lugar, se describirá el acceso principal que sirve como medio de conexión con el resto de la isla.

Playa Paraíso cuenta con dos accesos a través de la carretera de interés insular TF-47 (Armeñime – Puerto Santiago), que conecta con la autopista TF-1 y con el núcleo de Playa Paraíso.



Desde estas vías de acceso se estructura la red viaria interna que se organiza en varios niveles de acuerdo con la clasificación descrita en el apartado anterior:

- VÍAS DE SEGUNDO ORDEN:

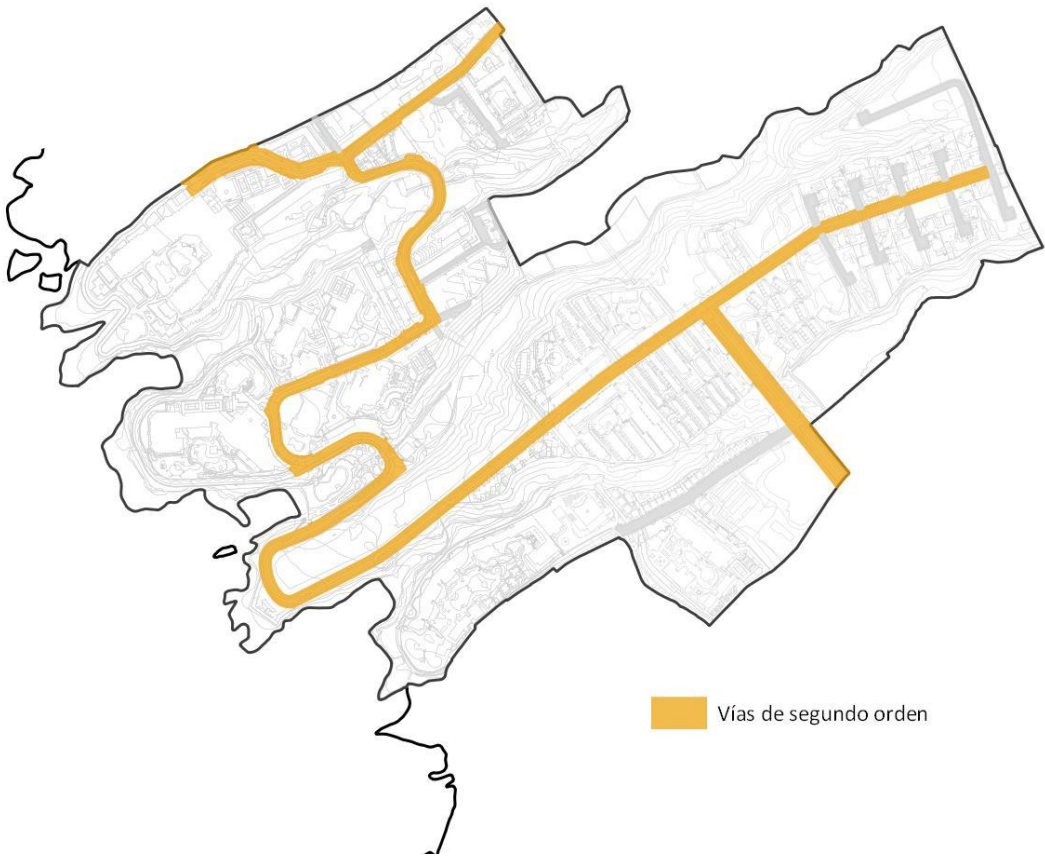
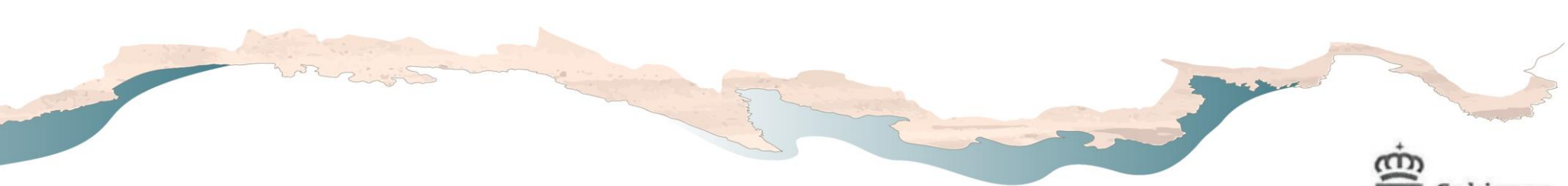


Imagen: Vías de Segundo Orden Playa Paraíso. **Elaboración propia**

VÍAS DE SEGUNDO ORDEN	
TIPO VIARIO	NOMBRE
Avda.	Adeje 300
Avda.	Playa Paraíso
Calle	El Horno
Calle	El Aljibe
Calle	Adeje 300

Tabla: Relación de vías de Segundo Orden. **Elaboración propia**





- VÍAS DE TERCER ORDEN:

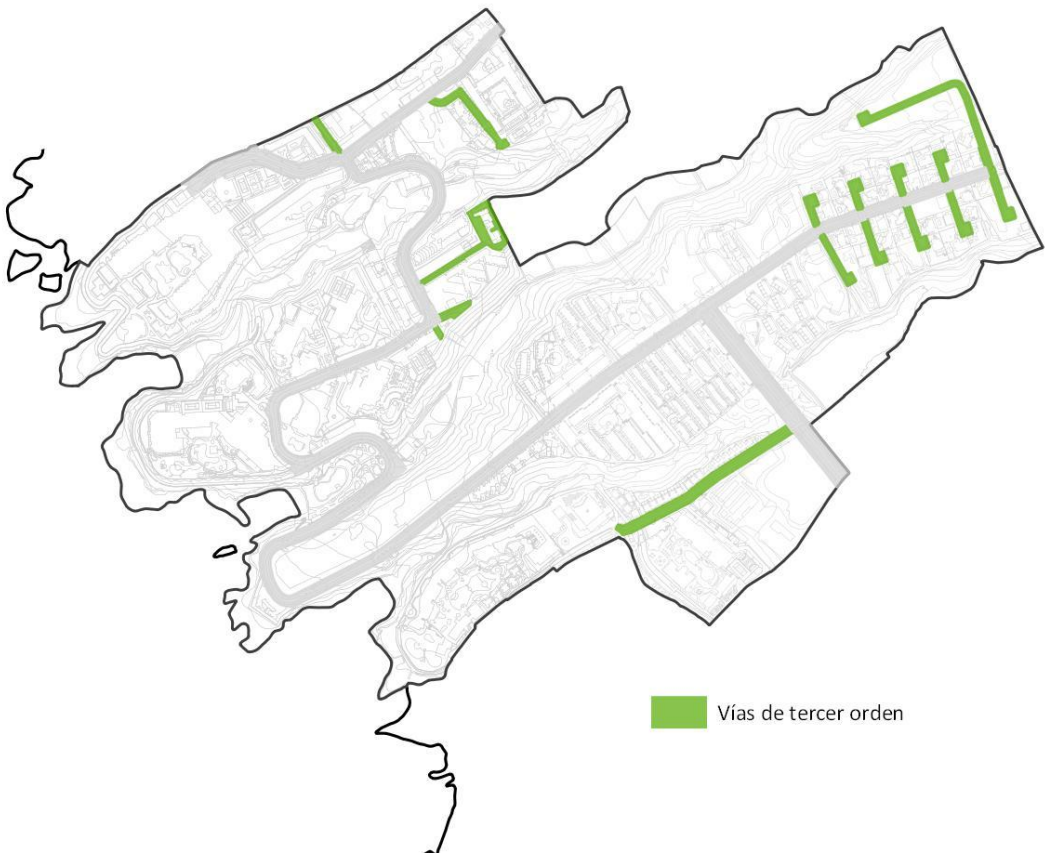


Imagen: Vías de Tercer Orden Playa Paraíso. **Elaboración propia**

VÍAS DE TERCER ORDEN	
TIPO VIARIO	NOMBRE
Calle	Las Galgas
Calle	Helsinki
Calle	Los Andenes
Calle	La Vera
Calle	La Vega

Tabla: Relación de vías de Tercer Orden. **Elaboración propia**



5.4.3 LA CALETA

A continuación se desarrollará un análisis y diagnóstico del entramado de calles que conforman el núcleo turístico de Playa Paraíso. En primer lugar, se describirá el acceso principal que sirve como medio de conexión con el resto de la isla.

La Caleta tiene dos puntos de acceso, el primero por medio de la Avenida de Ayyo que conecta directamente con la autopista TF-1 y el otro acceso a través Costa Adeje por medio de la Carretera La Caleta – Fañabé (tramo b).

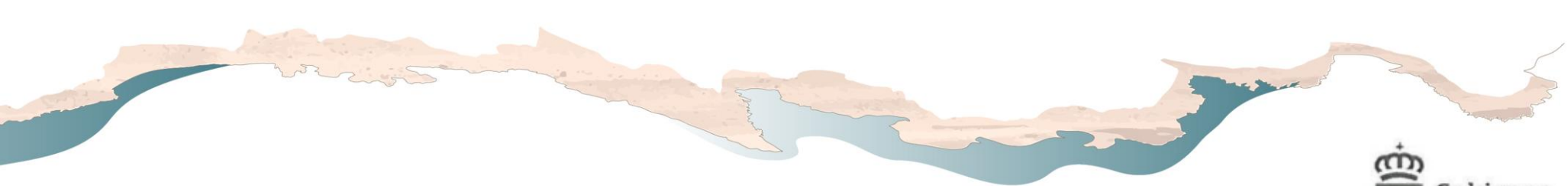
Desde las vías de accesos descritas anteriormente se estructura la red viaria interna que se organiza en varios niveles de acuerdo con la clasificación descrita en el apartado anterior:

- VÍAS DE PRIMER ORDEN:



Imagen: Vías de primer Orden La Caleta. **Elaboración propia**





VÍAS DE PRIMER ORDEN	
TIPO VIARIO	NOMBRE
Carretera	Avenida Ayyo
Carretera	Lugar Llano del Burro
Carretera	Charfa

Tabla: Relación de vías de Primer orden La Caleta. **Elaboración propia**

- VÍAS DE SEGUNDO ORDEN:



Imagen: Vías de Segundo Orden La Caleta. **Elaboración propia**



VÍAS DE SEGUNDO ORDEN	
TIPO VIARIO	NOMBRE
Avda.	Avda. De Los Acantilados
Avda.	Llano del Burro
Avda.	Carretera Fañabé La Caleta
Calle	Llano del Burro

Tabla: Relación de vías de Segundo Orden La Caleta. **Elaboración propia**

- VÍAS DE TERCER ORDEN:



Imagen: Vías de Tercer Orden La Caleta. **Elaboración propia**



VÍAS DE TERCER ORDEN	
TIPO VIARIO	NOMBRE
Calle	Alcojora
Calle	Avda. Las Gaviotas
Calle	Las Artes
Calle	Las Cañas
Calle	El Cabezo
Calle	Las Cañas
Calle	Las Terrazas
Calle	Samarín
Calle	Arigue

Tabla: Relación de vías de Tercer Orden La Caleta. **Elaboración propia**

5.5 DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA VIARIO

A continuación se procede a describir el sistema viario de cada uno de los tres ámbitos de estudio así como de las tipologías viarias que son las secciones transversales que se encuentran en dichos ámbitos. La sección transversal de una vía en un punto de ésta, es un corte vertical normal al alineamiento horizontal, el cual permite definir la disposición y dimensiones de los elementos que forman la carretera en el punto correspondiente a cada sección y su relación con el terreno natural.

Los elementos que integran y definen la sección transversal son: ancho de calzada, bermas, carriles, cunetas, taludes, Acerados, etc.

Cuando se está proyectando un viario, y se ha de elegir la sección transversal debe considerarse al menos los siguientes factores:

- La clase de vía, itinerario al que pertenece y su velocidad de referencia.
- Las intensidades de tráfico rodado y peatonal previstas.
- La configuración física, los usos del suelo y la edificación en su entorno.
- El trazado de los servicios infraestructurales a disponer.
- La posible necesidad de ampliación o modificación en el futuro.



5.5.1 CALLAO SALVAJE

Actualmente, la circulación de tráfico rodado de mayor intensidad se produce en la Avenida El Jable y la calle La Zahorra ya que son de paso obligado para el acceso y la salida del ámbito. El trazado de la Avenida El Jable responde en cierta medida a la vía más transitada ya que es de paso obligado para atravesar el ámbito de un lado a otro, tiene doble sentido circulación, excepto en un tramo. En general esta zona tiene características geométricas similares entre sí pendientes entre 4% y 8%, con un ancho 9 metros que se mantiene constante a lo largo de la mayor parte del trazado, aparcamiento por un solo lados de la vía, alternando el lado izquierdo y el derecho, y zonas en las que el aparcamiento es inexistente.

El estado de conservación de la calzada es bueno, las aceras son de loseta y su estado de conservación es bueno.

Muchas de las vías que conectan con la Avenida El Jable terminan en fondo de saco como por ejemplo El Mojón, La Lava, Nivaria, etc.

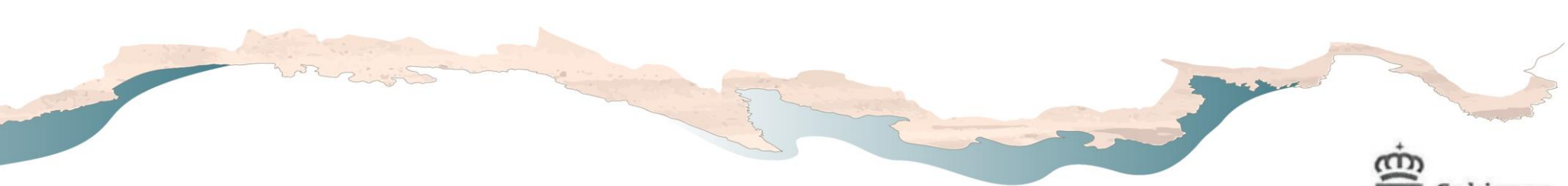
El resto de las vías pertenecientes a este ámbito son las encargadas de repartir el tráfico tanto complejos a hoteleros como residencias unifamiliares.

Una de las avenidas que se prevén más importantes en el futuro según el planeamiento es la avenida La Galga, que conectará los núcleos turísticos de Callao Salvaje y Playa Paraíso.



Foto: Avenida El Jable. Fuente: Propia





- Tipología Viaria

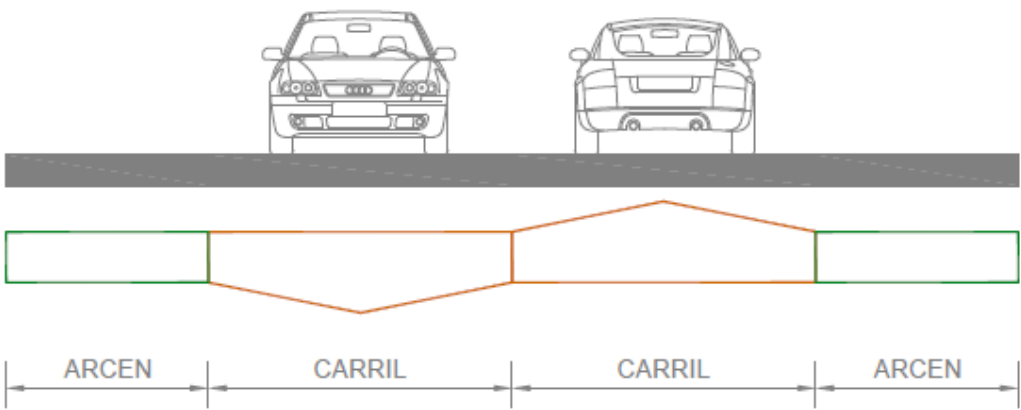
Se ha realizado una recopilación de las diferentes secciones tipos que se localizan en Callao Salvaje, y son de dimensiones y tipologías muy variadas.

Para poder realizar un análisis más pormenorizado, se han clasificado las diferentes secciones en tres grupos principales y a su vez varios subgrupos, sin tener en cuenta el lado en el que se encuentran los aparcamientos y aceras cuando existen solo en un lado de la vía:

➤ **Secciones transversales sin aceras:**

- Dos carriles

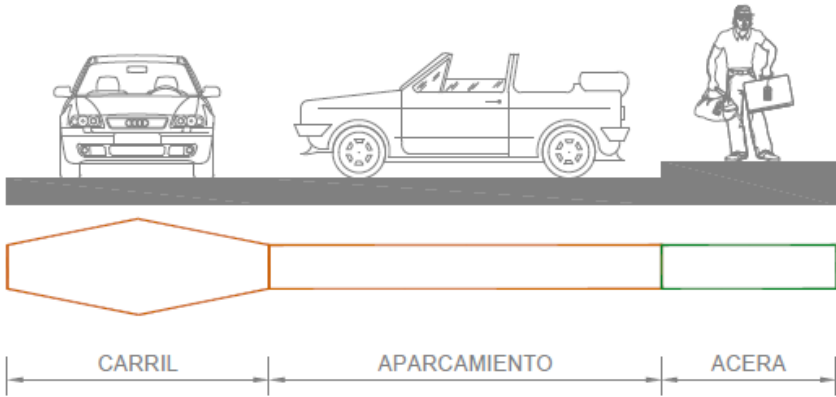
NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA
TF-47	Vía de interés insular	7



➤ **Secciones transversales con aceras en un lado:**

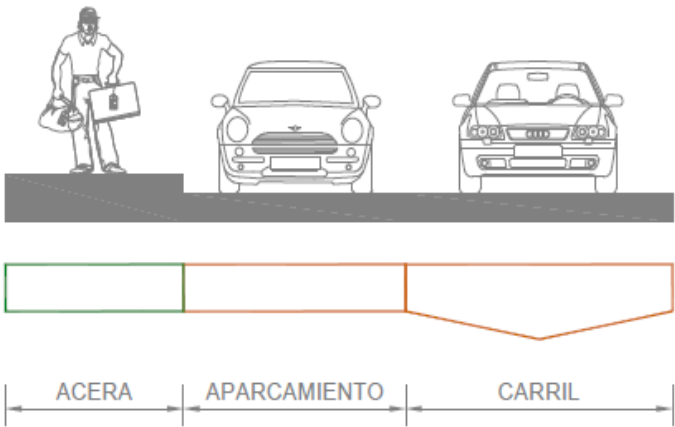
- Un Carril

NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA	ANCHO ACERA
Nivaria	Vía de tercer orden	5.9	1.4



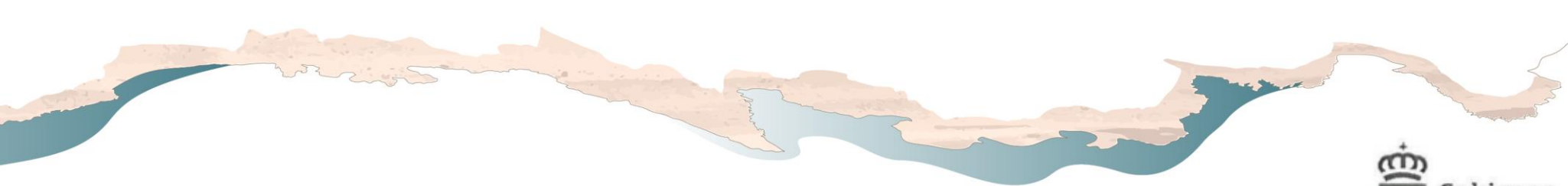
- Dos carriles

NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA	ANCHO ACERA
Venecia	Vía de tercer orden	15	1.5



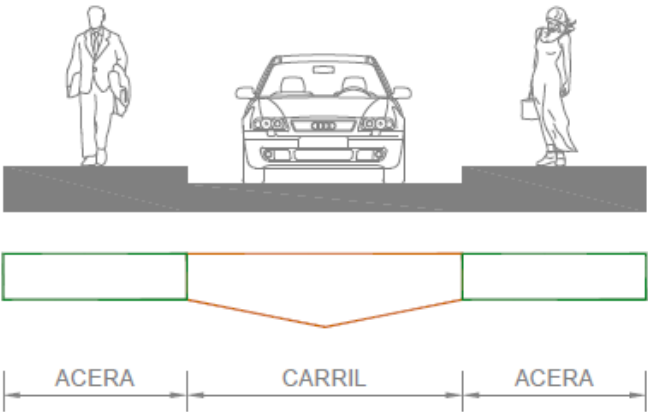
➤ **Secciones transversales con aceras en ambos lados:**





○ Un Carril

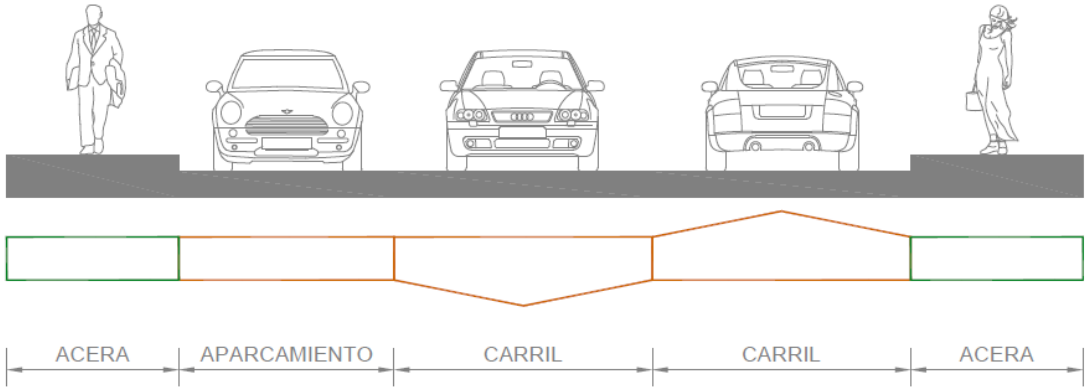
NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA	ANCHO ACERA	ANCHO ACERA
El Jable	Vía de segundo orden	9	1.2	1.55
La Arena	Vía de tercer orden	7.5	1.4	1.5
El Callao	Vía de tercer orden	7	1	1.4
Abona	Vía de tercer orden	9	1.4	1.5
La Laja	Vía de tercer orden	6	1.5	1.6
El Callao	Vía de tercer orden	6	1.7	1.3
Isora	Vía de tercer orden	5.9	1.4	1.4





- Dos carriles

NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA	ANCHO ACERA	ANCHO ACERA
La Zahorra	Vía de segundo orden	10.4	1.4	1.5
El Mojón	Vía de tercer orden	11	1.5	1.5
El jable	Vía de segundo orden	11.4	1.3	1.1
Nivaria	Vía de tercer orden	12	2.7	1.3
El Callao	Vía de tercer orden	19.4	1.4	1
El Basalto	Vía de tercer orden	12.5	2.75	2.75
Daute	Vía de tercer orden	11	1.5	1.5
El Picón	Vía de tercer orden	8.4	1.2	1.2
Taoro	Vía de tercer orden	10.75	1.35	1.4
Nivaria	Vía de tercer orden	29	1.5	1.5
La Lava	Vía de tercer orden	15.9	1.45	1.45
La Galga	Vía de tercer orden	11	2	3
La Tosca	Vía de tercer orden	12.55	1.4	1.65
El Tenique	Vía de tercer orden	9	1.5	1.5
Góndola	Vía de tercer orden	10.3	2.15	2.15
San Marcos	Vía de tercer orden	12.7	2.55	2.15
La Zahorra	Vía de segundo orden	10.4	1.4	1.5
Murano	Vía de tercer orden	10.3	2.15	2.15
Venecia	Vía de tercer orden	10.45	2.5	1.95



- Cuatro carriles

NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA	ANCHO ACERA	ANCHO ACERA
La Galga	Vía de segundo orden	20	1.55	2.45



5.5.2 PLAYA PARAÍSO

La circulación de tráfico rodado con más intensidad se produce en las calles El Horno, El Aljibe y la Avenida Adeje 300 debido a que son las principales vías de acceso al ámbito y las que se encargan de distribuir el tráfico al resto de vías de menor importancia. En general estas zonas tienen características geométricas similares entre sí, pendientes entre 6% y 10%, con un ancho 9 metros que se mantiene constante a lo largo de la mayor parte del trazado.

Una de las características principales de la Avenida Adeje 300 es la existencia de refugios para peatones, que son dispositivos de cruce para intersecciones de escaso flujo peatonal, los refugios para peatones se encargan de disminuir la velocidad de circulación.



Foto: Refugio para peatones en la Av. Adeje 300.Fuente: Propia



Por lo general el estado de conservación tanto de la calzada como de las aceras es bueno, aunque en la actualidad la mayor parte de la Avenida Adeje 300 se encuentra en rehabilitación.

Según el planeamiento una de las actuaciones más importantes que se prevén en el futuro es una avenida, que conectará los núcleos turísticos de Playa Paraíso, Callao Salvaje y La Caleta.

- **Tipología Viaria**

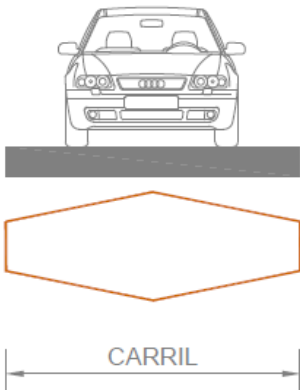
Se ha realizado una recopilación de las diferentes secciones tipos que se localizan en Playa Paraíso, son de dimensiones y tipologías muy variadas.

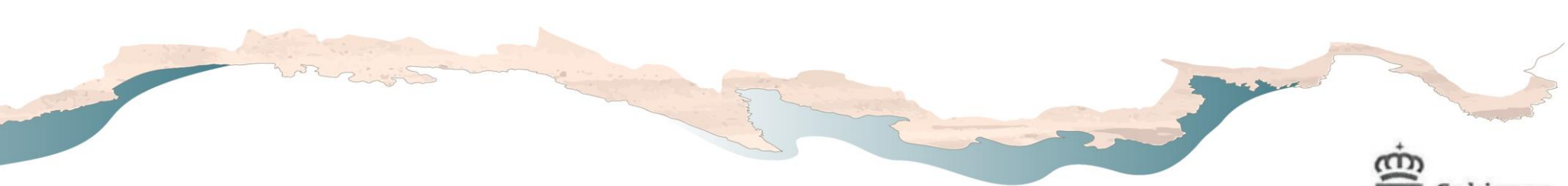
Para poder realizar un análisis más pormenorizado, se han clasificado las diferentes secciones en tres grupos principales y a su vez varios subgrupos, para realizar estos grupos y subgrupos no se han tenido en cuenta el lado en el que se encuentran los aparcamientos y aceras cuando existen solo en un lado de la vía:

➤ **Secciones transversales sin aceras:**

- Un carril

NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA
Sin especificar	Vía de tercer orden	5

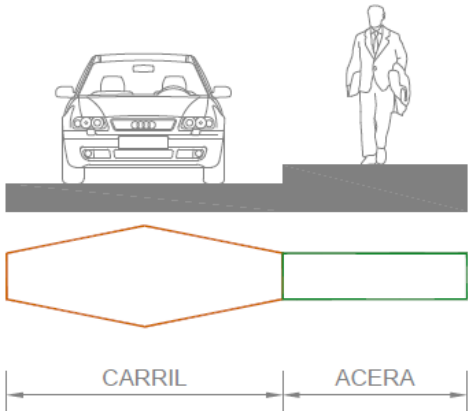




➤ **Secciones transversales con aceras en un lado:**

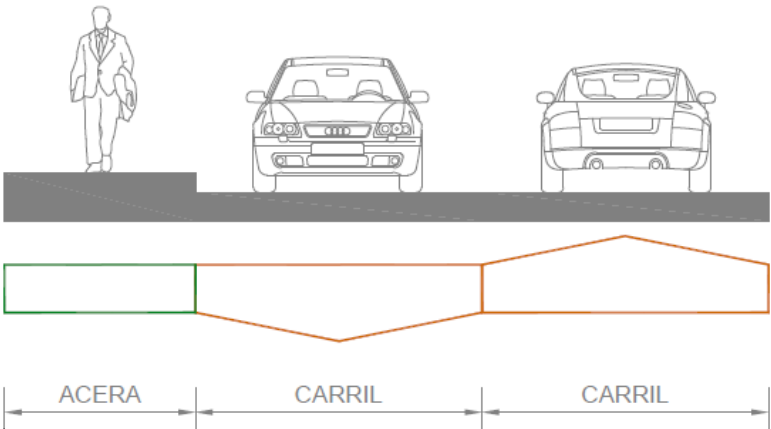
- Un carril

NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA	ANCHO ACERA
Las Galgas	Vía de tercer orden	5	1.5



- Dos carriles

NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA	ANCHO ACERA
Sin especificar	Vía de tercer orden	7	1.5

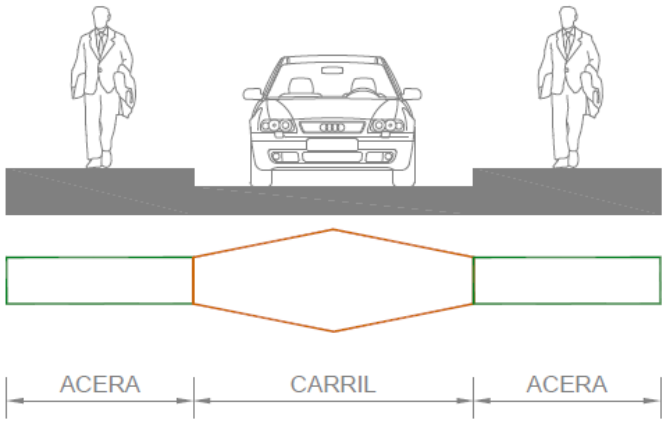




➤ **Secciones transversales con aceras en ambos lados:**

- Un carril

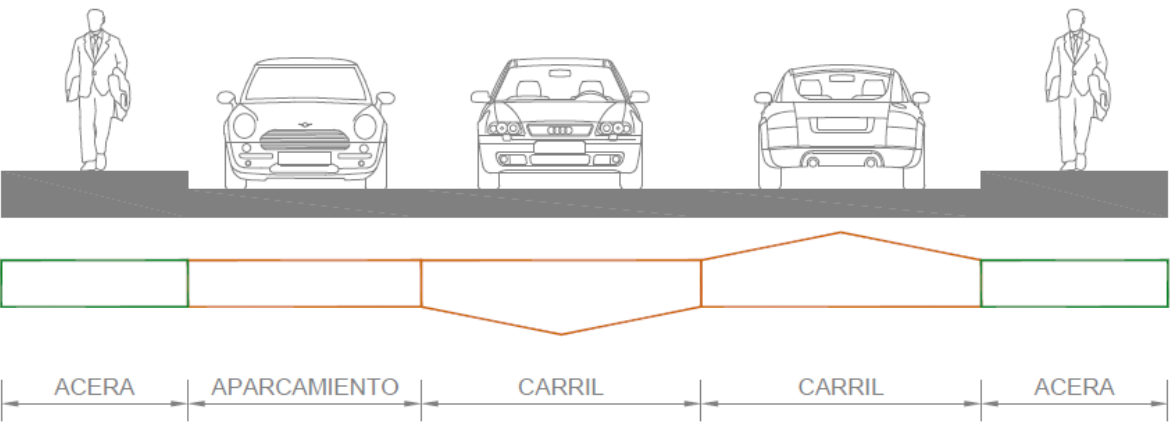
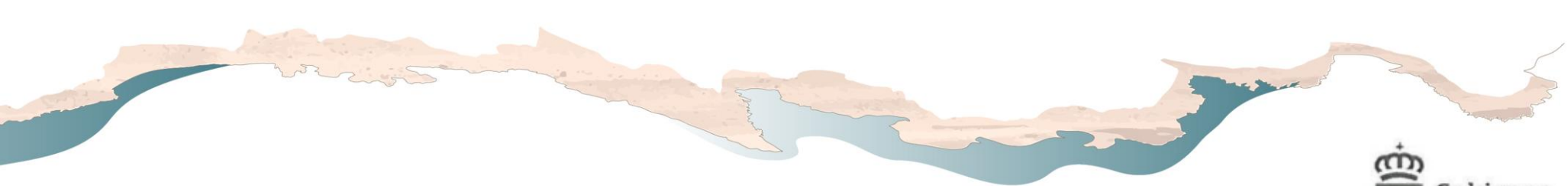
NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA	ANCHO ACERA	ANCHO ACERA
Sin especificar	Vía de tercer orden	9	1.4	1.4



- Dos carriles

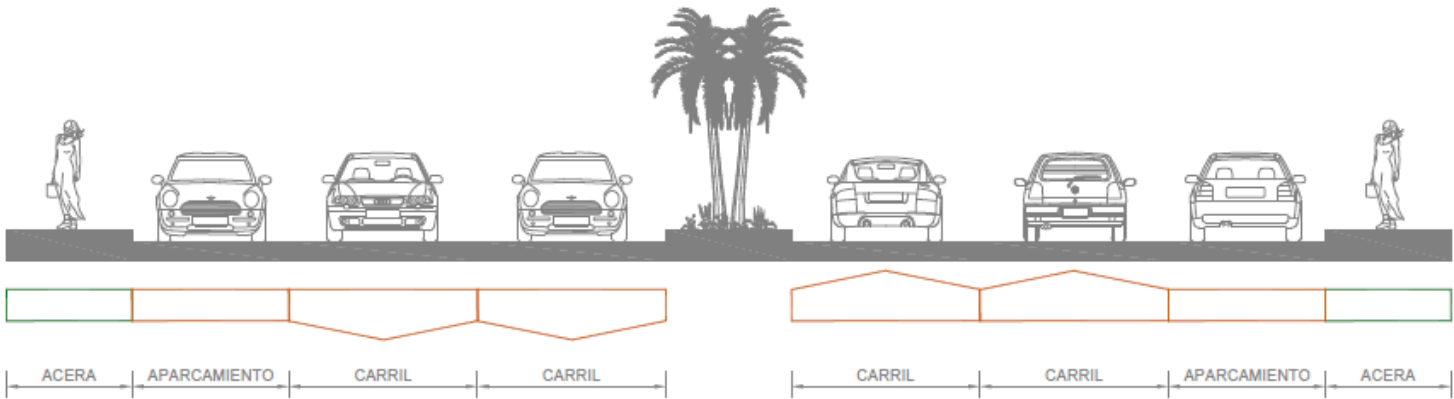
NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA	ANCHO ACERA	ANCHO ACERA
El Horno	Vía de segundo orden	20	4	2.7
La Vega	Vía de tercer orden	9	1.57	1.63
La Vera	Vía de tercer orden	7	1.5	1.5
Helsinki	Vía de tercer orden	7	1.5	1.5
Los Andenes	Vía de tercer orden	7	1.5	1.5
Adeje 300	Vía de segundo orden	12	3	3
El Aljibe	Vía de segundo orden	15	2	3





○ Cuatro carriles

NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA	ANCHO ACERA	ANCHO ACERA
Playa Paraíso	Vía de segundo orden	16.5	2.5	2.15





5.5.3 LA CALETA

En el núcleo turístico de La caleta se pueden distinguir dos zonas diferentes con respecto a la movilidad, la primera de ellas es la zona más cercana a la costa, el casco urbano, donde se concentra el mayor volumen de tráfico debido a que es la zona más urbanizada del ámbito y con donde se concentran la mayor parte de los usos. La segunda zona se encuentra en pleno desarrollo urbanístico y la que mayor superficie ocupa.

Las vías de mayor importancia del La Caleta son las calles La Charfa, Lugar Llano del Burro y avenida Ayyo ya que son las principales vías de acceso al ámbito. El estado de conservación de estas vías, incluidas las aceras, y del resto de las vías que pertenecen a La Caleta por lo general presentan un buen estado de conservación.



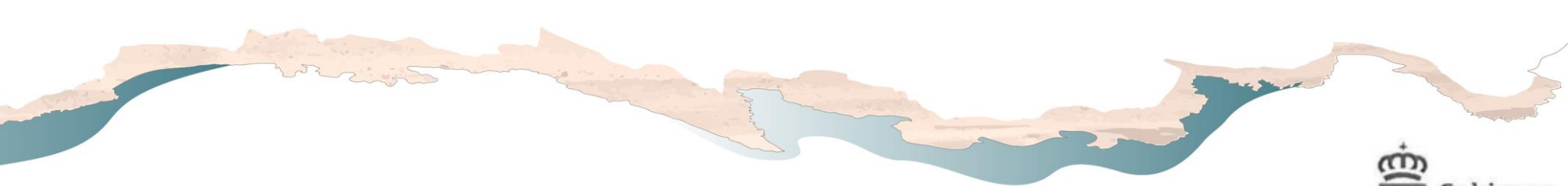
Foto: Avenida Ayyo. Fuente: Propia

- Tipología Viaria

Se ha realizado una recopilación de las diferentes secciones tipos que se localizan en La Caleta, son de dimensiones y tipologías muy variadas.

Para poder realizar un análisis más pormenorizado, se han clasificado las diferentes secciones en tres grupos principales y a su vez varios subgrupos, sin tener en cuenta el lado en el que se encuentran los aparcamientos y aceras cuando existen solo en un lado de la vía:

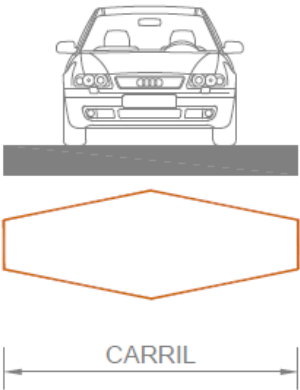




➤ **Secciones transversales sin aceras:**

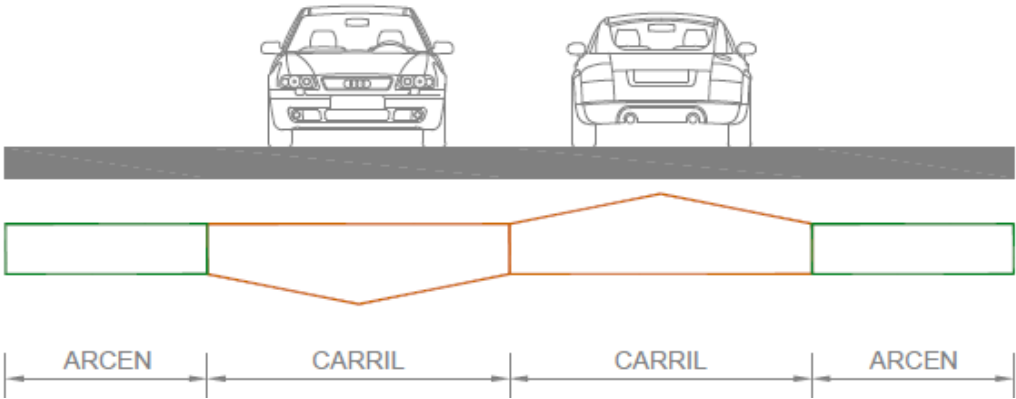
- Un carril

NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA
Sin especificar	otros	3.2



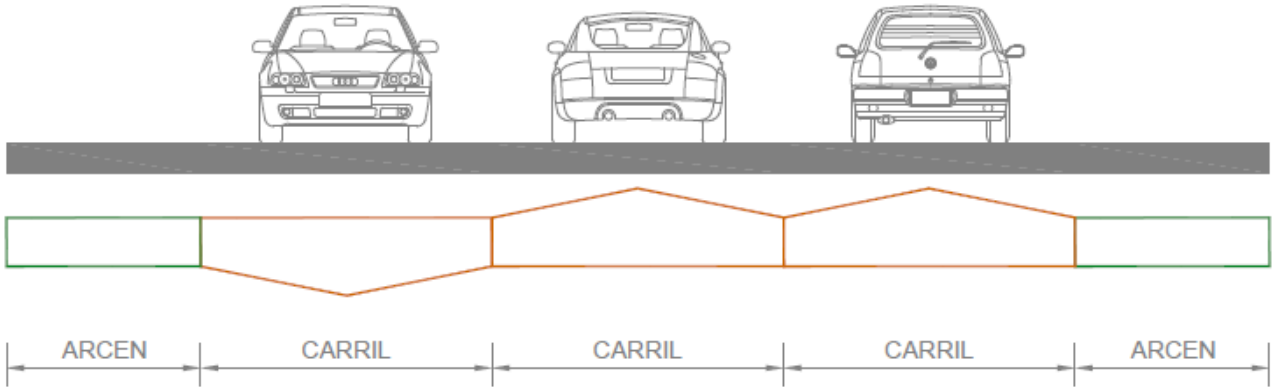
- Dos carriles

NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA
TF-82	Vía de interés insular	7
Lugar Llano del Burro	Vía de primer orden	7
Idafe	Vía de tercer orden	5.5
TF-47	Vía de interés insular	7



- Tres carriles

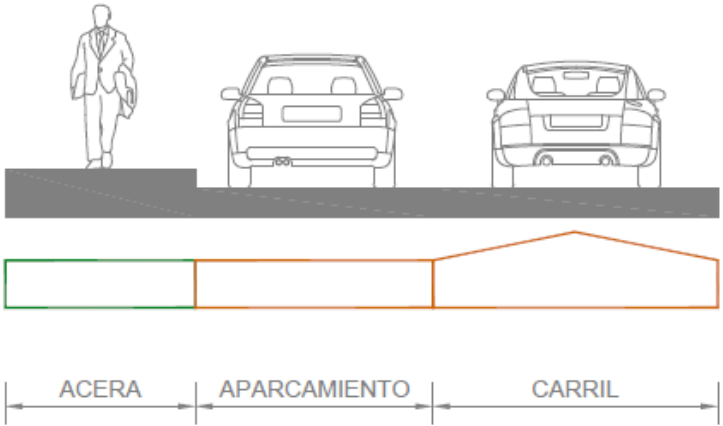
NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA
Sin especificar	Vía de primer orden	10.5

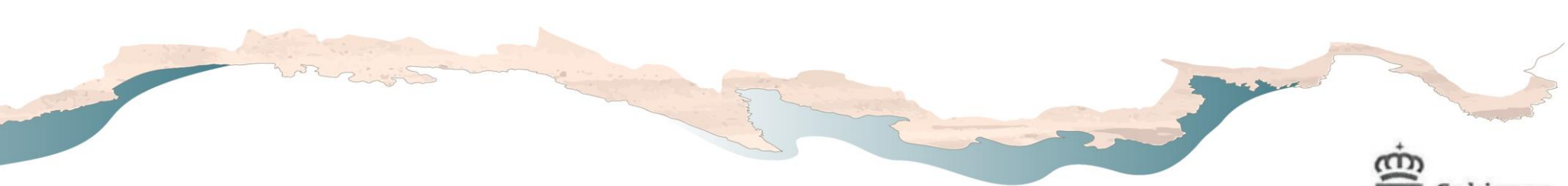


➤ **Secciones transversales con aceras en un lado:**

- Un carril

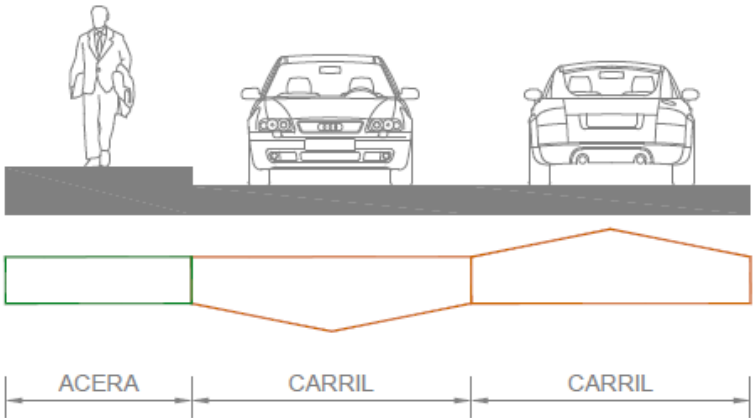
NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA	ANCHO ACERA
Sin especificar	Vía de tercer orden	5.5	1.1





- Dos carriles

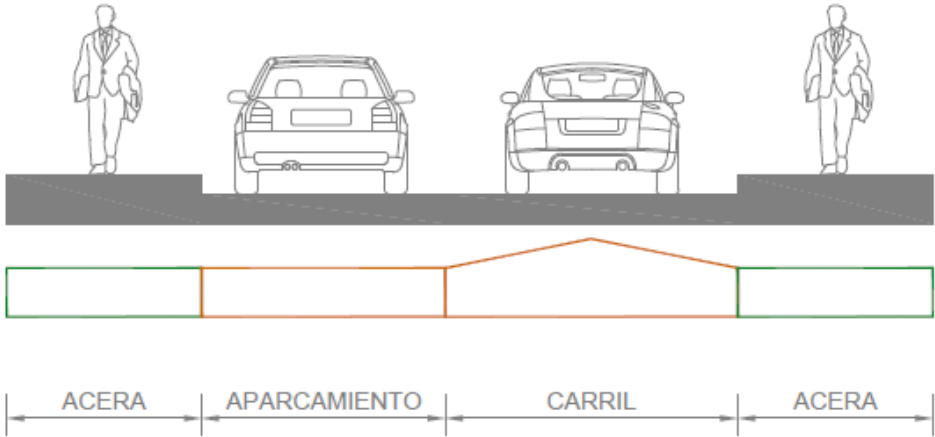
NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA	ANCHO ACERA
Lugar Llano del Burro	Vía de primer orden	10	2.6
Charfa	Vía de primer orden	8	5.5



➤ **Secciones transversales con aceras en ambos lados:**

- Un carril

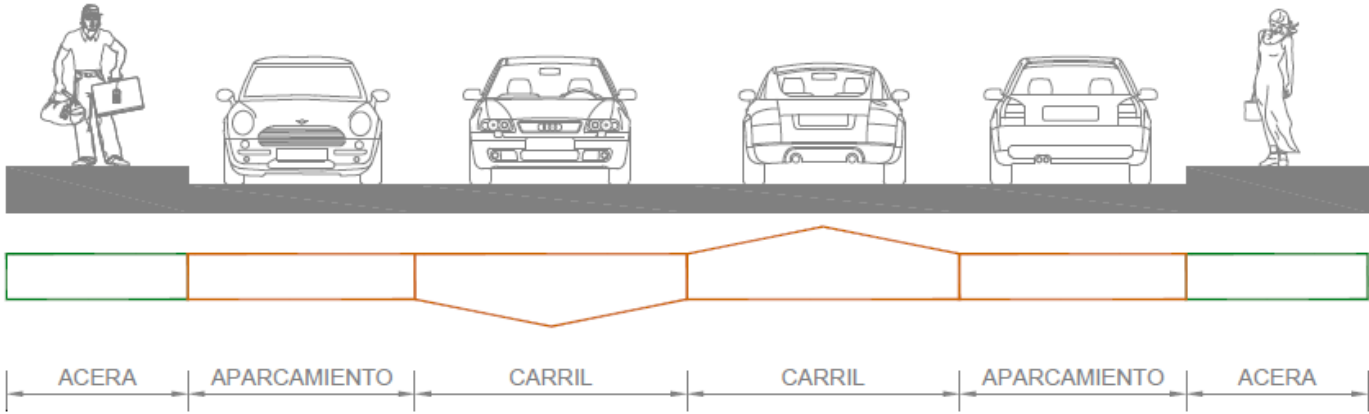
NOMBRE	JERARQUÍA	ANCHO CALZADA	ANCHO ACERA	ANCHO ACERA
Arigue	Vía de tercer orden	5	1.5	1.5
Las Artes	Vía de tercer orden	9	2.5	2.5
El Cabezó	Vía de tercer orden	8	1.5	1.7





○ Dos carriles

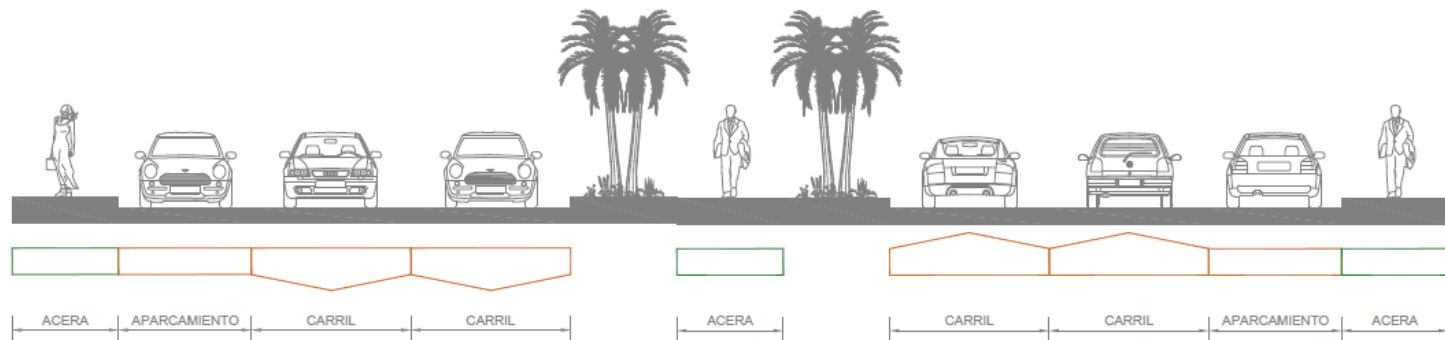
Nombre	Jerarquía	Ancho calzada	Ancho acera	Ancho acera
Llano del Burro	Vía de segundo orden	13	3	3.2
Lugar Llano del Burro	Vía de primer orden	14	3	1.5
Las Cañas	Vía de tercer orden	10	2.3	2.3
Samarín	Vía de tercer orden	7	0.9	0.9
Alcojora	Vía de tercer orden	7	0.9	0.9
Charfa	Vía de primer orden	8	3	2.8
Arigue	Vía de tercer orden	7	1	1
Avenida Las Gaviotas	Vía de tercer orden	12	1.5	3



○ Cuatro carriles

Nombre	Jerarquía	Ancho calzada	Ancho acera	Ancho acera
Avenida de Los Acantilados	Vía de segundo orden	17	4	4
Llano del Burro	Vía de segundo orden	17	4	4
Carretera Fañabé – La Caleta	Vía de segundo orden	17	4	3.8
Avenida Ayyo	Vía de primer orden	12.5	3.2	3.2





5.6 INTENSIDADES

Uno de los parámetros más interesantes para valorar la red de carreteras, son las intensidades y la composición del tráfico, los cuales dan el aforo. Aunque no es siempre posible tener este dato, puesto que no todas las carreteras incluidas en este EMU se encuentran aforadas. Los últimos datos de estaciones de aforos de la red de carreteras de Tenerife de los que se tiene constancia son los referidos a 2013.

De los núcleos turísticos que forman parte de este EMU tan solo existen datos disponibles para la carretera TF-47 desde la que se accede a los núcleos de Playa Paraíso y Callao Salvaje. La primera estación de aforos, se trata de una estación permanente, con un aforo total de vehículos de 21.353 de los cuales 792 son vehículos pesados. La otra estación de aforo se encuentra pasado Callao Salvaje, en la cual se contabilizan 13.424 vehículos de los cuales 639 son vehículos pesados.

Partiendo de estos datos se puede estimar que la intensidad media diaria de vehículos que circulan por Callao Salvaje y Playa Paraíso es aproximadamente 7.929 vehículos diarios.

5.7 CAPACIDAD

Según el Manual de Carreteras: *“Se define capacidad de una sección de carretera como el máximo número de vehículos que tienen una probabilidad razonable de atravesar dicha sección durante un determinado período de tiempo (normalmente una hora) para unas condiciones particulares de la vía y del tráfico. Dicho de otra forma, es la máxima intensidad capaz de albergar una vía sin colapsarse.*

La capacidad depende de las características de la sección y las del tráfico, especialmente de su composición y su conocimiento es necesario para proyectar la carretera, pero no es lo único necesario, pues hay que tener en cuenta que las condiciones de circulación cuando se alcanza la capacidad máxima son muy deficientes. Además, se deben tener en cuenta las regulaciones de circulación existente, como limitaciones de velocidad y/o prohibiciones de adelantamiento, así como condiciones ambientales y meteorológicas. Estos dos últimos factores no se hallan lo suficientemente estudiados al no influir decisivamente, salvo en casos aislados.”



Tras numerosas salidas, observaciones y toma de datos en campo, no se han identificado problemas asociados al tráfico ni al aparcamiento en los núcleos de Callao Salvaje, Playa Paraíso y La Caleta.



6. TRANSPORTE PÚBLICO

6.1 TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS

Los tres núcleos turísticos que forman parte del presente Estudio de Movilidad forman parte del municipio de Adeje, cuentan con un servicio de guaguas regular de transporte colectivo insular comunicando los diferentes municipios de la isla. La empresa que realiza este servicio se llama TITSA y tiene su sede en Santa Cruz de Tenerife.

6.1.1 CALLAO SALVAJE

En el ámbito operan 3 líneas regulares de guaguas, además en Callao Salvaje se contabilizan 10 paradas de guagua, localizadas según mapa adjunto:

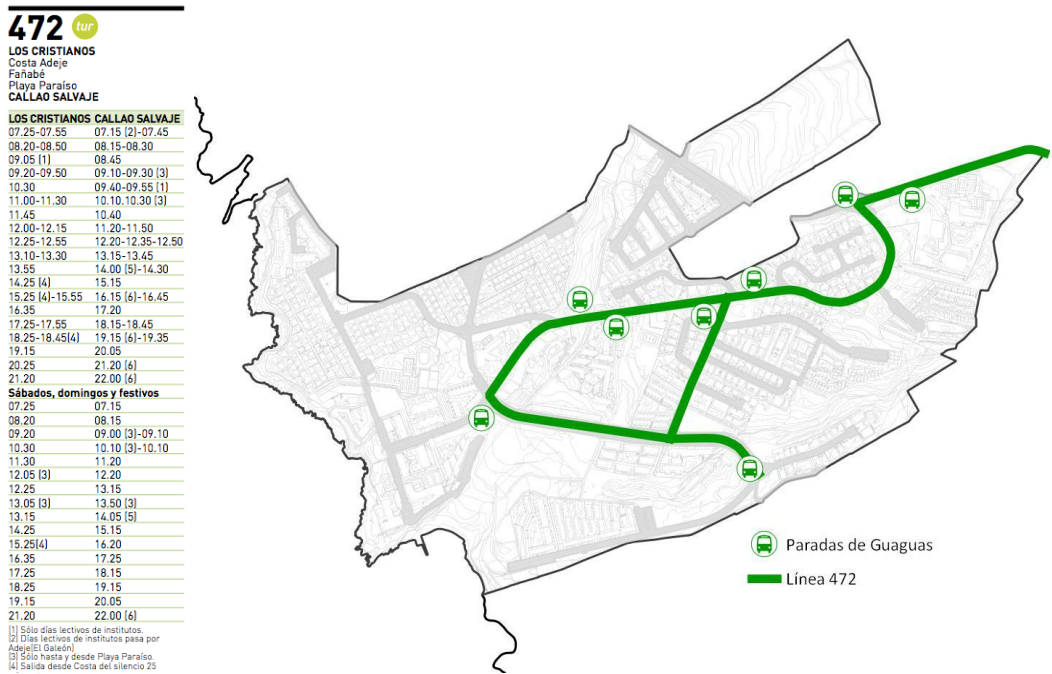


Imagen: Recorrido y paradas de la línea 472. Elaboración propia

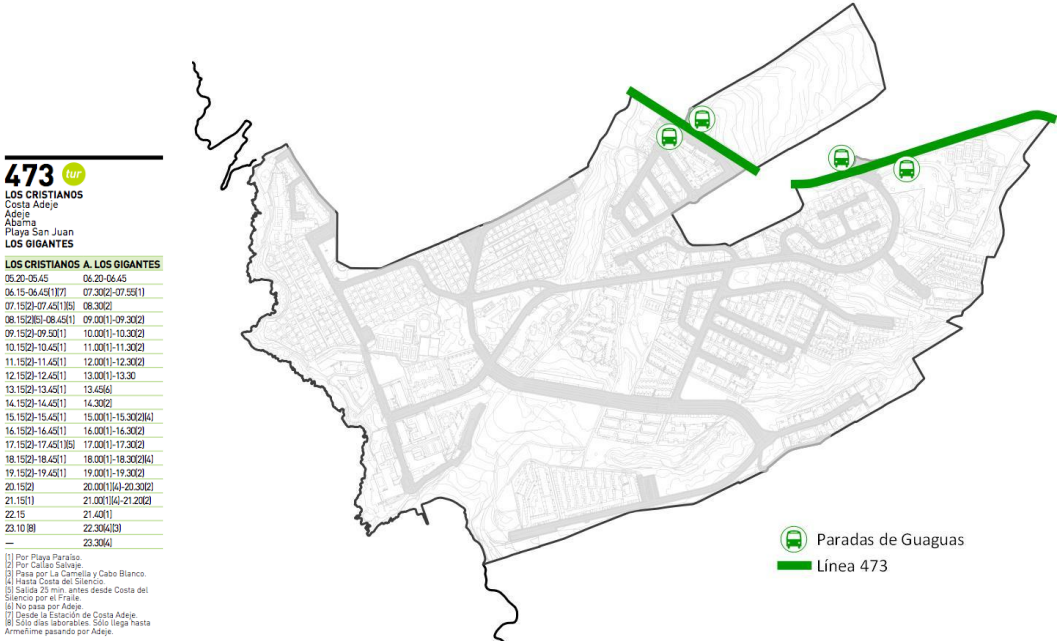


Imagen: Recorrido y paradas de la línea 473. Elaboración propia

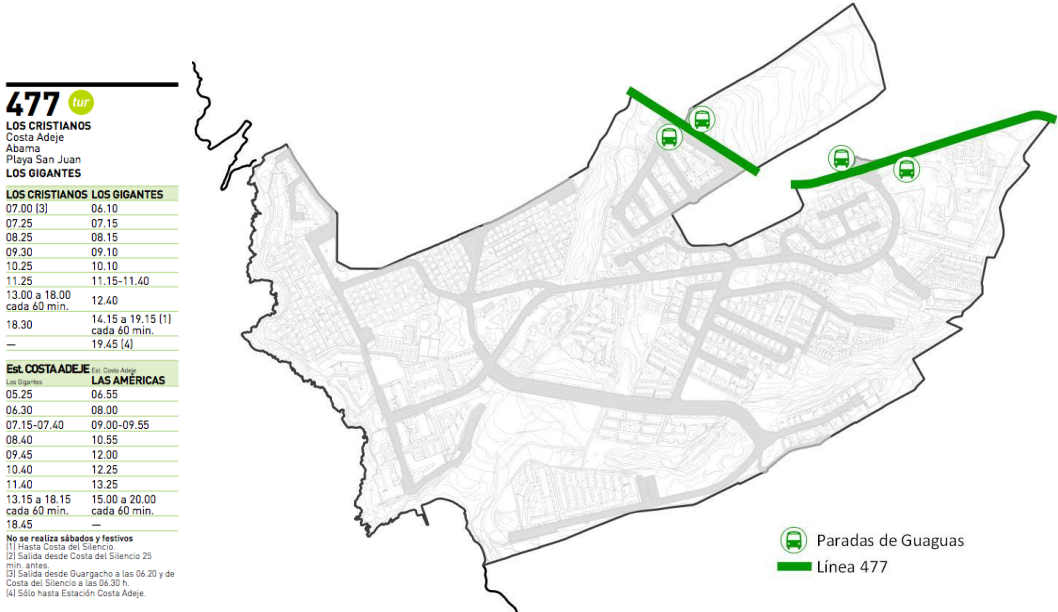
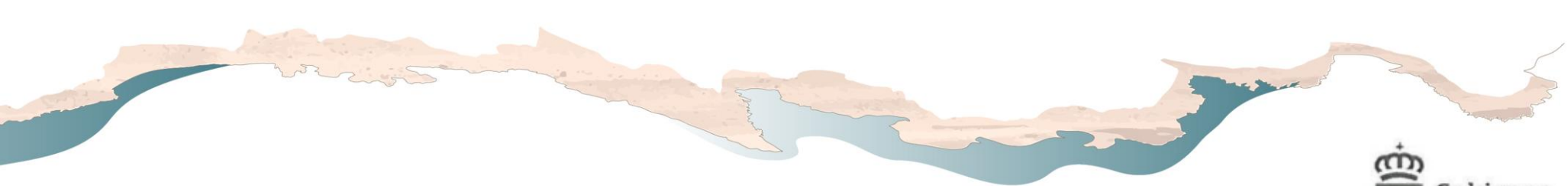


Imagen: Recorrido y paradas de la línea 477. Elaboración propia

6.1.2 PLAYA PARAÍSO





El ámbito tan solo dispone de una línea regular de guaguas Playa paraíso cuenta con ocho paradas de guagua, localizadas según mapa adjunto:

472 tur		
LOS CRISTIANOS		
Costa Adeje		
Fañabé		
Playa Paraíso		
CALLAO SALVAJE		
LOS CRISTIANOS CALLAO SALVAJE		
07.25-07.55	07.15 (2)-07.45	
08.20-08.50	08.15-08.30	
09.05 (1)	08.45	
09.20-09.50	09.10-09.30 (3)	
10.30	09.40-09.55 (1)	
11.00-11.30	10.10-10.30 (3)	
11.45	10.40	
12.00-12.15	11.20-11.50	
12.25-12.55	12.20-12.35-12.50	
13.10-13.30	13.15-13.45	
13.55	14.00 (5)-14.30	
14.25 (4)	15.15	
15.25 (4)-15.55	16.15 (4)-16.45	
16.35	17.20	
17.25-17.55	18.15-18.45	
18.25-18.45(4)	19.15 (4)-19.35	
19.15	20.05	
20.25	21.20 (6)	
21.20	22.00 (6)	
Sábados, domingos y festivos		
07.25	07.15	
08.20	08.15	
09.20	09.00 (3)-09.10	
10.30	10.10 (3)-10.10	
11.30	11.20	
12.05 (3)	12.20	
12.25	13.15	
13.05 (3)	13.50 (3)	
13.15	14.05 (5)	
14.25	15.15	
15.25(4)	16.20	
16.35	17.25	
17.25	18.15	
18.25	19.15	
19.15	20.05	
21.20	22.00 (6)	
(1) Sólo días lectivos de institutos.		
(2) Días lectivos de institutos pasa por Adeje (C. Galedón)		
(3) Sólo hasta y desde Playa Paraíso.		
(4) Salida desde Costa del silencio 25		

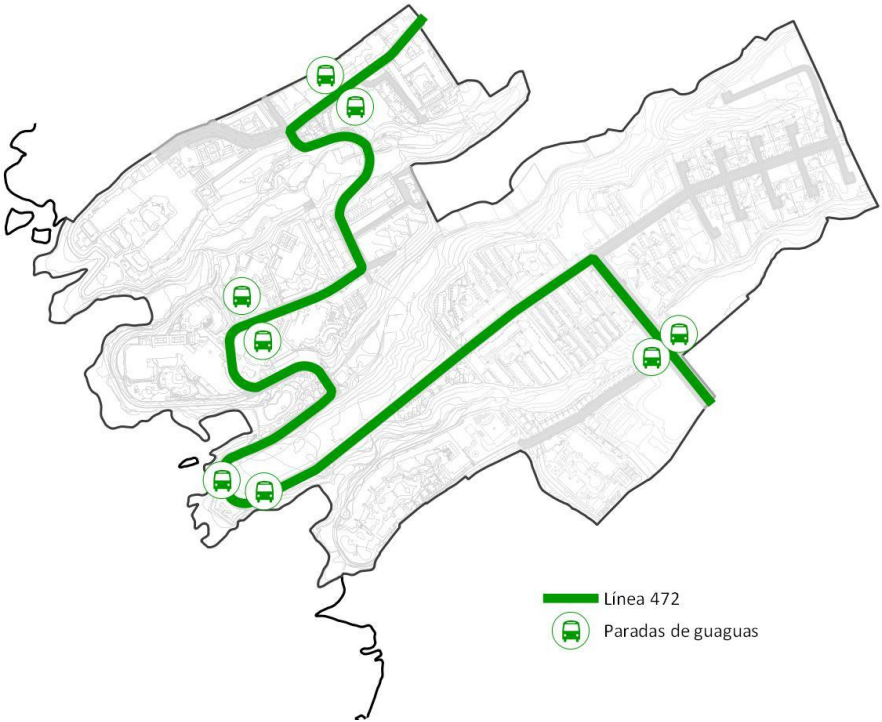


Imagen: Recorrido y paradas de la línea 472. Elaboración propia

6.1.3 LA CALETA

El ámbito cuenta tres líneas regulares de guaguas, además La Caleta dispone de trece paradas de guaguas distribuidas por todo el ámbito cuenta, localizadas según mapa adjunto:

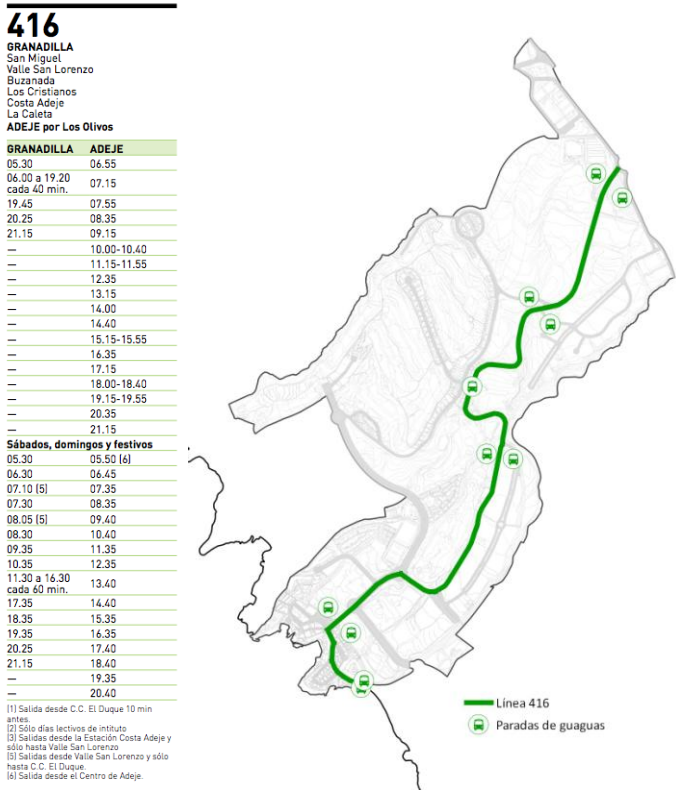


Imagen: Recorrido y paradas de la línea 416. Elaboración propia



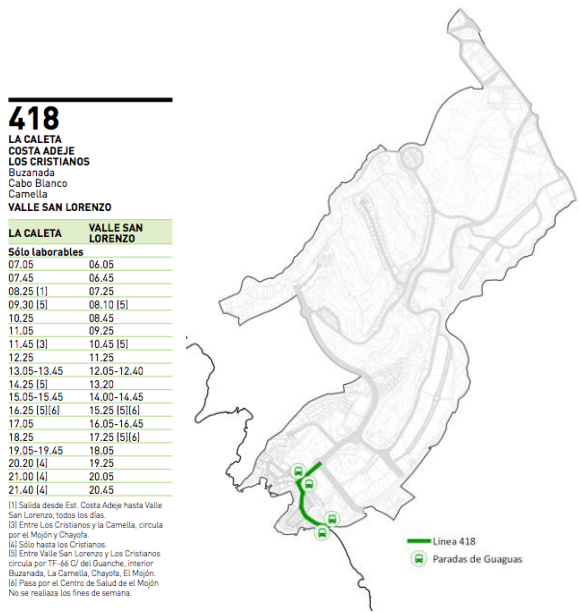


Imagen: Recorrido y paradas de la línea 418. Elaboración propia

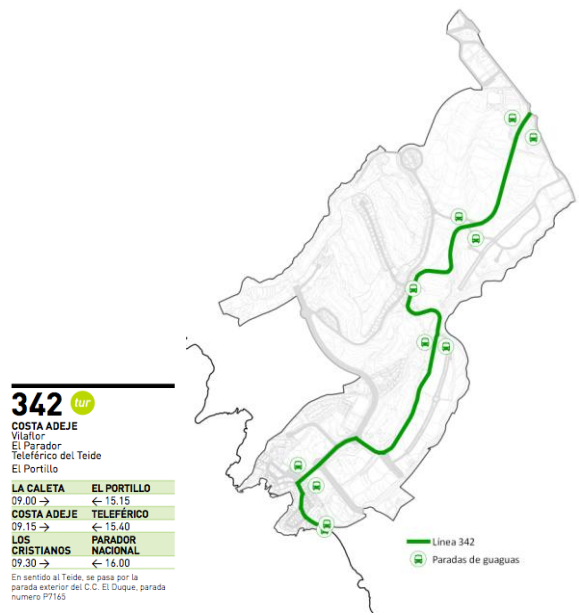


Imagen: Recorrido y paradas de la línea 342. Elaboración propia

6.2 SERVICIO DE TAXI



Además de un servicio de transporte público colectivo, existe otro realizado por taxis que mantienen conectado los tres ámbitos tanto con el municipio como con el resto de la isla.

6.2.1 CALLAO SALVAJE

En Callao Salvaje existe una única parada de taxis que esta dividida en dos zonas de estacionamiento muy próximas entre sí, localizadas según la siguiente imagen.



Imagen: Localización paradas de taxi en Callao Salvaje. **Elaboración propia.**



6.2.2 PLAYA PARAÍSO

Playa Paraíso cuenta con tres paradas de taxis, situadas en la calle El Horno, Avenida Adeje 300 y en la urbanización Bahía Príncipe cabe destacar que todas las paradas del ámbito se encuentran cerca de los tres establecimientos turísticos más importantes de la zona de estudio.

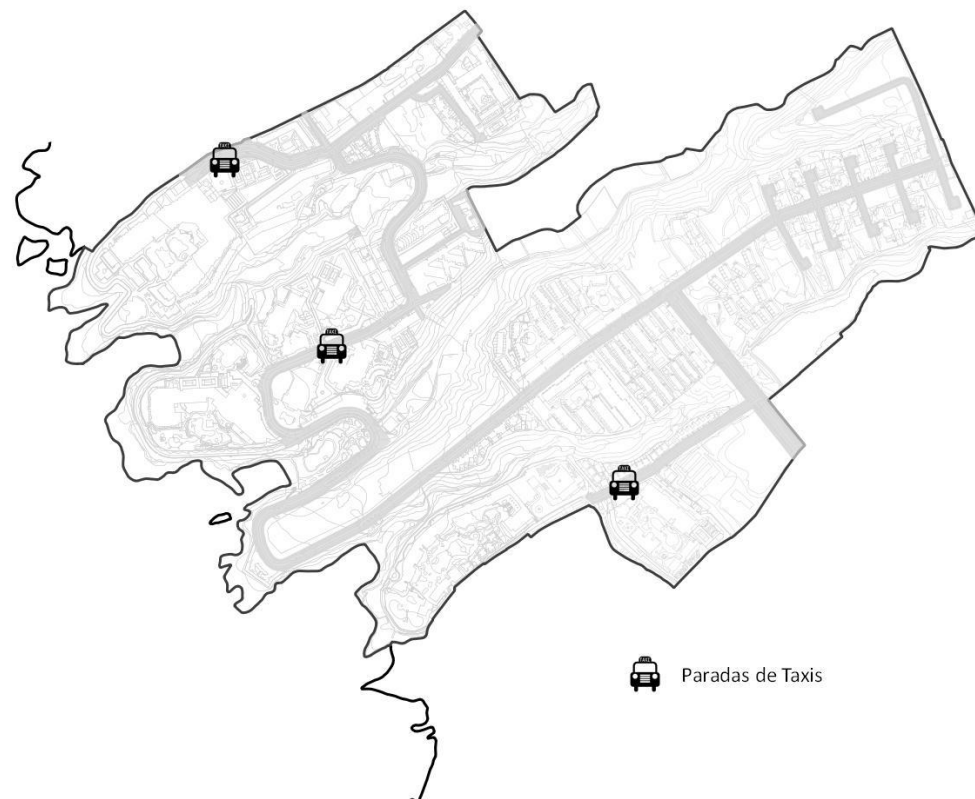


Imagen: Localización paradas de taxis en Playa Paraíso. **Elaboración propia**



6.2.3 LA CALETA

En La Caleta existen dos paradas de taxis, situadas en la calle Llano del Burro y en la Avenida Las Gaviotas, ambas paradas se encuentran en el casco urbano de del ámbito.



Paradas de Taxis

Imagen: Localización paradas de taxis en La Caleta. **Elaboración propia**

6.3 MOVILIDAD PEATONAL



Según el BCN Ecología 2007: *“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 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 y la Ley 8/1995, de 6 de Abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.

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.

- Usuarios de movilidad reducida

Considerando la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad: *“La accesibilidad es un derecho que implica la real posibilidad de toda persona de ingresar, transitar y permanecer en un lugar, de manera segura, confortable y autónoma”*. Para garantizar tal derecho, debe ser objetivo de la sociedad el promover que todas las personas puedan utilizar un objeto, visitar un lugar o acceder a un servicio, independientemente de sus capacidades técnicas, cognitivas o físicas, consiguiendo que toda persona pueda realizar la misma acción independientemente de si sufre alguna discapacidad. En el entorno urbano, dicho objetivo social, implica la supresión física de las barreras arquitectónicas.

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 la Ley territorial 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación y el Reglamento propio de la misma. Dichas leyes persiguen 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.



Como conclusión 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.

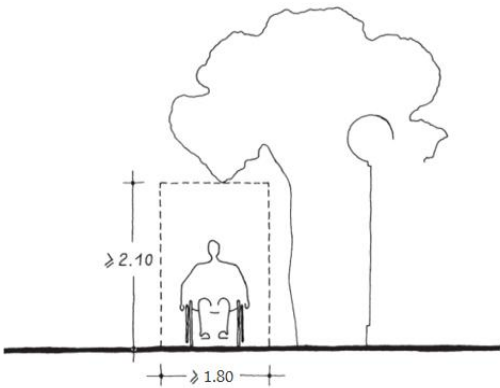


Imagen: Senda libre para permitir el paso de un UMR. Reglamento Ley 8/1995.

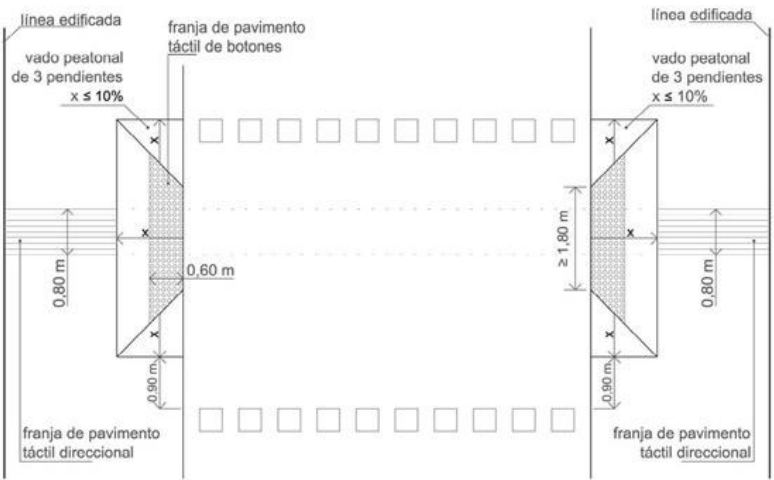


Imagen: Cruce a distinto nivel: ejemplo de aplicación de la señalización táctil en vados de tres planos inclinados.

Fuente: Orden VIV/561/2010



6.3.1 RED PEATONAL CALLAO SALVAJE

De los aproximadamente 29.402 metros de aceras existentes en el núcleo, se tienen unos anchos de acera tales que:

ANCHOS DE ACERAS	METROS	PORCENTAJE (%)
Menores o igual a 1,40	7.817	26,58 %
Entre 1,40 y 1,80	14.608	49,68 %
Mayores o igual a 1,80	6.977	23,72 %

Tabla: Anchos de acera. Elaboración propia

En vista de los resultados obtenidos, se observa que en Callao Salvaje casi la mitad de las aceras tienen un ancho comprendido entre 1,40m. y 1,80m. Esto refleja que, la mayor parte de las aceras existentes no poseen las dimensiones, de longitud transversal adecuadas para cumplir con la Ley de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación, la cual exige una longitud transversal libre de 1,80m. mínimo.



Foto: Aceras ancho superior a 1,80. Calle La Galga. Fuente: Propia

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.



Foto: Aceras ancho inferior a 1,80. Calle La Laja. Fuente: Propia



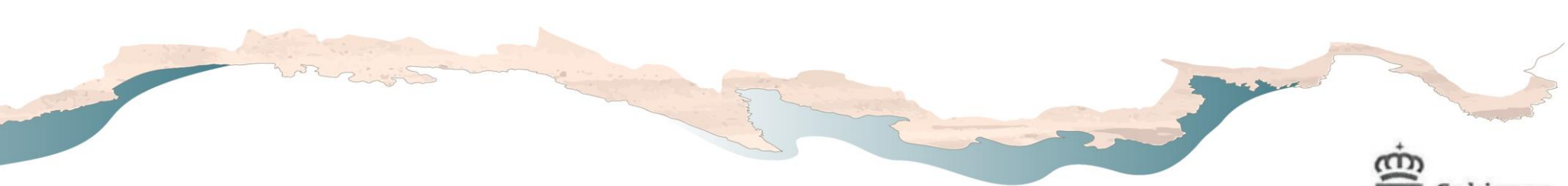
Foto: Aceras mal estado de conservación. Fuente: Propia



Foto: Aceras con ancho inferior a 1.40m. Calle El Callao. Fuente: Propia

- **Sendas peatonales**





Se han contabilizado unos 5.950 metros de sendas peatonales, los cuales se distribuyen según la siguiente imagen.

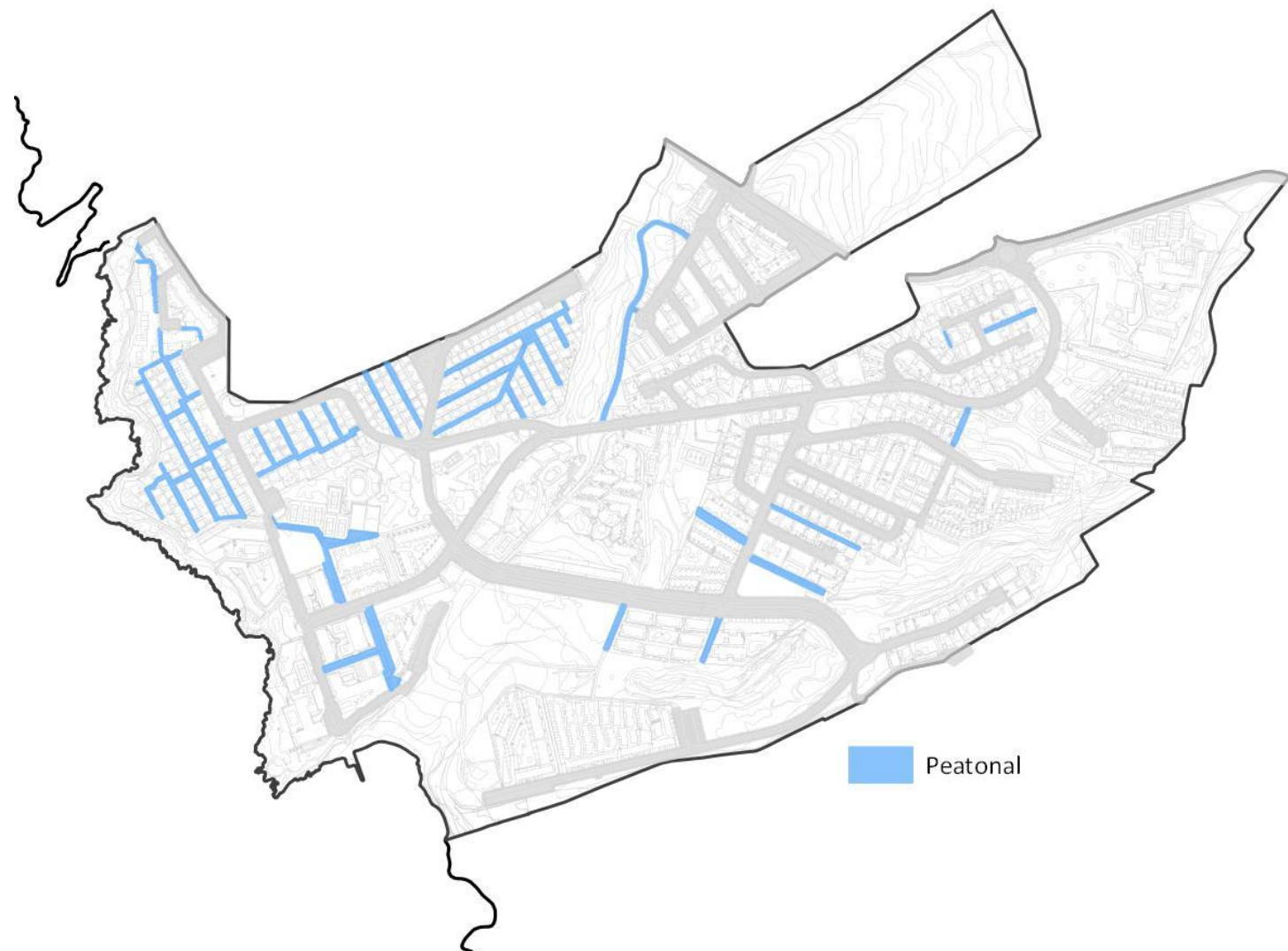


Imagen: Sendas peatonales Callao Salvaje. **Elaboración propia**



El espacio destinado exclusivamente al peatón en la zona objeto de estudio se caracteriza por:

- Presentar poca continuidad.
- El estado de conservación de las sendas peatonales no es el adecuado.
- La mayor parte de las sendas peatonales no cumplen con la normativa de accesibilidad



Foto: Sendas peatonales. Callao Salvaje. Fuente: Propia



6.3.2 RED PEATONAL PLAYA PARAÍSO

De los aproximadamente 22.159 metros de aceras existentes en el núcleo, se tienen unos anchos de acera tales que:

ANCHOS DE ACERAS	METROS	PORCENTAJE (%)
Menores o igual a 1,40	0	0 %
Entre 1,40 y 1,80	17.182	77,54 %
Mayores o igual a 1,80	4.977	22,46 %

Tabla: Anchos de acera. Elaboración propia

Como se puede comprobar en los datos de la tabla anterior, se observa que en Playa Paraíso casi el 78% de la aceras tienen un ancho comprendido entre 1,40m. y 1,80m. Esto refleja que, la mayor parte de las aceras existentes no poseen las dimensiones, de longitud transversal adecuadas para cumplir con la Ley de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación, la cual exige una longitud transversal libre de 1,80m. mínimo.



Foto: Aceras con ancho superior a 1,80m.Fuente: Propia

- Sendas peatonales



Se han contabilizado unos 3.701 m. de sendas peatonales, los cuales se distribuyen según la siguiente imagen.



Imagen: Sendas peatonales Playa Paraíso. Elaboración propia

Las sendas peatonales de Playa Paraíso presentan unas características similares en cuanto a la sección transversal. El principal problema detectado es la pendiente de las sendas peatonales que no las hacen accesibles a los usuarios de movilidad reducida.





Foto: Sendas peatonales. Playa Paraíso. Fuente: Propia

6.3.3 RED PEATONAL LA CALETA

De los aproximadamente 53.483 metros de aceras existentes en el ámbito de La Caleta, se tienen unos anchos de acera tales que:



ANCHOS DE ACERAS	METROS	PORCENTAJE (%)
Menores o igual a 1,40	23.784	44,74 %
Entre 1,40 y 1,80	24.527	45,85 %
Mayores o igual a 1,80	5.172	9,67 %

Tabla: Anchos de acera. Elaboración propia

Como se observa en los datos de la tabla anterior en La Caleta más del 90% de las aceras tienen un ancho inferior a 1,80 m. Esto refleja que, la mayor parte de las aceras existentes no poseen las dimensiones, de longitud transversal adecuadas para cumplir con la Ley de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación, la cual exige una longitud transversal libre de 1,80m. mínimo.



Foto: Aceras con ancho libre inferior a 1,80 m. La Caleta. Fuente: Propia



Foto: Aceras con ancho superior a 1,80 m. La Caleta. Fuente: Propia





Foto: Aceras en mal estado de conservación. La Caleta. Fuente: Propia

- sendas peatonales

Se han contabilizado unos5.857 m.de sendas peatonales, los cuales se distribuyen según la siguiente imagen.

VÍAS PEATONALES	
TIPO VIARIO	NOMBRE
Calle	El Medregal
Calle	El Muelle
Calle	El Varadero
Paseo	La Lajita
Paseo Marítimo	Paseo José Acosta
Calle	Paseo La Calleja
Calle	Paseo Las Bajas
Calle	Paseo Los Abades
Paseo Marítimo	Paseo Marítimo

Tabla: Relación de vías sendas peatonales. Elaboración propia

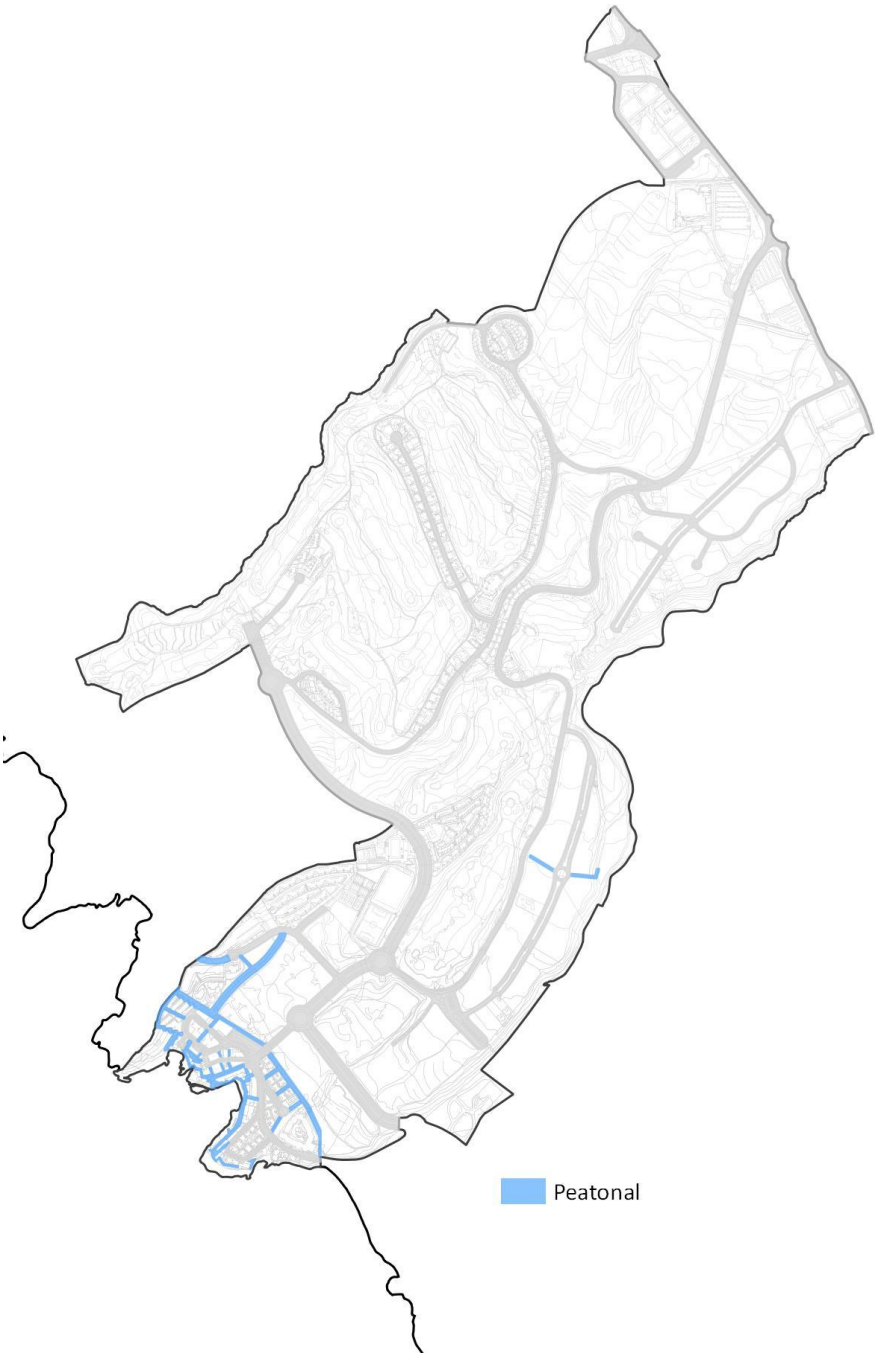
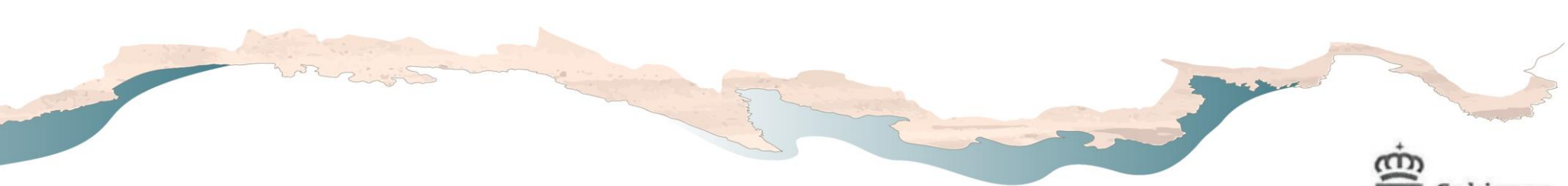


Imagen: Sendas peatonales La Caleta. **Elaboración propia**





El principal problema existente en las sendas peatonales de La Caleta es la falta de accesibilidad debido a la existencia de escaleras y pendientes excesivas.



Foto: Sendas peatonales. La Caleta. Fuente: Propia



6.4 MOVILIDAD CICLISTA

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

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, para un amplio número de personas sin necesidad de obtener licencias ni permisos supone un medio de transporte que mejora la salud física al 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.

España es uno de los países europeos con una utilización de la bicicleta como medio de transporte muy por debajo de la media europea.

Destacar que se observa la aceptación de este medio de transporte limpio por parte de algunos 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.

Ninguno de los ámbitos que forman parte de este EMU cuenta con instalaciones e infraestructuras para el servicio y estacionamiento de bicicletas, por lo que se fomenta el uso principal del automóvil con las consecuencias que ello provoca en el medio ambiente además del caos urbano y paisajístico.

6.5 RED DE APARCAMIENTOS

Se conoce como estacionamiento o aparcamiento al acto de dejar inmovilizado un vehículo por un tiempo indeterminado, así como al lugar en que se realiza tal acción. Sin embargo, esta acción simple, encierra, como todas, la posibilidad de ejercer otras actividades sobre las cuales puede actuar positiva o negativamente, facilitándolas, dificultándolas o impidiéndolas, es decir, permite realizar otras funciones secundarias.

La ocupación de la calzada por parte del vehículo privado es una constante en la mayoría de ciudades. Como consecuencia se reduce la disponibilidad de espacio público para el ciudadano y sobre todo, se impide que éste pueda desarrollar con plenitud las actividades que le son propias como estancia, desplazamiento y relaciones sociales. Esta ocupación revela, de todos modos, la persistencia de un problema real: encontrar el sitio adecuado para estacionar el vehículo privado.

Por este motivo la satisfacción de las necesidades de aparcamiento debe ser un objetivo primordial dentro de las políticas de movilidad y espacio público. Con ello se puede dar respuesta a las demandas existentes y además evitar infracciones que afectan negativamente tanto a movilidad de vehículos y personas, como a la seguridad vial, aparte



de la intrusión visual que supone la presencia indiscriminada de vehículos privados en el espacio público. El concepto del urbanismo de los tres niveles puede aportar soluciones, dando protagonismo al subsuelo y a sus posibilidades para albergar infraestructuras de aparcamiento.

El aparcamiento posibilita:

- Tener coche
- Disponer del mismo en la vivienda o en sus proximidades
- Acceder con él a los diferentes destinos que pueden interesar al conductor (trabajo, estudios, compras, ocio, otros).

Es obvio que sin aparcamiento no es posible tener coche.

Tal como indica el PGOU de Madrid: *“Como consecuencia, el control del aparcamiento en una determinada zona, es uno de los instrumentos más eficaces para incidir en la atracción de viajes en vehículo privado y, a través de ella, en la congestión circulatoria. Todo ello hace que la decisión sobre la localización, dimensionamiento y tipo de aparcamientos deba ser concebida coordinadamente con el conjunto de medidas que definen el modelo de transporte y no exclusivamente como garantía de accesibilidad a un determinado edificio o actividad.*

De ahí que cobren mayor importancia y deban considerarse en el diseño de áreas urbanas nuevos tipos de aparcamiento, como los asociados a paradas y estaciones del transporte colectivo (aparcamientos disuasorios), los de residentes (reservados exclusivamente a un tipo de usuarios), etc.”

Considerando que gran parte de la población se desplaza para trabajar y que otra parte de la población flotante es la generada por el turismo, los coches de alquiler y el ocio que aporta la zona, se puede afirmar que los núcleos que forman parte de este estudio comparten un uso turístico y residencial. Por tanto, la necesidad de aparcamiento en la proximidad de la vivienda y la residencia turística, se fundamenta en que casi la mitad de los desplazamientos en vehículo privado tienen su origen en la vivienda, pero tal ubicación podría trasladarse al lugar de trabajo, o de estudio, etc., donde también se puede pasar tanto tiempo como en la vivienda – a veces más-, y las reflexiones que preceden, como las que sigan, no varían sustancialmente siempre que se alterasen los orígenes o destinos.

Conocida la función del aparcamiento y una primera introducción sobre el efecto que provocan los mismos en una ciudad, se debe tener una visión completa de la capacidad del sistema de estacionamiento que tiene estos núcleos turísticos, si bien también es muy importante el conocimiento del parque de vehículos municipal, pues son estos en mayor medida los que ocupan parte de la calzada para su estacionamiento.

- Tipología

Teniendo en cuenta la diferencia entre aparcamiento privado y público, se puede tener la siguiente caracterización:

- **Línea:** El estacionamiento en línea es aquél en que 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.

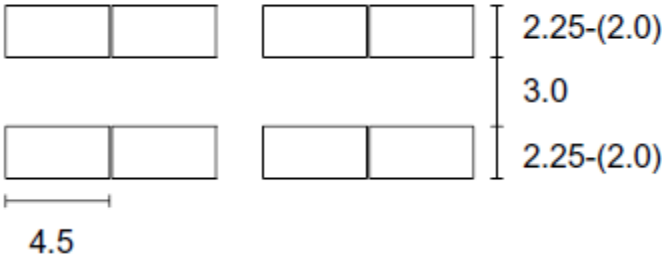


Imagen: Dimensiones recomendadas (y mínimas) para las plazas de aparcamiento en línea.

Fuente: Instrucción para el Diseño de la Vía Pública, Ayuntamiento de Madrid.

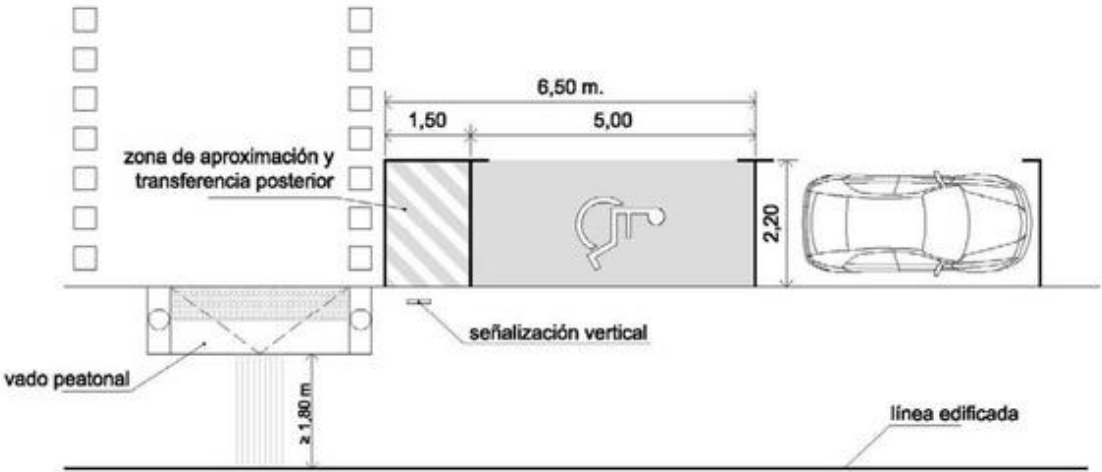


Imagen: Dimensiones recomendadas (y mínimas) para las plazas de aparcamiento en línea.

Fuente: Orden VIV/561/2010.

- **Batería:** El estacionamiento en batería es aquél en el que 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.



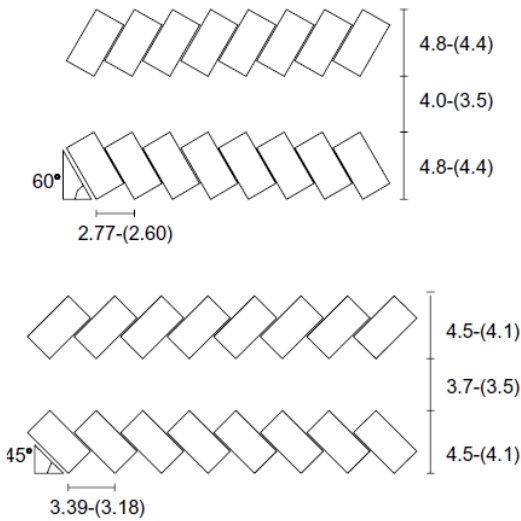
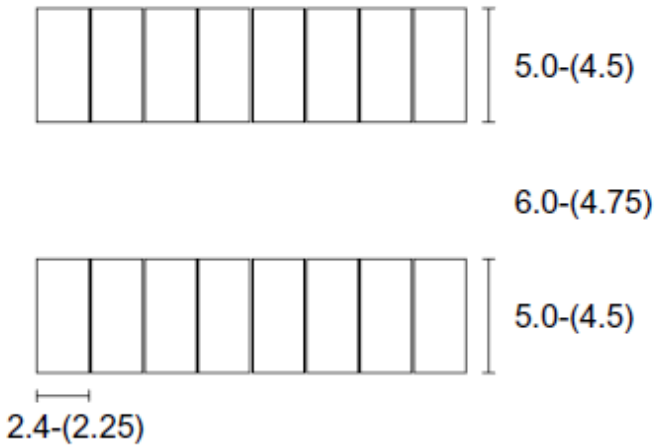
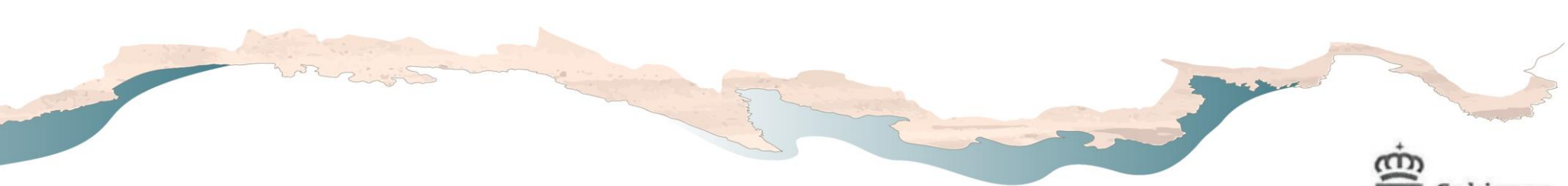


Imagen: Dimensiones recomendadas (y mínimas) para las plazas de aparcamiento en batería.

Fuente: Instrucción para el Diseño de la Vía Pública, Ayuntamiento de Madrid.

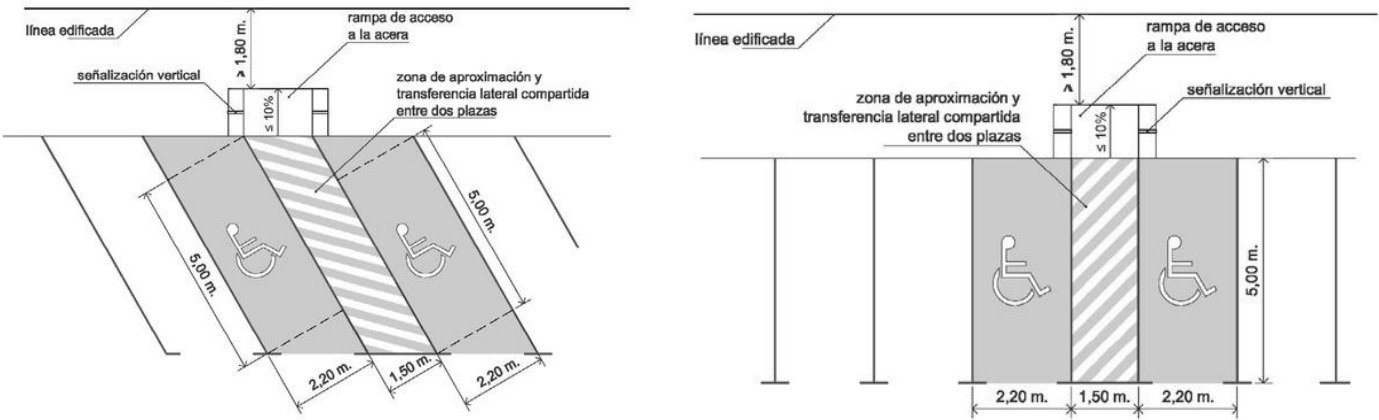


Imagen: Dimensiones recomendadas (y mínimas) para las plazas de aparcamiento para movilidad reducida en batería. Fuente: Orden VIV/561/2010

- **Bolsa:** Se definirá el aparcamiento en bolsa, como el aparcamiento que se va a suceder de forma conjunta entre línea y batería, de forma que se produce en una superficie capaz de alcanzar la capacidad colectiva, así mismo se puede producir a cielo abierto o cerrado donde se puede localizar a distintos niveles.

6.5.1 DESCRIPCIÓN DE LA RED DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS EN CALLAO SALVAJE

Callao Salvaje es un núcleo turístico con algunas zonas residenciales. En el núcleo se han contabilizado nueve bolsas de aparcamientos con un total de cuatrocientos veintiún aparcamientos (421).

Los aparcamientos en línea suman setecientos treinta y siete (737) aparcamientos. Los aparcamientos en batería suman quinientos noventa y ocho (598) aparcamientos.

Estos aparcamientos dan capacidad de estacionamiento en todo el ámbito de mil setecientos setenta y tres (1.773) coches.

Las calles que más vehículos pueden albergar de plazas de aparcamiento son la Avenida La Galga

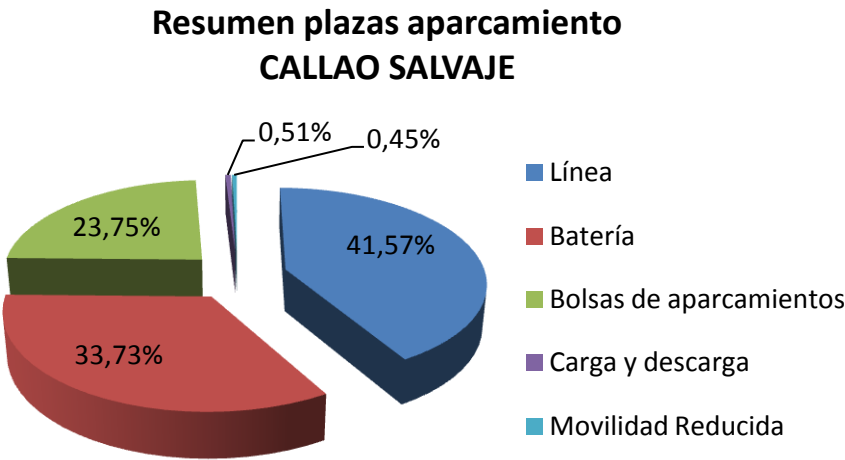
TIPOLOGÍA DE APARCAMIENTOS	Nº DE APARCAMIENTOS	PORCENTAJE (% nº aparc.)
Línea	737	41,57%
Batería	598	33,73%



TIPOLOGÍA DE APARCAMIENTOS	Nº DE APARCAMIENTOS	PORCENTAJE (% nº aparc.)
Bolsas de aparcamientos	421	23,75%
Carga y descarga	9	0,51%
Movilidad Reducida	8	0,45%
TOTAL APARCAMIENTOS	1.773	100,00%

Tabla: Red de aparcamientos Callao Salvaje. **Elaboración propia**

Se detecta un déficit de aparcamientos para personas con movilidad reducida ya que sólo cuenta con un 0,45 % del total de las plazas y también se denota una falta de plazas para las zonas de carga y descarga, siendo el porcentaje frente al total de sólo 0,51%



6.5.2 DESCRIPCIÓN DE LA RED DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS EN PLAYA PARAÍSO

En este núcleo se han contabilizado cero (0) bolsas de aparcamientos. Los aparcamientos en vía de tipología en línea suman setecientos veintinueve (729) aparcamientos mientras que los aparcamientos en batería suponen ciento cuarenta y nueve (149) aparcamientos.

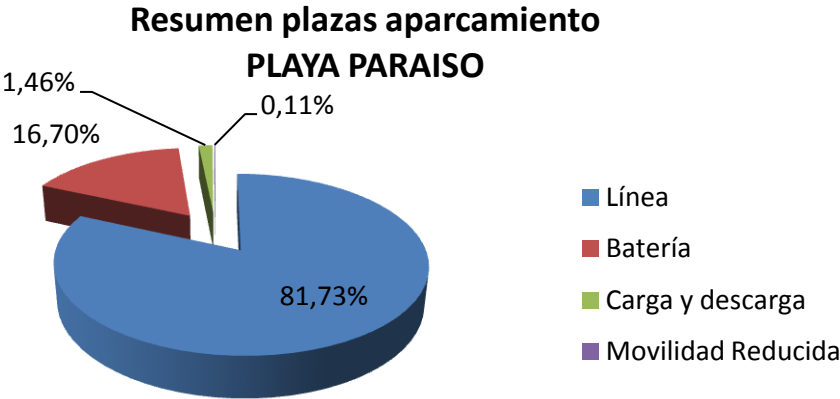
Por tanto, Playa Paraíso cuenta con una capacidad de estacionamiento en todo el ámbito de ochocientos setenta y ocho (878) aparcamientos.



Las calles que más vehículos pueden albergar de plazas de aparcamiento son la Avenida Adeje 300 y la calle El Horno.

TIPOLOGÍA DE APARCAMIENTOS	Nº DE APARCAMIENTOS	PORCENTAJE (% nº aparc.)
Línea	729	81,73%
Batería	149	16,70%
Carga y descarga	13	1,46%
Movilidad Reducida	1	0,11%
TOTAL APARCAMIENTOS	892	100,00%

Tabla: Red de aparcamientos Playa Paraíso. Elaboración propia



Se detecta un déficit de aparcamientos para personas con movilidad reducida ya que sólo cuenta con un 0,11 % del total de las plazas y también se denota una falta de plazas para las zonas de carga y descarga, siendo el porcentaje frente al total de sólo 1,46%. Destacar la no existencia de bolsas de aparcamiento en todo el sector.



6.5.3 DESCRIPCIÓN DE LA RED DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS EN LA CALETA

En este núcleo se han contabilizado dos (2) bolsas de aparcamientos. Los aparcamientos en vía de tipología en línea suman mil seiscientos cincuenta y dos (1.652) aparcamientos mientras que los aparcamientos en batería suponen cincuenta y tres (53) aparcamientos.

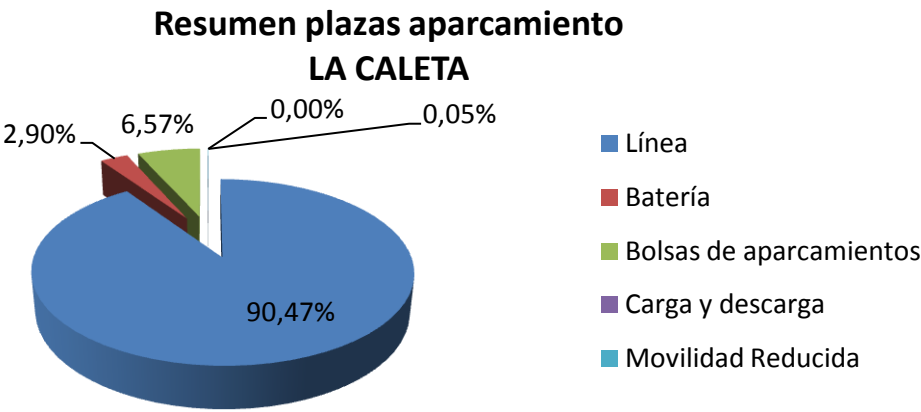
Por tanto, La Caleta cuenta con una capacidad de estacionamiento en todo el ámbito de mil ochocientos veinticinco (1825) aparcamientos.

Las calles que más vehículos pueden albergar de plazas de aparcamiento son la Avenida de Los Acantilados y La Carretera La Caleta Fañabé.

TIPOLOGÍA DE APARCAMIENTOS	Nº DE APARCAMIENTOS	PORCENTAJE (% nº apar.)
Línea	1.652	90,47%
Batería	53	2,90%
Bolsas de aparcamientos	120	6,57%
Carga y descarga	0	0,00%
Movilidad Reducida	1	0,05%
TOTAL APARCAMIENTOS	1.826	100,00%

Tabla: Red de aparcamientos La Caleta. Elaboración propia

Se detecta un déficit de aparcamientos para personas con movilidad reducida ya que sólo cuenta con una plaza en todo el sector, lo que supone un 0,05% del total. Destacar la no existencia de plazas de carga y descarga.





7. CONCLUSIONES

7.1 CONSIDERACIONES PREVIAS AL ANÁLISIS

En este apartado se explica brevemente, los pasos seguidos para la realización del análisis de los resultados obtenidos.

Tras un primer estudio y puesta en común de los objetivos a analizar, se procedió al reconocimiento del terreno y toma de datos pertinentes. Una vez recabada y digitalizada la información se procede a la redacción del presente documento y la generación de los planos de la situación actual.

Para mejorar y profundizar el análisis de la descripción del estado actual, se recurre a la previa decisión de los aspectos que conformarán la base del mismo. En concreto:

- Accesibilidad
- Transitabilidad
- Calidad del Servicio
- Intermodalidad

Con el conjunto de conclusiones obtenidas, se procede a la unificación de las mismas para finalmente poder realizar un análisis global del sistema.

7.2 ANÁLISIS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

A partir de los datos obtenidos en campo y del posterior estudio de la situación actual, se trata de inventariar, localizar y analizar la problemática existente en todo el sistema viario.

Este apartado se divide en varios puntos para una mejor comprensión y detalle de la problemática existente. Los parámetros en los que se analiza la movilidad son:

- Accesibilidad
 - Transitabilidad
 - Calidad del Servicio
 - Intermodalidad
-
- **Accesibilidad**



La accesibilidad al sistema de transporte es una medida que cuantifica la facilidad que encuentra la población para acceder de un punto a otro dentro del propio municipio o fuera de este, las formas de medición pueden llegar a ser muy complejas y de costoso estudio, para lo que 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, y en diferentes días de la semana.
- El gasto que supone el desplazamiento para quien lo realiza.

Son, por otra parte, factores todos ellos que influyen directamente en la calidad del servicio ofrecido 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 ciclista.
- Red de aparcamientos.
- Servicio público de guaguas.

La accesibilidad del servicio público de guaguas puede interpretarse desde varios puntos de vista dependiendo del punto de vista que se tenga: usuarios de transporte público o conductores de los vehículos de Transporte Público

- Servicio público de taxis.

La accesibilidad al servicio taxi, o la accesibilidad al territorio por medio del taxi, puede medirse por la existencia de taxis próximos o por el tiempo de llegada del taxi al punto en que se necesita, o del viajero al punto en que pueda encontrar un taxi.

Prescindiendo de la aleatoriedad con la que se puede encontrar un taxi por la calle, ambos caminos están determinados de forma decisiva por la existencia de paradas en la proximidad del punto en el que se va a realizar el viaje.

- Transitabilidad

La transitabilidad es una de las variables más importantes del sistema de transporte. En ella se desarrolla la aptitud de cada red para su tránsito por la misma, si bien existen muchas variables que en su conjunto darán una mejor o peor transitabilidad. Entre estas variables se puede 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; malas trazas de la red provocan la falta de atractivo de esta hacia los usuarios e incluso problemas de seguridad vial.

- Calidad de 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

El tiempo de viaje afecta de manera diferente a la calidad de servicio según se emplee en los movimientos de aproximación y dispersión a pie desde o hasta el lugar del desplazamiento principal o en la espera al vehículo en el que se realice éste. El viajero penaliza estos tiempos, en especial el de espera, que llega a percibir como el doble o más del real del que constata cuando está en el interior del vehículo y este se mueve.

En la percepción del tiempo de espera, influye que el pasajero o usuario esté informado de cuánto tiempo tiene que esperar, así como que el lugar de espera en la parada sea confortable y esté adaptada, que el mobiliario sea el adecuado para agradar al usuario. Todos estos factores influyen, tanto positiva como negativamente en la calidad del servicio.

Otro factor es el tiempo de espera que cobra gran importancia es la frecuencia del servicio, ya que definiendo el intervalo entre dos servicios se establecen las pautas para la determinación del tiempo de espera. Para frecuencias superiores a 3 o 4 servicios la hora, que implican intervalos de 20 y 15 minutos respectivamente, el tiempo de espera es la mitad del intervalo, es decir 10 y 8 minutos. Sin embargo, el viajero lo percibe como el doble por lo que puede estimarse como igual al intervalo, aunque sea ficticio. En el caso en que la frecuencia sea inferior a 3 o 4 servicios por hora, algunos viajeros planifican su actividad y trayecto en función al horario del servicio, intentando acudir a la parada pocos minutos antes para minimizar lo máximo posible el tiempo de espera. Por lo tanto, este tiempo depende también de los hábitos de cada viajero. Naturalmente las anteriores estimaciones tienen vigencia siempre y cuando el servicio sea fiable, regular, o cumplan sus horarios si son de baja frecuencia.



Las vías por las que discurra el transporte debe ser el idóneo para que el trayecto del pasajero sea agradable. En este apartado influyen el tipo de vía, su estado, mantenimiento, sección, trazado, ausencia de puntos conflictivos que puedan afectar a la travesía, etc.

El precio constituye para el viajero otro factor de la calidad que se muestra inversamente a su valor absoluto. Resulta menos determinante que el tiempo en los desplazamientos urbanos, y va adquiriendo mayor importancia a medida que se alarga la longitud de los viajes.

- **Intermodalidad**

La intermodalidad viene definida como la facilidad de combinar distintos modos de transporte en un desplazamiento. Para que un EMU 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; por lo tanto se entiende que pueden relacionarse los siguientes modos de transporte entre sí:

- Red Peatonal – Red de Transporte Colectivo.
- Red Ciclista – Red de Transporte Colectivo.
- Red de Vías Urbanas e Interurbanas – Transporte Colectivo.

7.2.1 CALLAO SALVAJE

A continuación se procede a analizar la problemática existente en Callao salvaje. Tal y como se explico en el apartado anterior los parámetros en los que se analiza la movilidad son: Accesibilidad, Transitabilidad, Calidad del Servicio, Intermodalidad.

- **Accesibilidad**

- Red de vías rodadas urbanas e interurbanas

La red de carreteras Calla Salvaje no tiene grandes carencias en cuanto a accesibilidad se refiere, ya que la totalidad de sus vías urbanas e interurbanas se encuentran asfaltadas con un estado de conservación admisible y no dispone de caminos de tierra que puedan hacer inaccesibles lugares del núcleo.

Se encuentran pocas situaciones de diferentes pavimentos. Así como se prevé en un núcleo turístico, como el que ocupa el presente Estudio de Movilidad, la gran mayoría de las vías rodadas, son de pavimento asfáltico.

En cuanto al ancho de las vías, se tiene en su mayoría calzadas de 8 metros o superiores, y tampoco se presentan zonas donde hallan problemas de giro de los vehículos para realizar diferentes maniobras.

La zona de Iboibo, tal y como se hace referencia en la memoria de información del PMM, queda desconectada del núcleo turístico de Callao Salvaje ya que su único acceso es por medio de la carretera TF-47 y tan solo en el sentido Puerto Santiago – Armeñime ya que en sentido contrario está prohibido el giro.



- Red de sendas peatonales

La accesibilidad de la red peatonal, tanto de aceras, calles peatonales o caminos, son de muy difícil aplicación en una red heterogénea como esta, dado que en muchos casos depende de parámetros urbanísticos de desarrollo, o la relatividad al desplazamiento por parte del usuario.

El mayor problema detectado en las sendas peatonales como se ha mencionado anteriormente es el relacionado con el ancho libre de las aceras que en la mayoría de los casos no cumple con la normativa vigente, es recomendable en todo caso una red en forma de malla con las características adecuadas, sobre todo geométricas para la comodidad de todos los usuarios.



Foto: Aceras con ancho libre inferior 1,80 metros. Fuente: Propia

En cuanto a las aceras del ámbito de estudio, si bien es cierto que el 23% de ellas posee las dimensiones mínimas necesarias, (> 1,80 metros de ancho), se observa que en algunos casos existen obstáculos en ellas que hacen que esos anchos que sean inadecuados.

En el caso de la accesibilidad de los usuarios de movilidad reducida, se puede considerar que el municipio no está dotado de una red adaptada. El núcleo de estudio cuenta con un total de 96 pasos de peatones, de estos pasos de peatones tan solo 14 están totalmente adaptados a usuarios de movilidad reducida. El resto carece de vados rebajados con bandas señalizadoras y de anchos libres suficientes para el paso.



Foto: Paso de peatón adaptado sin banda señalizadora. Fuente: Propia



Foto: Paso de peatón sin adaptar. Fuente: Propia

- Red ciclista

La red ciclista es inexistente en el ámbito de estudio.

- Red de aparcamientos

El actual sistema de viario de rodado de Callao Salvaje permite la circulación en gran número de sus calles, de modo que en la mayoría de ellas, se pueden encontrar plazas de aparcamiento. A su vez, un gran número de los aparcamientos contabilizados se ubican en espacios reservados en la propia calzada para tal fin.

Los aparcamientos en línea y batería quedan supeditados a la cercanía del destino que pretenda el usuario del vehículo. La accesibilidad a este tipo de aparcamientos es bastante buena por la posibilidad de encontrar una plaza libre cercana al destino.

La accesibilidad a las plazas de aparcamientos queda condicionada por la fluidez del tráfico, puesto que un tráfico ligero facilita el acceso a las plazas de aparcamiento de uso colectivo a una velocidad aceptable y en condiciones de seguridad. Mientras que, si el tráfico es denso y con continuas retenciones, el tiempo para acceder a la plaza es mayor, con el consiguiente riesgo de encontrarse con el aparcamiento saturado y en muchos casos que no exista plaza alguna. La zona de estudio presenta un tráfico fluido donde se ubican los aparcamientos de forma colectiva.



Por consiguiente, la accesibilidad a la red de aparcamientos suele estar condicionada por la aleatoriedad para el encuentro de estacionamiento.

Se aprecia la carencia respecto a las plazas reservadas para personas de movilidad reducida. Según las recomendaciones que se tienen para aparcamientos reservados en urbanizaciones “como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada y cumplirá con los requisitos dispuestos para personas de movilidad reducida”.

Del estado actual, se obtiene que hay un total 2.083 plazas de aparcamientos, por lo tanto debería haber un total de 44 plazas adaptadas para personas de movilidad reducida, pero en Callao Salvaje tan solo se han contabilizado 8, siendo el número de plazas muy inferior a lo estipulado.

- Servicio público de guaguas

En Callao Salvaje hay 10 paradas de guaguas. La mayor parte de las paradas carecen de zonas de sombra y bancos.

Respecto al recorrido y a la cobertura de la red actual, tal y como se desprende en la siguiente imagen, se tiene que:

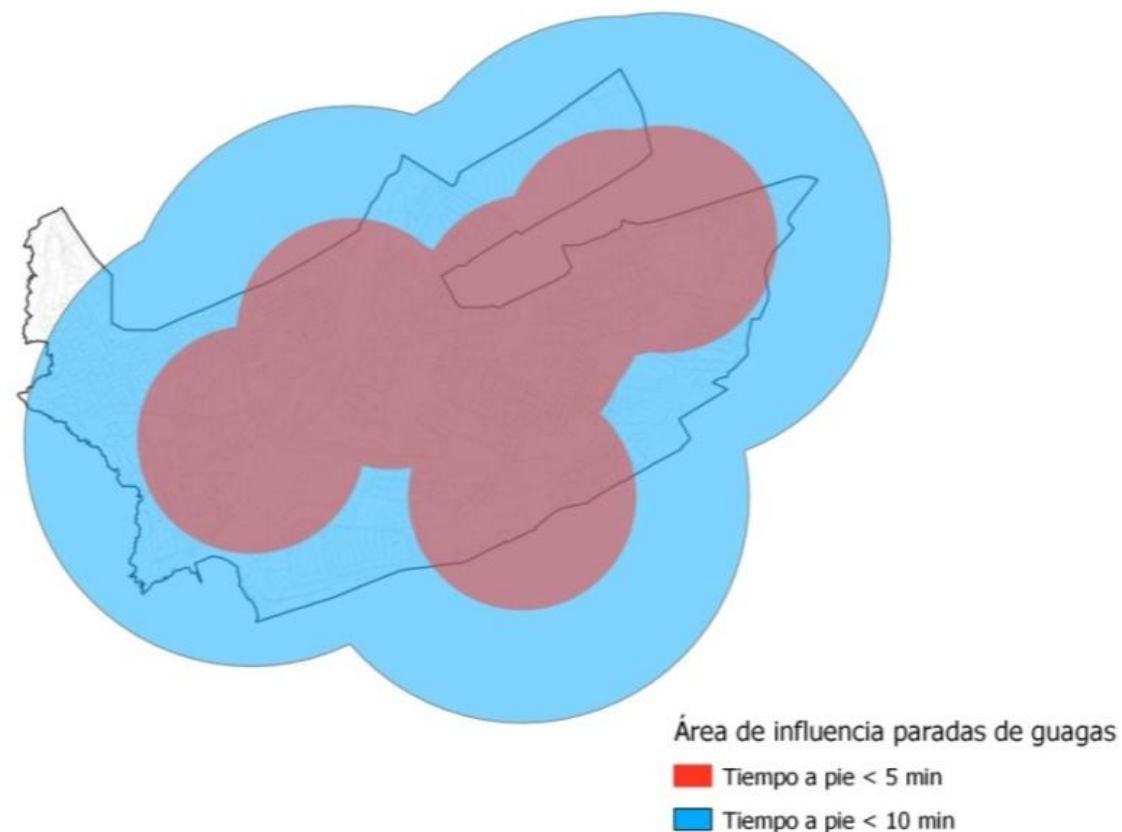


Imagen: Área de influencia de las paradas de guaguas en Callao Salvaje. **Elaboración propia**



Considerando que el usuario tarda menos de 10 minutos desde cualquier punto del ámbito hasta la parada de guaguas más cercana, se observa que la cobertura actual de guaguas, cubre casi totalmente el territorio del ámbito de estudio. Destacar que la única zona que no queda cubierta por dicha cobertura es una pequeña parte de Sueño Azul.

- Servicio público taxis.

El núcleo cuenta con unas paradas de taxis. La cobertura de la red actual, como se aprecia en la siguiente imagen es:

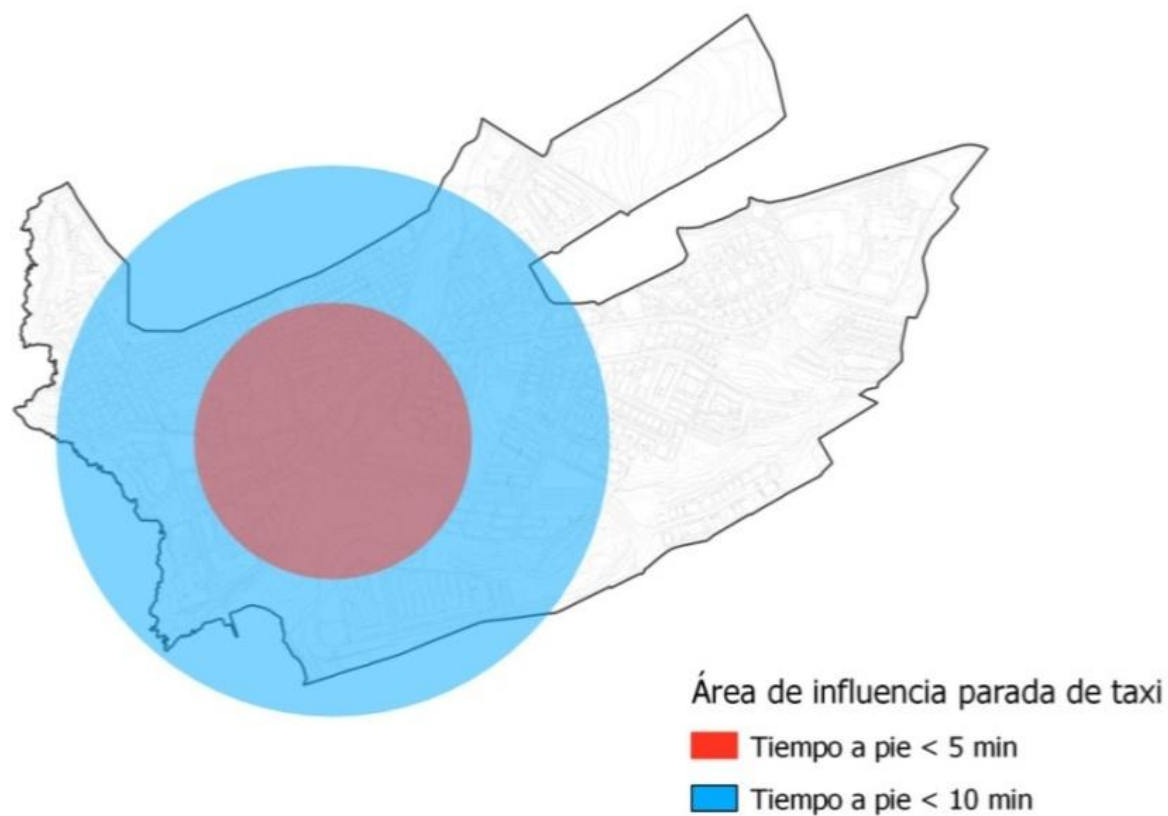


Imagen: Área de influencia de la parada de taxi en Callao Salvaje. **Elaboración propia**

El área de influencia de la parada de taxis cubre la parte más turística del ámbito de estudio, cabe destacar que la zona que queda fuera del área de influencia es la zona más residencial del ámbito de estudio.



- Transitabilidad

- Red de vías rodadas urbanas e interurbanas

El núcleo de Callao Salvaje presenta facilidad para circular a través de sus calles sin problemas de tráfico denso.

No se presentan graves problemas de tráfico en el núcleo. El mayor inconveniente se encuentra en la Avenida El Jable donde se localizan la zona comercial debido al mal estacionamiento de los vehículos que provocan algún problema en la fluidez del tráfico.

- Red de sendas peatonales

La no continuidad en algunos casos de la red urbana peatonal, debido a la carencia de aceras o mal estado de las mismas, provoca el tránsito de viandantes por la propia calzada lo que aumenta el riesgo de accidentes. Éste es el riesgo más importante que conlleva la discontinuidad de la red, pues la accesibilidad, en la inmensa mayoría de las situaciones, depende de la homogeneidad de aceras o peatonales; es recomendable en todo caso una red en forma de malla con las características adecuadas, sobre todo geométricas para la comodidad de todos los usuarios, la banda libre o peatonal de las aceras, debe tener un ancho mínimo en toda su longitud de 1,8 metros. En el caso de Callao Salvaje hay una cierta homogeneidad en toda la red peatonal, el mayor problema detectado son aceras estrechas y obstáculos.

- Red ciclista

La transitabilidad a través de la red ciclista de Callao Salvaje es nula debido a su inexistencia.

No existe una red que permita el movimiento entre las diferentes zonas núcleo turístico, lo que provoca que este medio de transporte pueda ser considerado como alternativa al vehículo privado.

Unos de los posibles inconvenientes para la implantación de una futura red ciclista es el exceso de pendientes en la mayor parte de las vías del núcleo turístico.

- Calidad de servicio

- Servicio público de guaguas

Factores tales como que el lugar de espera sea confortable, este adaptado y que el mobiliario sea el adecuado, tan solo están presentes en 2 de las 10 paradas que se encuentran en el núcleo turístico.

Otro factor que influye en la calidad del servicio es el precio de los servicios por el ejemplo el precio del trayecto de Santa Cruz a Callao salvaje es superior a 10 euros mientras que el coste del trayecto desde Los Cristianos a Callao Salvaje es de 3 euros.



- Servicio público de taxis

En cuanto al servicio de taxis, se considera suficiente con una parada, ya que la parte más turística del ámbito queda cubierta por dicha parada.

Como es lógico y conocido este servicio de taxis ofrece mejor calidad y comodidad que el de guaguas, siempre y cuando no sea relevante el factor económico.

- **Intermodalidad**

- Red peatonal - red de transporte colectivo

Es importante mencionar que el núcleo de Callao Salvaje no está dotado de Estación de Guaguas.

Por lo que la intermodalidad vendrá condicionada por la distancia que existe entre las paradas de guaguas y el acondicionamiento de las mismas así como el acceso para los peatones a las paradas. Desde prácticamente todas las paradas que se encuentran en el núcleo se puede seguir los itinerarios peatonales existentes y recorrer prácticamente todo el núcleo.

- Red ciclista - red de transporte colectivo

Actualmente no se entiende éste tipo de intermodalidad. Ni tan siquiera se puede contemplar la posibilidad de que al municipio lleguen desde otros puntos de la isla, transportando su bicicleta en la guagua. Esto se debe a que el municipio no cuenta con ninguna red ciclista acondicionada a tales efectos.

- Red de vías urbanas e interurbanas - red de transporte colectivo

Este sistema de intermodalidad es posible puesto que cerca de varias paradas se cuenta con superficies cercanas destinadas al estacionamiento del vehículo privado, además en las mismas calles donde se encuentran ubicadas dichas paradas también se puede estacionar el coche en la vía pública dado que hay plazas de estacionamiento en las mismas.

7.2.2 PLAYA PARAÍSO

Se procede a analizar la problemática existente en Playa Paraíso. Los parámetros en los que se analiza la movilidad son: Accesibilidad, Transitabilidad, Calidad del Servicio, Intermodalidad.

- **Accesibilidad**

- Red de vías rodadas urbanas e interurbanas.

La red de carreteras Playa Paraíso no tiene grandes carencias en cuanto a accesibilidad ya que la totalidad de sus vías se encuentran asfaltadas con un estado de conservación admisible y no dispone de caminos de tierra que hagan inaccesibles lugares del núcleo.



La gran mayoría de las vías rodadas, son de pavimento asfáltico. Cabe destacar que durante la realización del presente estudio una parte de la Avenida Adeje 300 se encontraba en obras.

El ancho de las vías, en su mayoría es superior a 8 metros, no existen zonas donde hallan problemas de giro de vehículos para realizar diferentes maniobras.

- Red de sendas peatonales.

La mayor deficiencia detectada en las sendas peatonales como es el relacionado con el ancho libre de las aceras que en la mayoría de los casos no cumple con la normativa vigente, es recomendable en todo caso una red en forma de malla con las características adecuadas, sobre todo geométricas para la comodidad de todos los usuarios.



Foto: Aceras con ancho libre inferior 1,80 metros. Fuente: Propia

En cuanto a las aceras del ámbito de estudio, más del 75% de las aceras tienen un ancho de entre 1,40m. y 1,80m.pero en la mayoría de los casos existen obstáculos en ellas que hacen que esos anchos sean inadecuados.



Foto: Paso de peatón adaptado sin banda señalizadora. Fuente: Propia



En el caso de la accesibilidad de los usuarios de movilidad reducida, no se puede considerar que el municipio esté dotado de una red adaptada. El núcleo turístico cuenta con un total de 37 pasos de peatones, de estos pasos de peatones tan solo 8 están totalmente adaptados a usuarios de movilidad reducida. El resto carece de vados rebajados con bandas señalizadoras y de anchos libres suficientes para el paso.



Foto: Paso de peatón sin adaptar. Fuente: Propia

- Red ciclista

En Playa Paraíso la red ciclista es inexistente.

- Red de aparcamientos

El sistema viario Playa Paraíso permite la circulación por casi todas sus calles, de modo que por lo general se pueden encontrar plazas de aparcamiento en casi todas. A su vez, un gran número de los aparcamientos contabilizados se ubican en espacios reservados en la propia calzada para tal fin.

Los aparcamientos en línea y batería quedan supeditados a la cercanía del destino que pretenda el usuario del vehículo. La accesibilidad a este tipo de aparcamientos es buena por la posibilidad de encontrar una plaza libre cercana al destino.

El núcleo turístico de Playa Paraíso presenta un tráfico fluido donde se ubican los aparcamientos de forma colectiva. Por consiguiente, la accesibilidad a la red de aparcamientos suele estar condicionada por la aleatoriedad para el encuentro de estacionamiento.

Se aprecia la carencia respecto a las plazas reservadas para personas de movilidad reducida. Según las recomendaciones que se tienen para aparcamientos reservados en urbanizaciones “como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada y cumplirá con los requisitos dispuestos para personas de movilidad reducida”.

Del estado actual, se obtiene un total de 892 plazas de aparcamientos, por lo tanto debería haber un total de 22 plazas adaptadas para personas de movilidad reducida, pero en tan solo se ha contabilizado 1 plaza, siendo el número de plazas muy inferior a lo estipulado.



○ Servicio público de guaguas.

En Playa paraíso existen 8 paradas de guaguas. Las paradas presentan una accesibilidad aceptable, aunque se pueden hacer mejoras en las mismas, la mitad de las paradas carecen de zonas de sombra y bancos para hacer a los viajeros más cómoda la espera.

Respecto al recorrido y a la cobertura de la red actual, tal y como se puede observar en la siguiente imagen, se tiene que:

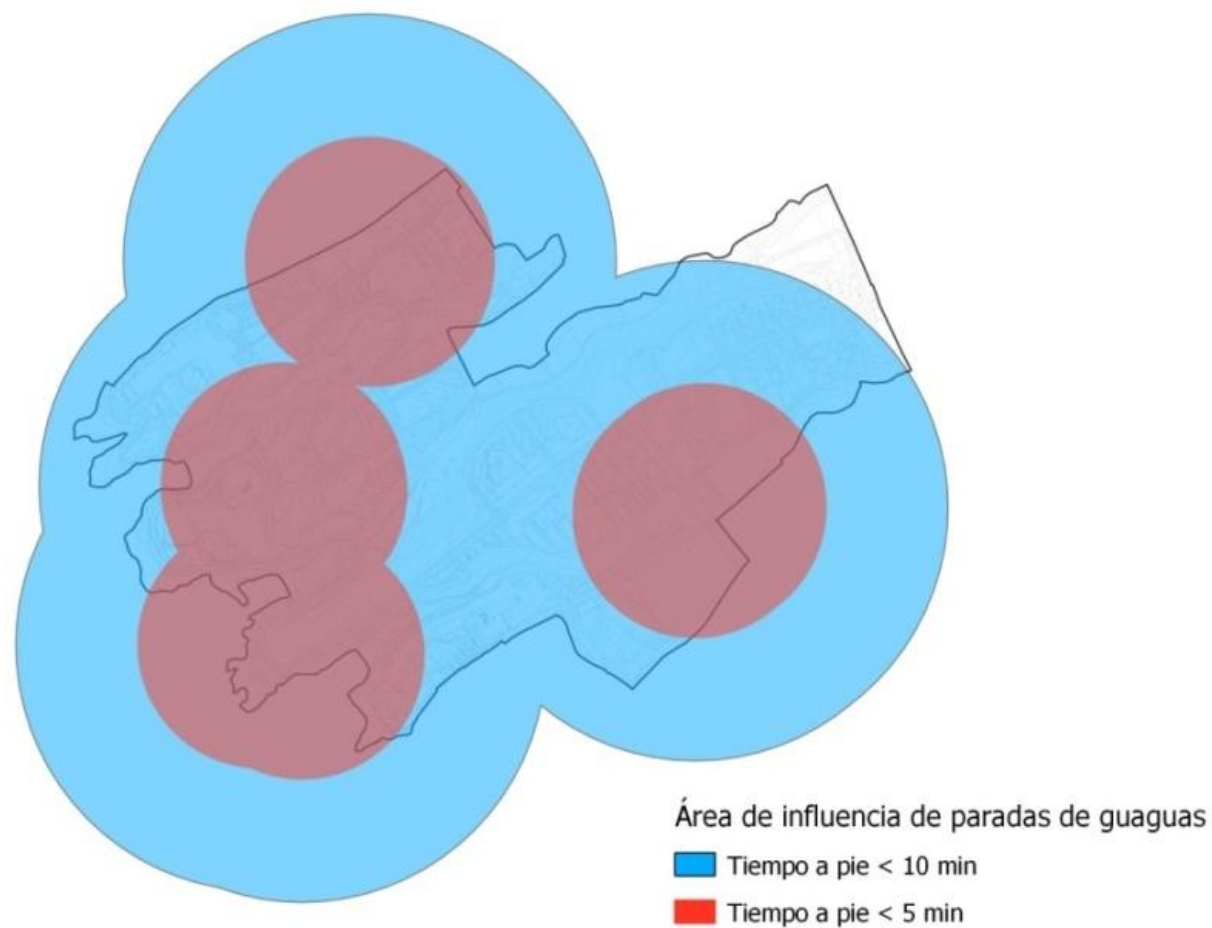


Imagen: Área de influencia de las paradas de guaguas Playa Paraíso. **Elaboración propia**

Considerando que el usuario tarda menos de 10 minutos desde cualquier punto del ámbito hasta la parada de guaguas más cercana, se observa que la cobertura actual de guaguas, ocupa casi totalmente el territorio del ámbito de estudio.



- Servicio público taxis.

El núcleo cuenta con tres paradas de taxis. La cobertura de la red actual, tal y como se desprende en la siguiente imagen es:

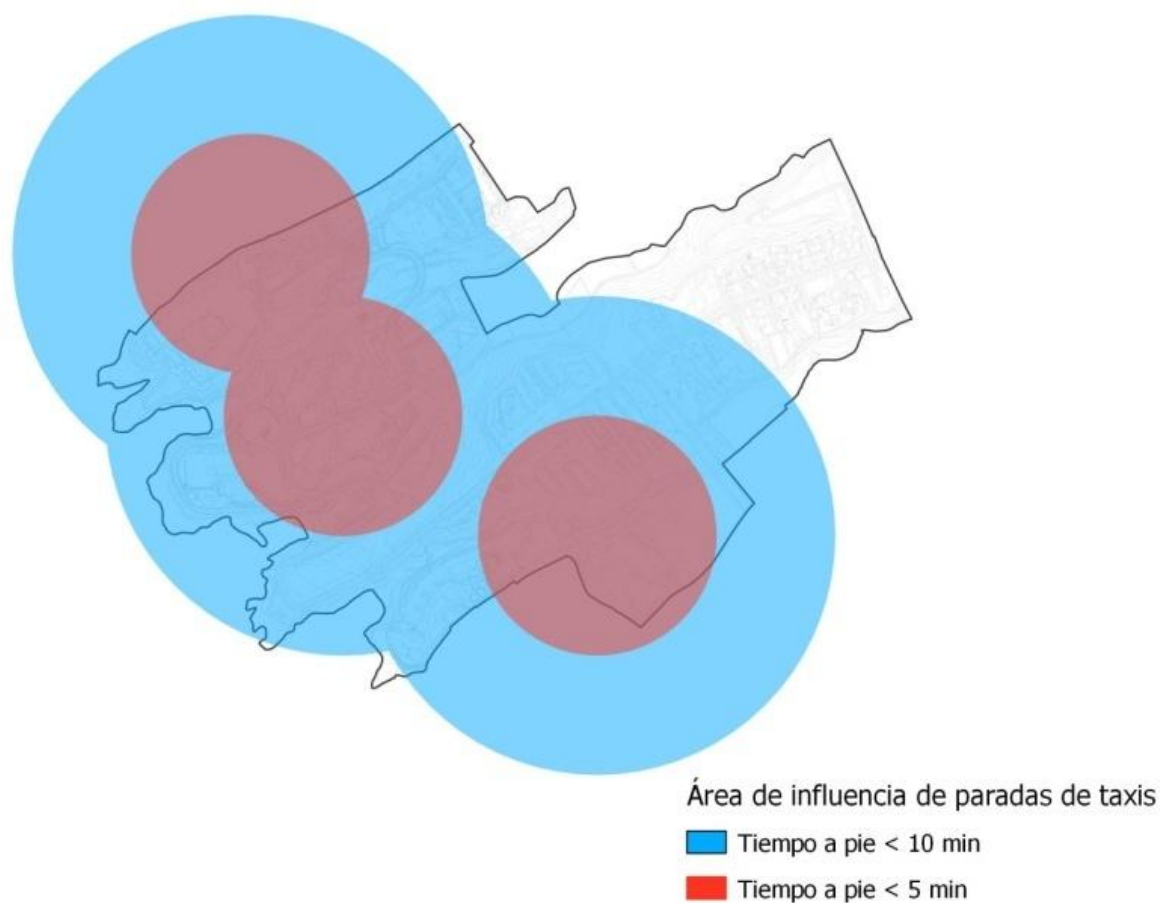


Imagen: Área de influencia de la paradas de taxis en Playa Paraíso. **Elaboración propia**

El área de influencia cubierta por las tres paradas existentes en el ámbito de estudio cubre la zona más cercana a la costa dejando la zona residencial del ámbito fuera de dicha área y provocando que los usuarios de este medio de transporte tengan que esperar a la llegada del taxi.

- Transitabilidad

- Red de vías rodadas urbanas e interurbanas.

Playa paraíso presenta facilidad para circular a través de sus calles sin problemas de tráfico.



A priori no se presentan graves problemas de tráfico en el núcleo. El mayor problema detectado se debe a las obras que se están llevando a cabo en un tramo de la Avenida Adeje 300 durante la redacción de este documento, y es de suponer que una vez finalizadas las obras estos problemas desaparecerán totalmente.

- Red de sendas peatonales.

La red peatonal de Playa Paraíso presenta una cierta homogeneidad en toda la red peatonal, el mayor problema detectado son aceras estrechas y obstáculos que hacen que las aceras no cumplan con la normativa de accesibilidad.

- Red ciclista

Al no existir una red que permita el movimiento entre las diferentes zonas, la transitabilidad a través de la red ciclista de Playa Paraíso es nula debido a su inexistencia.

Unos de los posibles inconvenientes para la implantación de una futura red ciclista es el exceso de pendientes en la mayor parte de las vías del núcleo turístico.

- Calidad de servicio

- Servicio público de guaguas.

Sola la mitad de las paradas situadas en el núcleo turístico de Playa paraíso disponen de lugares de espera confortables aunque todos ellos se pueden mejorar

Otro factor que influye en la calidad del servicio es el precio de los servicios por el ejemplo el precio del trayecto de Santa Cruz a Playa Paraíso es superior a 10 euros mientras que el coste del trayecto desde Los Cristianos a Playa Paraíso es de 3 euros.

- Servicio público de taxis.

Playa Paraíso dispone de 3 paradas de taxis que dan cobertura a la parte turística del núcleo.

Como es lógico y conocido este servicio de taxis ofrece mejor calidad y comodidad que el de guaguas, siempre y cuando no sea relevante el factor económico.



- Intermodalidad

- Red peatonal - red de transporte colectivo

Playa Paraíso no dispone de estación de guaguas por lo que la intermodalidad está condicionada por la distancia que existe entre las paradas de guaguas, el acondicionamiento de las mismas y el acceso para los peatones a las paradas.

Partiendo desde cualquiera de las paradas es posible transitar a través la totalidad de Playa Paraíso por medio de los itinerarios peatonales.

- Red ciclista - red de transporte colectivo

Este tipo de intermodalidad no es posible en la actualidad debido a que el municipio no cuenta con ninguna red ciclista acondicionada a tales efectos.

- Red de vías urbanas e interurbanas - red de transporte colectivo

La intermodalidad entre vías urbanas e interurbanas y el transporte colectivo es posible gracias a la existencia de zonas cercanas destinadas al estacionamiento del vehículo privado, asimismo en las mismas calles en las que se encuentran ubicadas las paradas de transporte público se permite el estacionamiento.

7.2.3 LA CALETA

Seguidamente se analizan los problemas existentes en La Caleta relacionados con los siguientes parámetros de movilidad: Accesibilidad, Transitabilidad, Calidad del Servicio, Intermodalidad.

- Red de vías rodadas urbanas e interurbanas.

La red viaria de La Caleta no tiene problemas de accesibilidad, en general las vías buen estado de conservación, casi la totalidad de la red se encuentra asfaltada.

En cuanto al ancho de las vías, se tiene en su mayoría calzadas iguales o superiores a 7 metros, tampoco se han encontrado problemas de giro de los vehículos para realizar diferentes maniobras.

- Red de sendas peatonales.

La accesibilidad de la red peatonal, tanto de aceras, calles peatonales o caminos, son de muy difícil aplicación en una red heterogénea como esta, dado que en muchos casos depende de parámetros urbanísticos de desarrollo, o la relatividad al desplazamiento por parte del usuario.

Las sendas peatonales en general no cumplen con la normativa vigente, es recomendable en todo caso una red en forma de malla con las características adecuadas, sobre todo geométricas para la comodidad de todos los usuarios.





Foto: Aceras con ancho libre inferior 1,80 metros. Fuente: Propia

En cuanto a las aceras del ámbito de estudio, la gran mayoría de ellas no posee las dimensiones mínimas necesarias, ($> 1,80$ metros de ancho), en algunos casos existen obstáculos en ellas que hacen que esos anchos que sean inadecuados.



Foto: Paso de peatón no adaptado. Fuente: Propia



Foto: Paso de peatón adaptado no rebajado sin banda señalizadora. Fuente: Propia



En el caso de la accesibilidad de los usuarios de movilidad reducida, se puede considerar que el municipio no está dotado de una red adaptada. El núcleo de estudio cuenta con un total de 95 pasos de peatones, de estos pasos de peatones tan solo 56 están totalmente adaptados a usuarios de movilidad reducida. El resto carece de vados rebajados con bandas señalizadoras y de anchos libres suficientes para el paso.

- Red ciclista

La red ciclista es inexistente en el ámbito de estudio.

- Red de aparcamientos

El sistema viario de La Caleta permite el aparcamiento en la mayor parte de las calles debido a que es posible circular por ellas. Gran parte de los aparcamientos contabilizados se ubican en espacios reservados en la propia calzada para tal fin.

La zona de estudio presenta un tráfico fluido donde se ubican los aparcamientos de forma colectiva. Por consiguiente, la accesibilidad a la red de aparcamientos suele estar condicionada por la aleatoriedad para el encuentro de estacionamiento.

Existe una falta de las plazas reservadas para personas de movilidad reducida. Según las recomendaciones que se tienen para aparcamientos reservados en urbanizaciones “como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada y cumplirá con los requisitos dispuestos para personas de movilidad reducida”.

Del estado actual, se obtiene que hay un total 1.826 plazas de aparcamientos, por lo tanto debería haber un total de 46 plazas adaptadas para personas de movilidad reducida, pero en Calla Salvaje tan solo se han contabilizado 1, siendo el número de plazas muy inferior a lo estipulado.

- Servicio público de guaguas.

La Caleta cuenta con 13 paradas de guaguas. Las paradas presentan una buena accesibilidad, aunque se pueden realizar mejoras en las mismas, algunas de las paradas carecen de zonas de sombra y bancos para hacer a los viajeros más cómoda la espera.

Respecto al recorrido y a la cobertura de la red actual, tal y como se puede observar en la siguiente imagen, se tiene que:



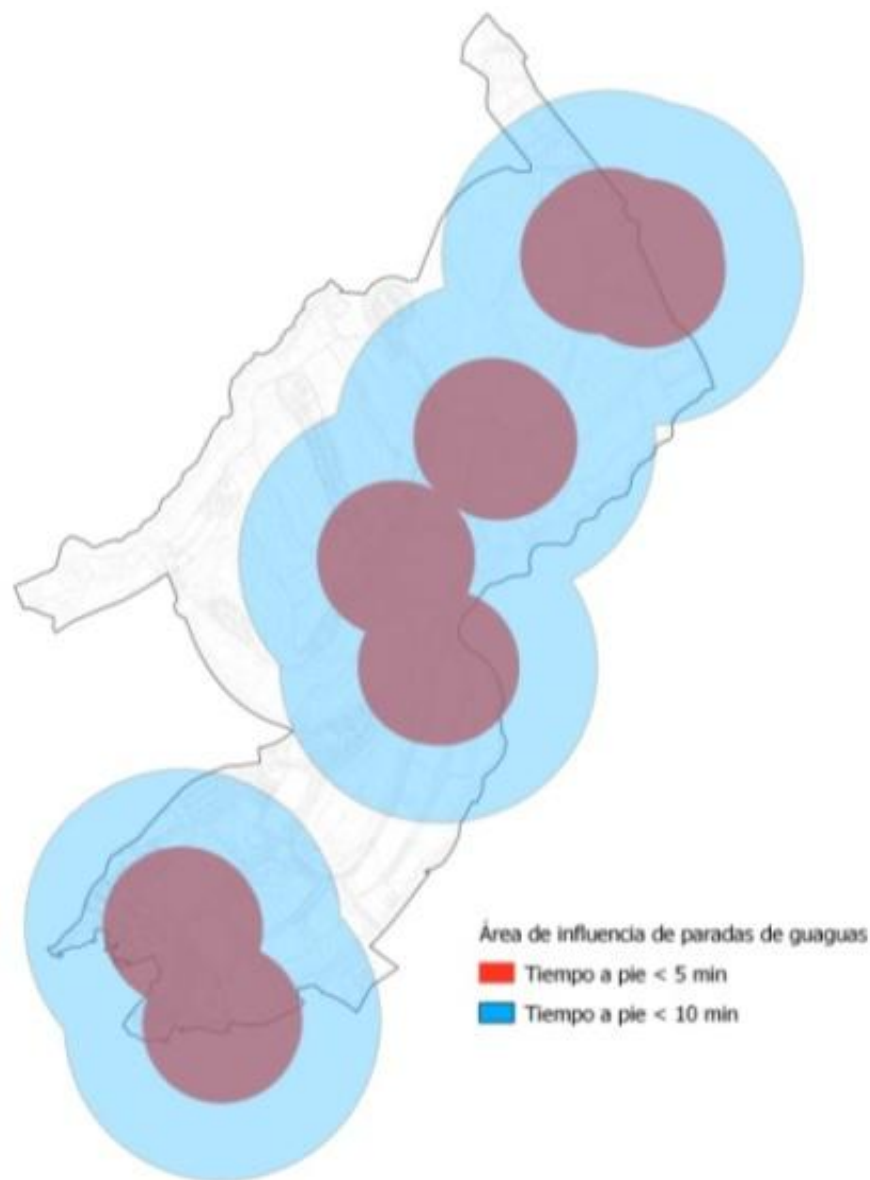


Imagen: Área de influencia de las paradas de guaguas La Caleta. **Elaboración propia**

Considerando que el usuario tarda menos de 10 minutos desde cualquier punto del ámbito hasta la parada de guaguas más cercana, se observa que la cobertura actual de guaguas, que presenta cierta discontinuidad



- Servicio público taxis.

El núcleo cuenta con dos paradas de taxis. La cobertura de la red actual, tal y como se desprende en la siguiente imagen es:

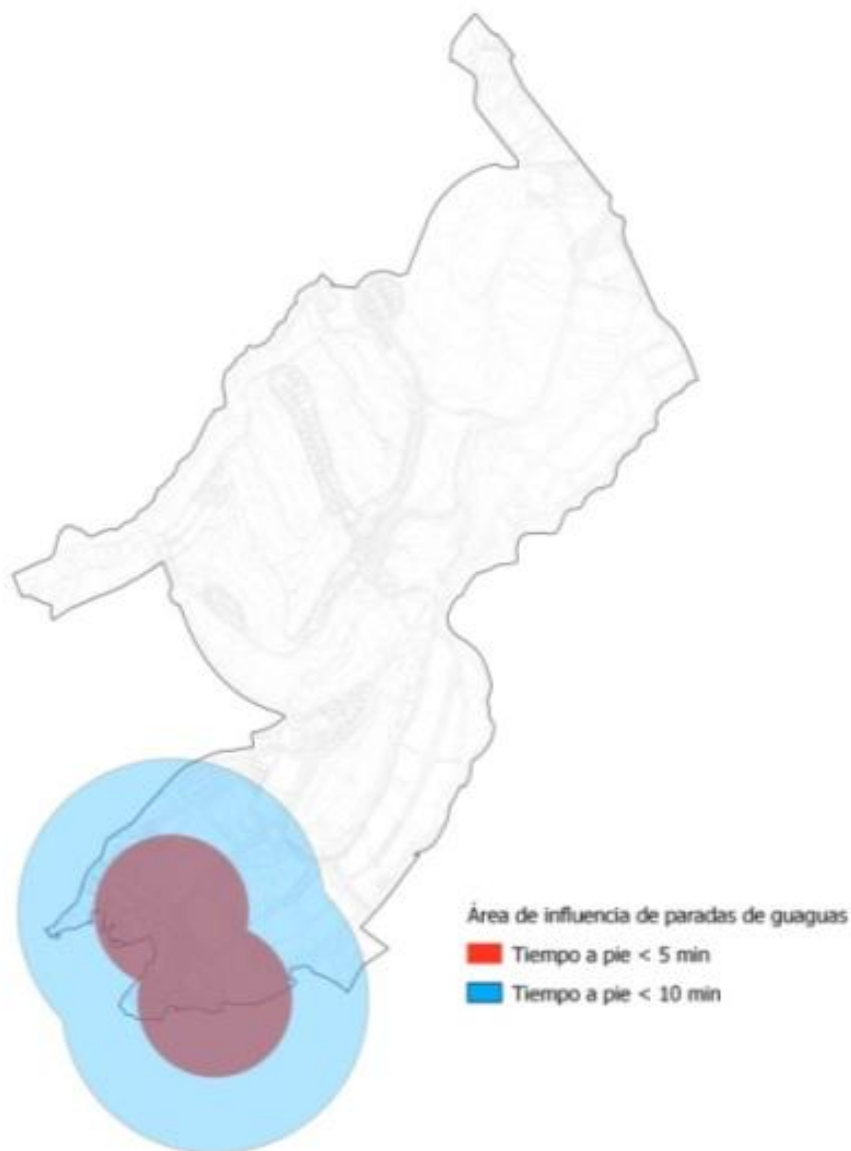


Imagen: Área de influencia de las paradas de taxis en La Caleta. **Elaboración propia**

En la caleta al solo existir dos paradas fijas de taxi, solo queda cubierta la parte más cercana a la costa quedando el resto del ámbito sin cobertura del servicio de taxis.



- Transitabilidad

- Red de vías rodadas urbanas e interurbanas.

La circulación de tráfico por La Caleta se presenta de forma fluida sin que se produzcan problemas de circulación.

- Red de sendas peatonales.

Además del problema existente con las secciones transversales de las aceras, que en la mayoría de los casos no cumple con la normativa de accesibilidad vigente, se ha detectado otra dificultad para los peatones a lo largo del paseo marítimo ya que algunos locales de restauración ocupan parte del paseo dificultando el paso de los peatones.

- Red ciclista

La transitabilidad a través de la red ciclista de La Caleta es nula debido a su inexistencia. Esto imposibilita que la red ciclista pueda llegar a ser considerada una alternativa al vehículo privado.

Unos de los posibles inconvenientes para la implantación de una futura red ciclista es el exceso de pendientes en la mayor parte de las vías del núcleo turístico.

- Calidad de servicio

- Servicio público de guaguas.

La presencia de mobiliario adecuado, adaptado y confortable es uno de los factores más importantes para medir la calidad del servicio público de guaguas, estas características no están presentes en todas las paradas de transporte público colectivo.

Otro factor que influye en la calidad del servicio es el precio de los servicios por el ejemplo el precio del trayecto de Santa Cruz a La Caleta es superior a 10 euros mientras que el coste del trayecto desde Los Cristianos a La Caleta es de 2 euros.

- Servicio público de taxis.

En La Caleta existen actualmente dos paradas de taxis que son las encargadas de dar servicio a todo el núcleo turístico, aunque con estas dos paradas no queda totalmente cubierto el núcleo se creen suficientes ya que el tiempo de llegada desde cualquiera de estas paradas a otro punto del núcleo no es elevado.

Generalmente el servicio de taxis ofrece mejor calidad y comodidad que el de guaguas, siempre y cuando no sea relevante el factor económico.

- Intermodalidad

- Red peatonal - red de transporte colectivo



En La Caleta al no contar con estación de guaguas la intermodalidad está condicionada por la distancia existente entre las paradas de guaguas, el acondicionamiento de las mismas así como el acceso para los peatones a las paradas.

Desde prácticamente todas las paradas que se encuentran en el núcleo se puede seguir los itinerarios peatonales existentes y recorrer todo el núcleo.

- Red ciclista - red de transporte colectivo

Actualmente no se entiende éste tipo de intermodalidad. Esto se debe a que el municipio no cuenta con ninguna red ciclista acondicionada a tales efectos.

- Red de vías urbanas e interurbanas - red de transporte colectivo

La intermodalidad de vías urbanas e interurbanas con la red de transporte colectivo es viable debido a que existen zonas de aparcamientos cerca de las paradas de transporte colectivo, además de las que se encuentran en los márgenes de las vías que hacen posible el cambio en el medio de transporte.



8. PROPUESTAS

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 La Caleta Playa Paraíso y Callao Salvaje (PMM). Para la elaboración de este apartado se tienen en cuenta los diferentes aspectos estudiados con anterioridad, accesibilidad, transitabilidad, 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 se abordarán de forma conjunta para los tres núcleos turísticos.

Las propuestas de estrategia del PMM y las del EMU 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.

Siguiendo los objetivos planteados al comienzo de este EMU, mediante intervenciones en el espacio público, se propone en líneas generales la creación de espacios más cómodos y adaptados para el peatón, además de crear una continuidad ciclista para poder considerarlo un medio de transporte alternativo dentro de la zona de estudio.

Por tanto se plantea una reordenación del viario con el objeto de:

- 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 tráficos 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, usos y actividades atractoras 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.

Los criterios de actuación para conseguir los objetivos propuestos son:

- 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.

8.1 RED DE VÍAS RODADAS

La vía pública debe ser entendida como un espacio no solamente de tránsito y rápido acceso a los servicios, sino que además como una zona de convivencia, estancia y relación entre diferentes modos de transporte. Es importante cuidar las relaciones que se dan entre ellos, ya que en función de la configuración que tengan, pueden favorecer o perjudicar dichas relaciones.

- **Propuestas en vías rodadas**
 - Viario de primer orden:

Este grupo lo forma aquel viario con vocación de 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, es decir, vertebrar la distribución del tráfico. Está destinada fundamentalmente al tráfico motorizado aunque permite el tránsito de peatones y bicicletas, aunque separadas físicamente.

Como criterio general el viario de primer orden es el destinado a alojar los principales tráficos de entrada y salida y tráficos de paso. Tiene mayor capacidad que el resto de las vías y también una mayor velocidad.

En general no disponen de aparcamiento y tiene limitada sus intersecciones con el viario de tercer orden, con el fin de garantizar la fluidez necesaria de la circulación rodada.



La sección reservada para el peatón y ciclista tendrá un ancho mínimo de paso libre de 1,8 m. para los peatones y un mínimo de 2,20 m. para bicicletas si en el carril bici tiene doble sentido y de 1,60 m. si es de un único sentido.

En los casos en los que convivan cruces entre tráfico rodado, peatonal y bici, tendrá preferencia el vehículo frente a la bicicleta y el peatón por lo que se tendrán que regular los cruces mediante medidas de semáforo, etc.

Como regla general este tipo de vías no disponen de usos o actividades en sus márgenes que pueden generar necesidad de parada o estacionamiento en ellas. En caso de existir se crearán accesos mediante vías de servicio, de manera que no se vean afectadas dichas vías por tráfico de agitación en las entradas y salidas o si la sección disponible no lo permite se dispondrán aparcamientos en línea, nunca en oblicuo o en batería.

- Viario de segundo orden:

Este viario se encargará de distribuir el tráfico dentro de la trama urbana desde el viario de primer orden hacia los viarios locales de tercer orden.

En este viario no es obligatoria la separación física entre los tráfico mecanizados y los peatonales y de bici aunque se situarán a diferente nivel. Las secciones mínimas para los peatones y carriles bici serán las que se han establecido como criterio general.

La velocidad de proyecto es de 40 km/h que se consigue con la adopción de los diferentes parámetros de diseño necesarios (reducción de ancho de carril, perfil longitudinal, radios de giro, pendientes, etc.).

- Viario de tercer orden:

Este viario distribuye el tráfico rodado dentro de la zona urbana, es el destinado a alojar los tráfico “en el extremo” del recorrido, en el origen o en el fin, descartando los tráfico de paso debido a su diseño y capacidad, que no llega a constituirse como camino alternativo del viario preferente. Se caracteriza por una mayor relación entre el tráfico, el aparcamiento y el peatón.

El conjunto de los parámetros de diseño estarán destinados a evitar velocidades superiores a los 30 km/h.

El cambio de comportamiento del conductor es transmitido a través del diseño de la vía con medidas efectivas de “calmado del tráfico”: zigzag, estrechamientos de carril, utilización de pavimentos diferentes, etc.

Se garantizará una visibilidad de parada de 20 m y si no es posible habrá de diseñarse sistemas que obliguen a la utilización de una velocidad inferior. No se dispondrán tramos rectos de calzadas de circulación entre reductores de velocidad o intersecciones con pérdidas obligadas de prioridad de longitud superior a 75 m.

Respecto a la propuesta que se contempla, se tiene en cuenta la futura implantación ferroviaria del Tren del Sur, conforme al trazado recogido en el documento aprobado en el Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur, y el corredor insular del sur previsto en el PIOT. El objetivo de las actuaciones planificadas es reforzar las conexiones entre los tres núcleos turísticos a través del eje longitudinal viario y el recorrido por el frente costero de Costa Adeje-Guía de Isora; así como mejorar la intermodalidad en el uso de los transportes alternativos.



Para dar continuidad al viario de primer orden que articula los tres núcleos con Costa Adeje y los núcleos turísticos del litoral de Guía de Isora, se proponen trazados alternativos a los tramos propuestos por el PGO vigente no ejecutados. Dichos trazados, coincidentes en gran medida con los recogidos en el documento de Avance del PGO de Adeje, pretenden encontrar alternativas más razonables desde el punto de vista ambiental y económico:

El eje estructural indicativo que se propone, consta de los siguientes tramos:

a) Tramo I: Avda. de Los Acantilados – Avda. Playa Paraíso, se mantiene el trazado de la vía propuesta por el PGO para conectar los núcleos de La Caleta y Playa Paraíso. No obstante, teniendo en cuenta que el tramo final de la Avda. Playa Paraíso se ha ejecutado en disconformidad con el trazado previsto en el PGO, el EMU junto al PMM propone la ampliación de la glorieta prevista en el planeamiento vigente, de forma que se resuelva con dicho enlace la articulación del tramo ejecutado y el nuevo viario que conecta con el núcleo de La Caleta.

A continuación se describe mediante una ficha la actuación prevista:



8.1.1 EJE ESTRUCTURANTE INDICATIVO, TRAMO I-1

Ámbito y superficie de intervención:

El ámbito de la intervención ocupa desde la Avenida de los Acantilados hasta la rotonda donde comienza el sector de suelo urbanizable del Plan Parcial del Puertito de Adeje previo a la rotonda circular planificada.

La superficie de intervención es de 23.373,83 m².

ORTOFOTO DE SITUACIÓN



FOTO DEL ESTADO ACTUAL DE LA INTERVENCIÓN



ÁMBITO DE LA INTERVENCIÓN



Problemática detectada:

No existe un eje de conexión entre los ámbitos de La Caleta y Playa Paraíso, siendo un problema importante ya que la única manera de llegar desde un ámbito de actuación a otro es por medio de la carretera TF-47.

Este espacio conformará unos de los ejes principales de comunicación entre Playa Paraíso y La Caleta, siendo un punto importante de relación entre el núcleo turístico y el ámbito costero.

Objetivos generales de la intervención:

El objetivo de la intervención es mejorar la conexión entre La Caleta y playa Paraíso. Para ello se creará este tramo viario que dispondrá de amplias aceras así como de un carril en cada sentido de circulación.

Criterios de intervención:

En esta intervención se cumplirán los siguientes criterios:

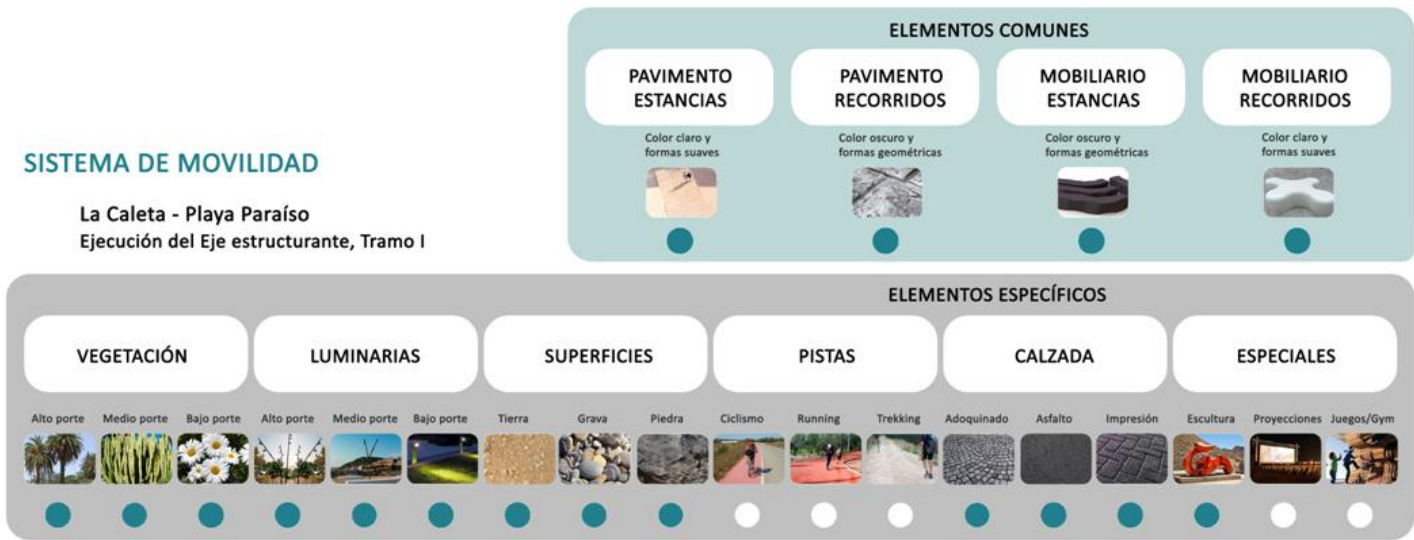
- Movilidad:
 - **Nueva área de calzada:** se ejecutará un paquete de firme adecuado para la intensidad de tráfico prevista, cumpliendo con la Normativa Vigente (Norma 6.1 – IC “Secciones de firme”).
 - **Nueva área de acera:** al ser una acera de nueva ejecución, se cumplirá con la Orden VIV/561/2010 y la Ley 8/1995 de Accesibilidad y supresión de barreras físicas y comunicación y su reglamento. Se intentará una homogeneización en los materiales utilizados acordes con el entorno.
 - **Configuración de la sección transversal:** La sección transversal disponible permite el diseño de una vía con acerados a ambos lados, una calzada de dos carriles que permitirá la circulación en doble sentido y plazas de aparcamiento en línea a un lado de la vía. También dispondrá de amplias áreas ajardinadas.
- Medidas ambientales:
 - Con carácter general, en el diseño de la intervención se adoptarán las Medidas Ambientales que sean de aplicación, conforme a lo dispuesto en el Tomo II. Normativa.

Criterios de Diseño:

- Espacios de recorrido y estancia.
 - Se regulan por las condiciones particulares dispuestas en el Tomo II. Normativa.



- Líneas de Diseño:
- Se concretan en los siguientes elementos específicos.



8.1.2 EJE ESTRUCTURANTE INDICATIVO, TRAMO I-2

Ámbito y superficie de intervención:

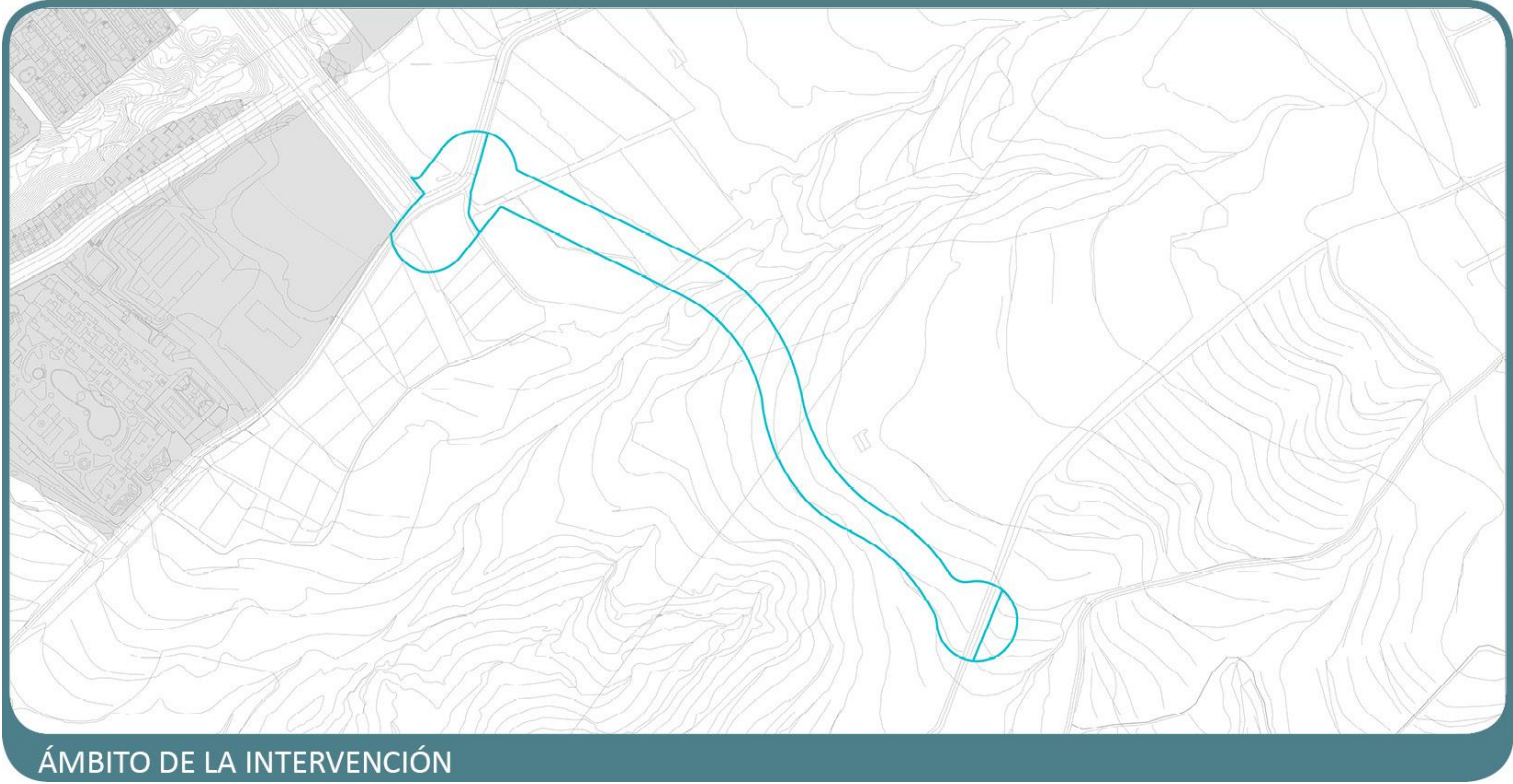
Este tramo de eje estructurante, abarca desde la rotonda circular planificada hasta la rotonda elíptica que conecta con la Avenida Playa Paraíso, donde conectaría con el viario existente. Este tramo de viario recorre la zona donde se desarrolla el Plan Parcial del Puertito de Adeje. La superficie total de intervención es de 22.907,05 m².

No obstante esta intervención se divide en varios subtramos, debido a que el uso del suelo por el que discurre el trazado del viario es distinto y por tanto el agente también lo es. Por tanto la intervención queda dividida de la siguiente forma:

- TRAMO I-2 – Subtramo 1: este tramo abarca desde donde finaliza el Tramo I del eje estructurante, discurre por suelo rústico y ocupa parte de la rotonda circular planificada. Este tramo es limítrofe con el Plan Parcial del Puertito de Adeje. La superficie de actuación es de 920,96 m².
- TRAMO I-2 – Subtramo 2: este tramo comienza donde finaliza el anterior, por tanto abarca parte de la rotonda circular y todo el suelo urbanizable del Plan Parcial del Puertito Adeje, incluyendo una parte de la rotonda elíptica previa a la Avda. Playa Paraíso. La superficie de la actuación es de 17.483,49 m².
- TRAMO I-2 – Subtramo 3: este tramo comienza donde acaba el anterior, conecta parte de la rotonda elíptica planificada y la Avenida Playa Paraíso, discurre por suelo rústico y el área de actuación es de 4.502,59 m².



Aunque la intervención se divida en tres tramos, se ejecutará siguiendo los mismos criterios en ambos casos.



Problemática detectada:

No existe un eje de conexión entre los ámbitos de La Caleta y Playa Paraíso, siendo un problema importante ya que la única manera de llegar desde un ámbito de actuación a otro es por medio de la carretera TF-47.

Este espacio conformará unos de los ejes principales de comunicación entre Playa Paraíso y La Caleta, siendo un punto importante de relación entre el núcleo turístico y el ámbito costero.

Objetivos generales de la intervención:

El objetivo de la intervención es mejorar la conexión entre La Caleta y playa Paraíso. Para ello se creará este tramo viario que dispondrá de amplias aceras así como de un carril en cada sentido de circulación.

Criterios de intervención:

En esta intervención se cumplirán los siguientes criterios:

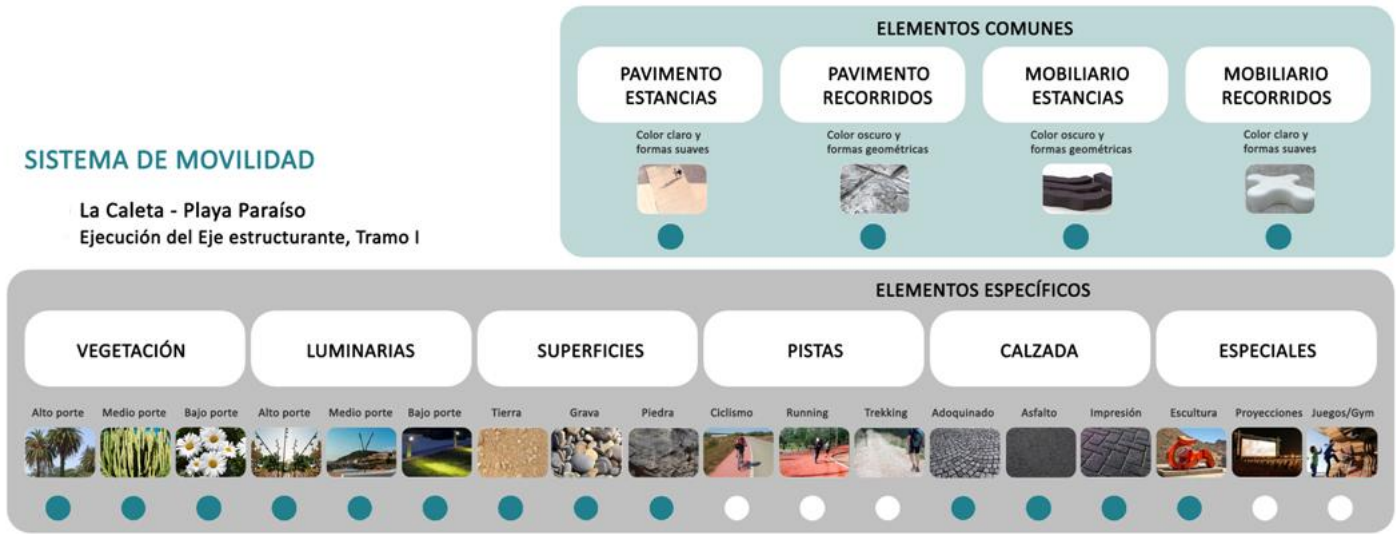
- Movilidad:
 - **Nueva área de calzada:** se ejecutará un paquete de firme adecuado para la intensidad de tráfico prevista, cumpliendo con la Normativa Vigente (Norma 6.1 – IC “Secciones de firme”).
 - **Nueva área de acera:** al ser una acera de nueva ejecución, se cumplirá con la Orden VIV/561/2010 y la Ley 8/1995 de Accesibilidad y supresión de barreras físicas y comunicación y su reglamento. Se intentará una homogeneización en los materiales utilizados acordes con el entorno.
 - **Configuración de la sección transversal:** La sección transversal disponible permite el diseño de una vía con acerados a ambos lados, una calzada de dos carriles que permitirá la circulación en doble sentido y plazas de aparcamiento en línea a un lado de la vía. También dispondrá de amplias áreas ajardinadas.
- Medidas ambientales:
 - Con carácter general, en el diseño de la intervención se adoptarán las Medidas Ambientales que sean de aplicación, conforme a lo dispuesto en el Tomo II. Normativa.

Criterios de Diseño

- Espacios de recorrido y estancia.
 - Se regulan por las condiciones particulares dispuestas en el Tomo II. Normativa.



- Líneas de Diseño:
 - o Se concretan en los siguientes elementos específicos.



b) Tramo II: Avda. Playa Paraíso – Calle El Horno, se propone conectar los núcleos de Playa Paraíso y Callao Salvaje mediante dos tramos de viario. Este trazado alternativo al planteado al PGO vigente, permite cruzar transversalmente el cauce del barranco del Pinque, simplificando el recorrido del eje estructurante evitando que el flujo de tráfico se introduzca hacia el interior de la red viaria de Playa Paraíso.

A continuación se describe mediante una ficha la actuación prevista:

8.1.3 EJE ESTRUCTURANTE INDICATIVO, TRAMO II

Ámbito y superficie de intervención:

El ámbito de la intervención ocupa desde la Avenida Adeje 300 hasta la Calle El Horno.

La superficie total de la intervención es 16.860,38 m².

No obstante esta intervención se divide en varios subtramos, debido a que el carácter de las obras es distinto. Por tanto la intervención queda dividida de la siguiente forma:

- TRAMO II - Subtramo 1: este tramo abarca desde la Avenida Adeje 300 hasta el comienzo del puente que atraviesa el Barranco del Pinque. La superficie de actuación es de 2.264,26 m².
- TRAMO II – Subtramo 2: este tramo corresponde al área que ocupa el puente sobre el Barranco de El Pinque. La superficie de intervención es de 6.949,13 m².



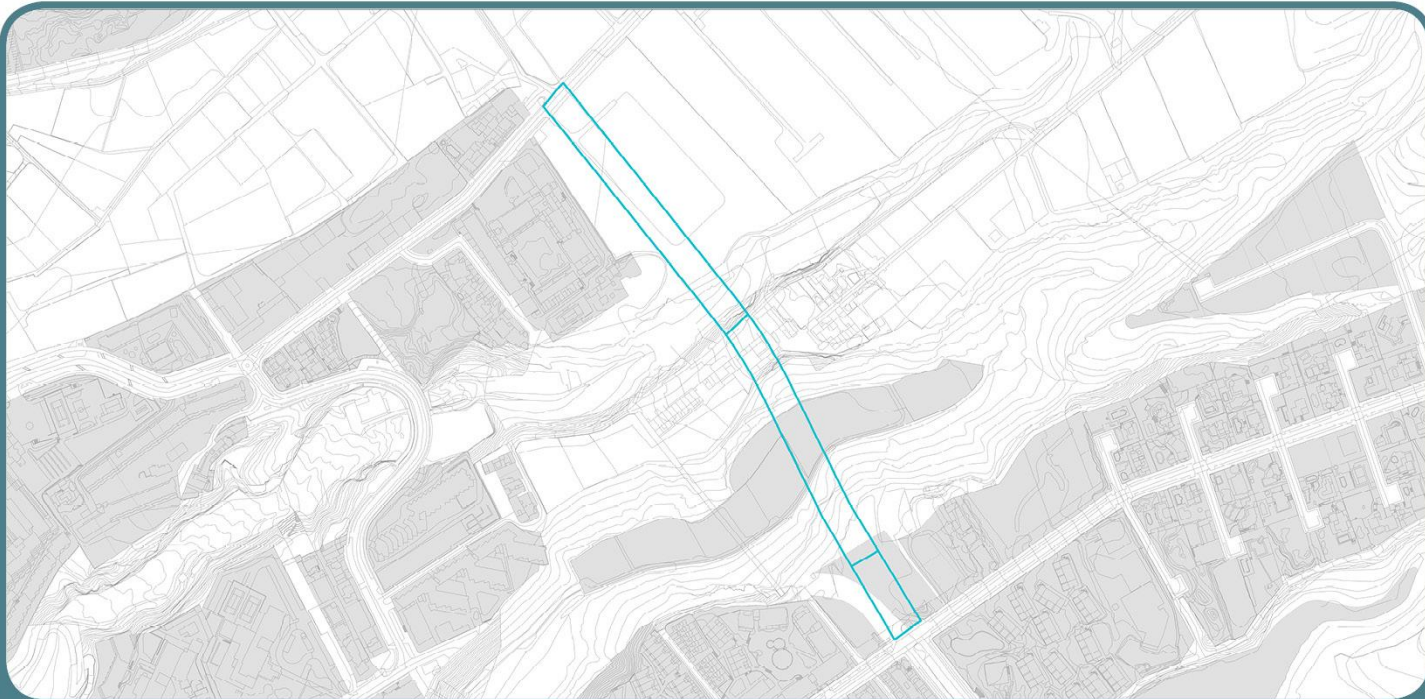
- TRAMO II – Subtramo 3: este tramo conecta el puente sobre el Barranco El Pinque con la Calle El Horno. El área de actuación es de 7.646,98 m².

Aunque la intervención se divida en tres tramos, se ejecutará siguiendo los mismos criterios en ambos casos.

ORTOFOTO DE SITUACIÓN



FOTO DEL ESTADO ACTUAL DE LA INTERVENCIÓN



ÁMBITO DE LA INTERVENCIÓN

Problemática detectada:



No existe un eje de conexión entre los ámbitos de Callao Salvaje y Playa Paraíso, siendo un problema importante ya que la única manera de llegar desde un ámbito de actuación a otro es por medio de la carretera TF-47 y por una vía por la que sólo está permitido el paso a vehículos agrícolas.

Este espacio conformará unos de los ejes principales de comunicación entre Playa Paraíso y Callao Salvaje, siendo un punto importante de relación entre ambos ámbitos.

Objetivos generales de la intervención:

El objetivo de la intervención es mejorar la conexión entre Callao Salvaje y playa Paraíso. Para ello se creará este tramo viario que dispondrá de amplias aceras así como de un carril en cada sentido de circulación.

Criterios de intervención:

En esta intervención se cumplirán los siguientes criterios:

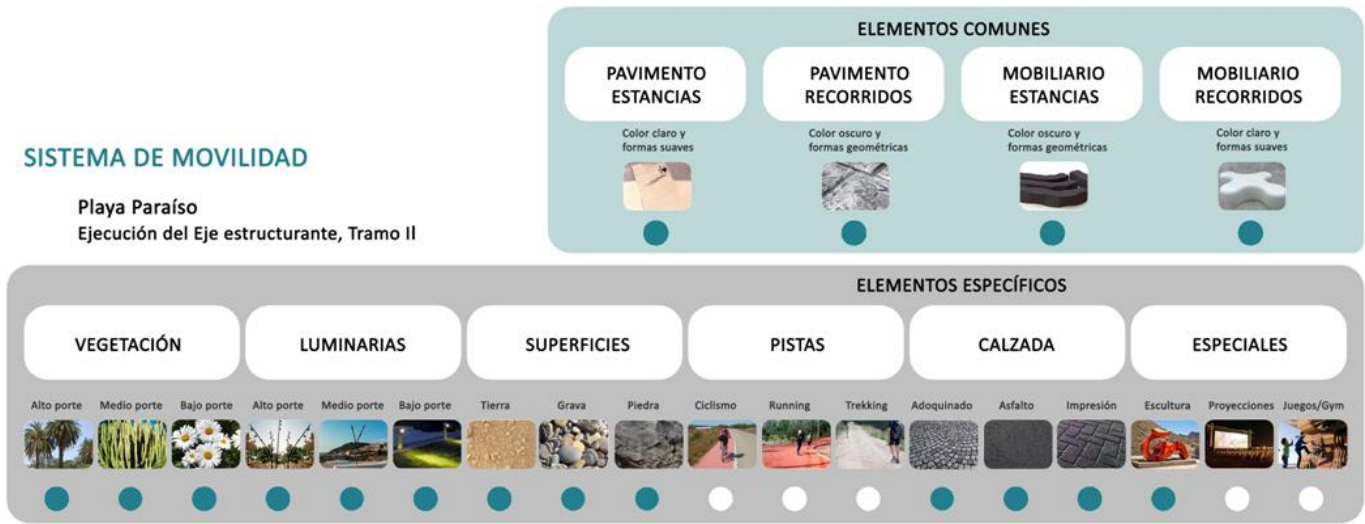
- Movilidad:
 - **Nueva área de calzada:** se ejecutará un paquete de firme adecuado para la intensidad de tráfico prevista, cumpliendo con la Normativa Vigente (Norma 6.1 – IC “Secciones de firme”).
 - **Nueva área de acera:** al ser una acera de nueva ejecución, se cumplirá con la Orden VIV/561/2010 y la Ley 8/1995 de Accesibilidad y supresión de barreras físicas y comunicación y su reglamento. Se intentará una homogeneización en los materiales utilizados acordes con el entorno.
 - **Configuración de la sección transversal:** La sección transversal disponible permite el diseño de una vía con acerados a ambos lados, una calzada de dos carriles que permitirá la circulación en doble sentido y plazas de aparcamiento en línea a ambos lados de la vía.
- Obra civil:
 - La ejecución del puente correspondiente al subtramo 2, debe integrarse en lo posible al entorno que lo rodea.
 - El puente planteado tendrá como tránsito peatones y vehículos, por lo que la sección debe ser suficiente para el uso diseñado. Cumpliendo las condiciones de movilidad antes descritas.
 - La elección de la tipología de puente a ejecuta será la que mejor se adapte a las características del terreno y del proyecto.
- Medidas ambientales:



- Con carácter general, en el diseño de la intervención se adoptarán las Medidas Ambientales que sean de aplicación, conforme a lo dispuesto en el Tomo II. Normativa.

Criterios de Diseño:

- Espacios de recorrido y estancia.
 - Se regulan por las condiciones particulares dispuestas en el Tomo II. Normativa.
- Líneas de Diseño:
 - Se concretan en los siguientes elementos específicos.



c) Tramo III: Calle El Horno – Avda. La Galga: se propone conectar los núcleos de Playa Paraíso y Callao Salvaje mediante dos tramos de viario. Este trazado alternativo al planteado al PGO vigente, permite cruzar transversalmente el cauce del barranco del Pinque.

A continuación se describe mediante una ficha la actuación prevista:



8.1.4 EJE ESTRUCTURANTE INDICATIVO, TRAMO III

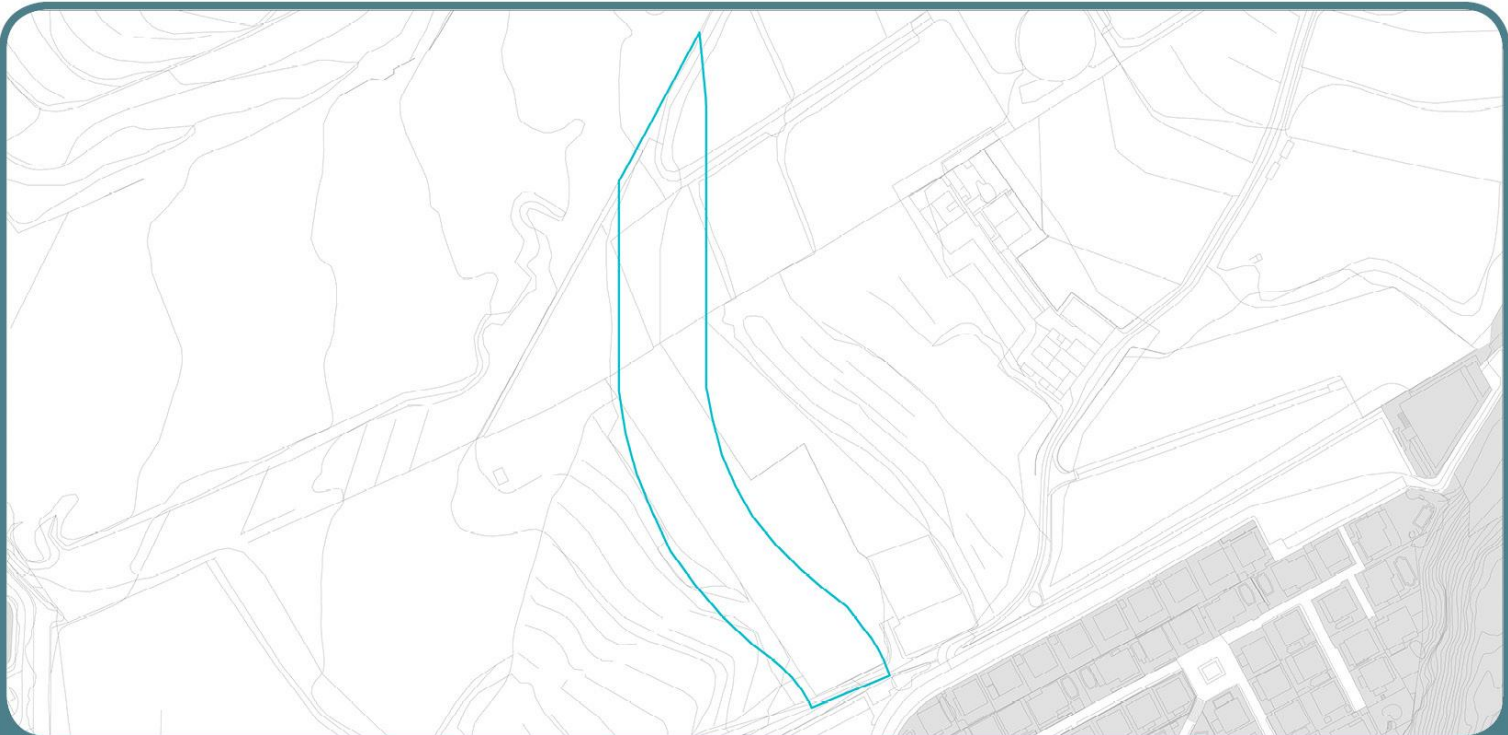
Ámbito y superficie de intervención:

El ámbito de la intervención ocupa desde la Calle El Horno hasta la Avenida La Galga. La superficie total de la intervención es 7.586,87 m².

ORTOFOTO DE SITUACIÓN



FOTO DEL ESTADO ACTUAL DE LA INTERVENCIÓN



ÁMBITO DE LA INTERVENCIÓN



Problemática detectada:

No existe un eje de conexión entre los ámbitos de Callao Salvaje y Playa Paraíso, siendo un problema importante ya que la única manera de llegar desde un ámbito de actuación a otro es por medio de la carretera TF-47 y por una vía por la que sólo está permitido el paso a vehículos agrícolas.

Este espacio conformará unos de los ejes principales de comunicación entre Playa Paraíso y Callao Salvaje, siendo un punto importante de relación entre ambos ámbitos.

Objetivos generales de la intervención:

El objetivo de la intervención es mejorar la conexión entre Callao Salvaje y playa Paraíso. Para ello se creará este tramo viario que dispondrá de amplias aceras así como de un carril en cada sentido de circulación.

Criterios de intervención:

En esta intervención se cumplirán los siguientes criterios:

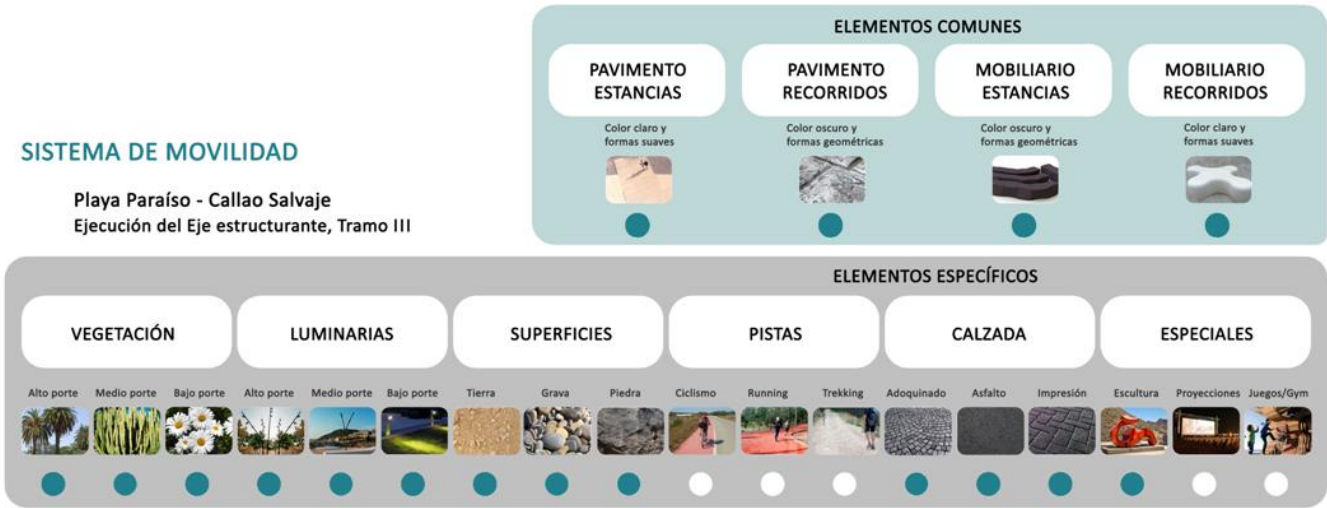
- Movilidad:
 - **Nueva área de calzada:** se ejecutará un paquete de firme adecuado para la intensidad de tráfico prevista, cumpliendo con la Normativa Vigente (Norma 6.1 – IC “Secciones de firme”).
 - **Nueva área de acera:** al ser una acera de nueva ejecución, se cumplirá con la Orden VIV/561/2010 y la Ley 8/1995 de Accesibilidad y supresión de barreras físicas y comunicación y su reglamento. Se intentará una homogeneización en los materiales utilizados acordes con el entorno.
 - **Configuración de la sección transversal:** La sección transversal disponible permite el diseño de una vía con acerados a ambos lados, una calzada de dos carriles que permitirá la circulación en doble sentido y plazas de aparcamiento en línea a ambos lados de la vía.
- Medidas ambientales:
 - Con carácter general, en el diseño de la intervención se adoptarán las Medidas Ambientales que sean de aplicación, conforme a lo dispuesto en el Tomo II. Normativa.

Criterios de Diseño:

- Espacios de recorrido y estancia.
 - Se regulan por las condiciones particulares dispuestas en el Tomo II. Normativa.
- Líneas de Diseño:



- Se concretan en los siguientes elementos específicos.



d) Tramo IV: Calle Daute – Tf 47, este tramo de viario permite conectar el eje longitudinal costero con el actual trazado de la TF-47.

En cuanto al diseño y morfología de este eje viario, se elimina la mediana que separa ambos sentidos de circulación, de forma que conforme a las características de cada tramo, se posibilite la redistribución de la sección: ampliando aceras e incluyendo áreas estanciales y miradores hacia el entorno natural.

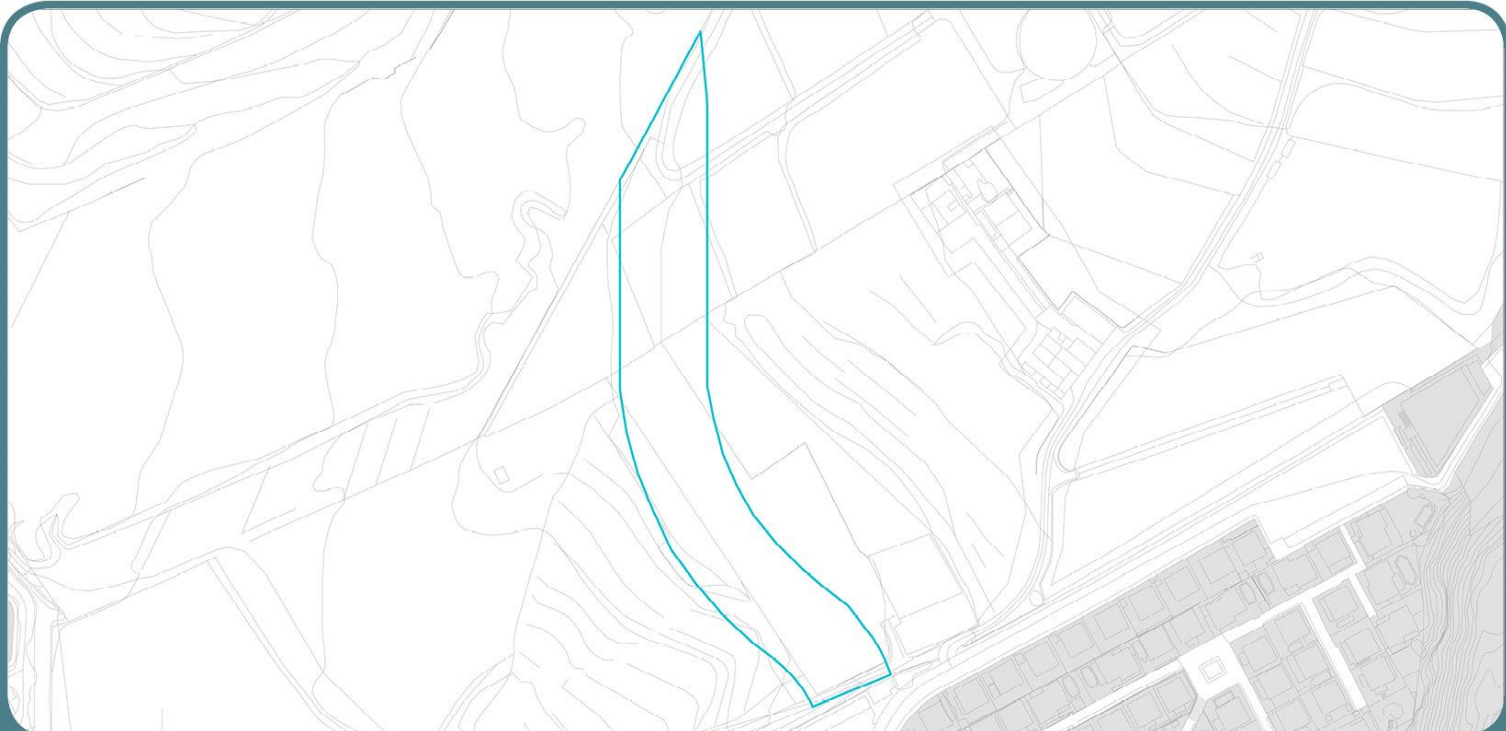
A continuación se describe mediante una ficha la actuación prevista:

8.1.5 EJE ESTRUCTURANTE INDICATIVO, TRAMO IV-1



Ámbito y superficie de intervención:

El ámbito de la intervención ocupa desde la Calle Daute (en Callao Salvaje) hasta la sección de inicio del Sector SO-3 Rocabella, donde se desarrolla un Plan Parcial. La superficie de intervención es de 8.125,76 m².

ORTOFOTO DE SITUACIÓN**FOTO DEL ESTADO ACTUAL DE LA INTERVENCIÓN****ÁMBITO DE LA INTERVENCIÓN****Problemática detectada:**



No existe un eje de conexión entre los ámbitos, con este tramo de viario se conformara el sistema general viario junto con las intervenciones nombradas anteriormente.

Objetivos generales de la intervención:

El objetivo de la intervención es mejorar la conexión entre los tres núcleos de actuación y así proporcionar al eje viario de una continuidad hasta la carretera TF-47. Para ello se creará este tramo de vía que dispondrá de amplias aceras así como de un carril en cada sentido de circulación.

Criterios de intervención:

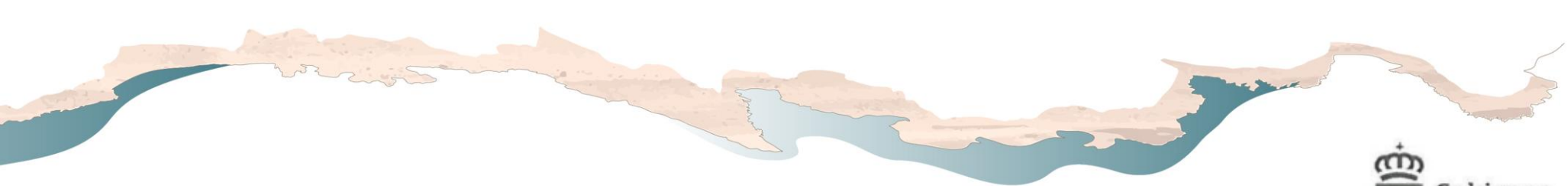
En esta intervención se cumplirán los siguientes criterios:

- Movilidad:
 - **Nueva área de calzada:** se ejecutará un paquete de firme adecuado para la intensidad de tráfico prevista, cumpliendo con la Normativa Vigente (Norma 6.1 – IC “Secciones de firme”).
 - **Nueva área de acera:** al ser una acera de nueva ejecución, se cumplirá con la Orden VIV/561/2010 y la Ley 8/1995 de Accesibilidad y supresión de barreras físicas y comunicación y su reglamento. Se intentará una homogeneización en los materiales utilizados acordes con el entorno.
 - **Configuración de la sección transversal:** La sección transversal disponible permite el diseño de una vía con acerados a ambos lados, una calzada de dos carriles que permitirá la circulación en doble sentido y plazas de aparcamiento en línea a ambos lados de la vía.
- Medidas ambientales:
 - Con carácter general, en el diseño de la intervención se adoptarán las Medidas Ambientales que sean de aplicación, conforme a lo dispuesto en el Tomo II. Normativa.

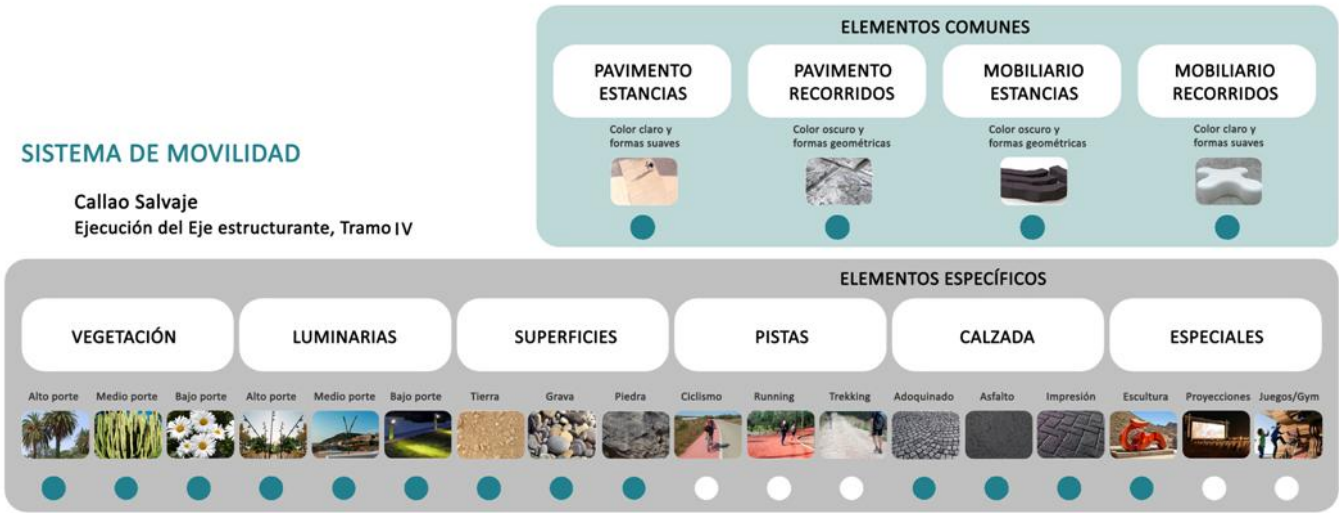
Criterios de Diseño:

- Espacios de recorrido y estancia.
 - Se regulan por las condiciones particulares dispuestas en el Tomo II. Normativa.





- Líneas de Diseño:
 - o Se concretan en los siguientes elementos específicos.





8.1.6 EJE ESTRUCTURANTE INDICATIVO, TRAMO IV-2

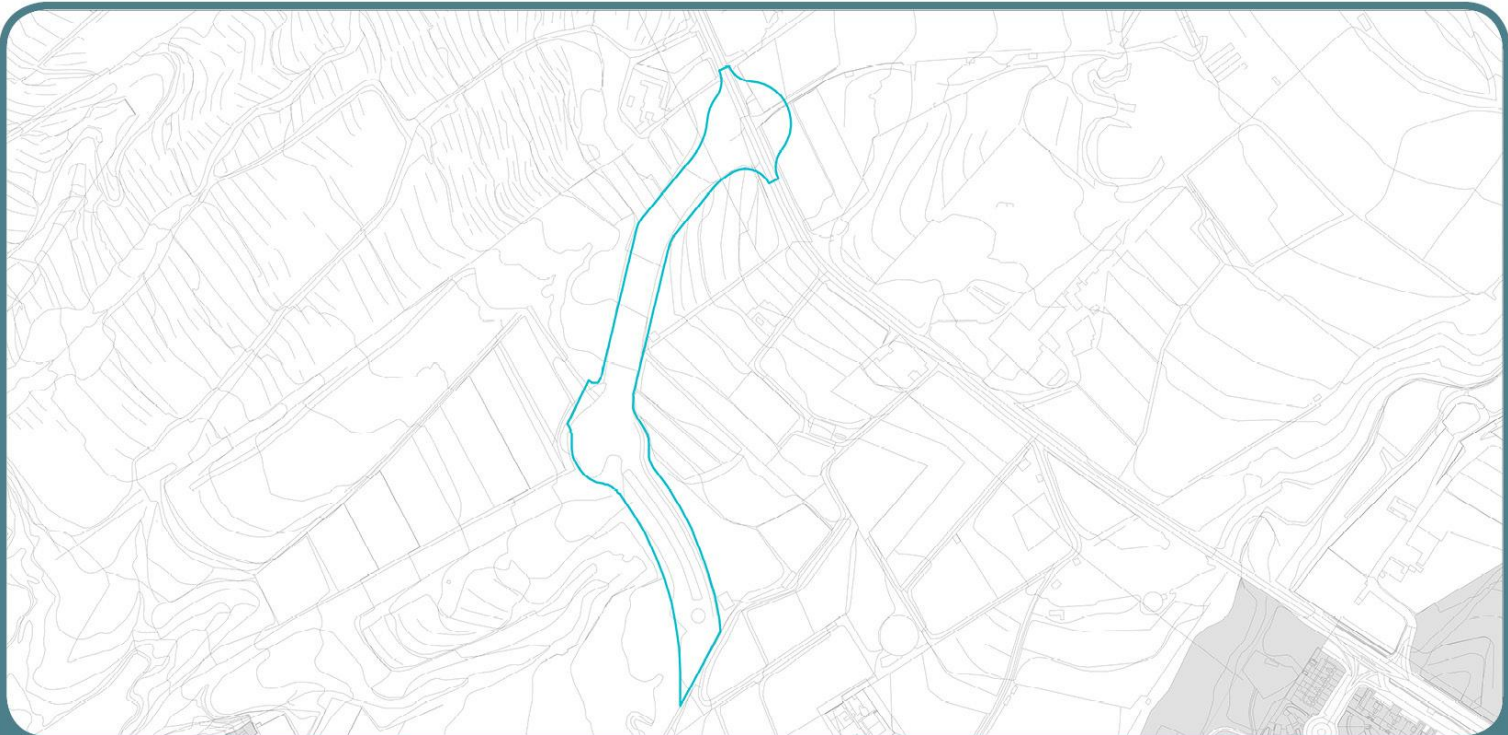
Ámbito y superficie de intervención:

El ámbito de la intervención abarca desde la sección de inicio del Sector SO-3 Rocabella, lo recorre y conecta con el viario existente de la TF-47. La superficie de intervención es de 17.781,18 m².

ORTOFOTO DE SITUACIÓN



FOTO DEL ESTADO ACTUAL DE LA INTERVENCIÓN



ÁMBITO DE LA INTERVENCIÓN



Problemática detectada:

No existe un eje de conexión entre los ámbitos, con este tramo de viario se conformara el sistema general viario junto con las intervenciones nombradas anteriormente.

Objetivos generales de la intervención:

El objetivo de la intervención es mejorar la conexión entre los tres núcleos de actuación y así proporcionar al eje viario de una continuidad hasta la carretera TF-47. Para ello se creará este tramo de vía que dispondrá de amplias aceras así como de un carril en cada sentido de circulación.

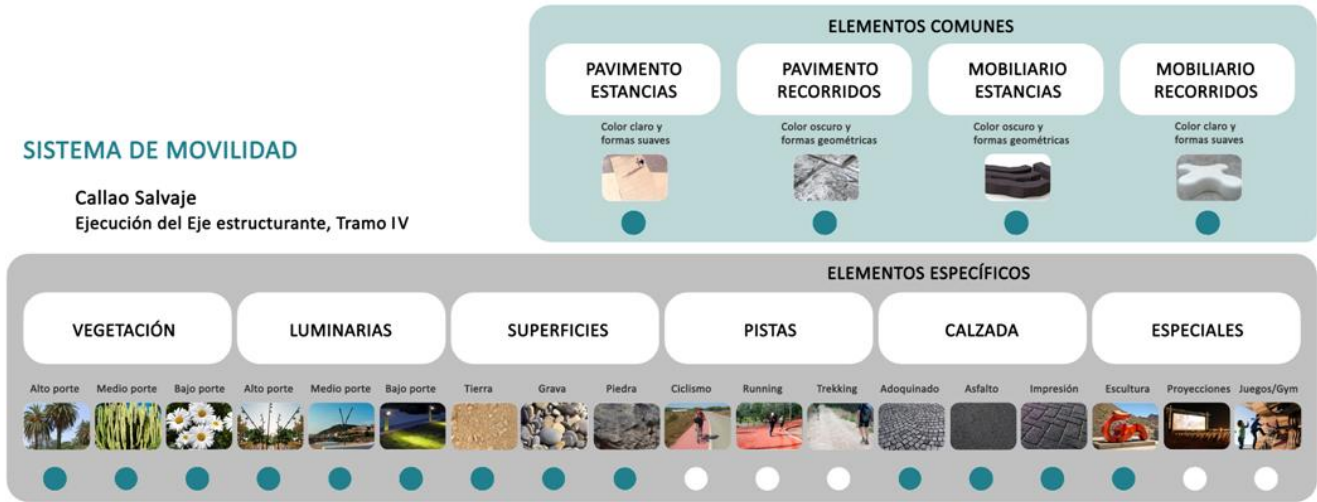
Criterios de intervención:

En esta intervención se cumplirán los siguientes criterios:

- Movilidad:
 - **Nueva área de calzada:** se ejecutará un paquete de firme adecuado para la intensidad de tráfico prevista, cumpliendo con la Normativa Vigente (Norma 6.1 – IC “Secciones de firme”).
 - **Nueva área de acera:** al ser una acera de nueva ejecución, se cumplirá con la Orden VIV/561/2010 y la Ley 8/1995 de Accesibilidad y supresión de barreras físicas y comunicación y su reglamento. Se intentará una homogeneización en los materiales utilizados acordes con el entorno.
 - **Configuración de la sección transversal:** La sección transversal disponible permite el diseño de una vía con acerados a ambos lados, una calzada de dos carriles que permitirá la circulación en doble sentido y plazas de aparcamiento en línea a ambos lados de la vía.
- Medidas ambientales:
 - Con carácter general, en el diseño de la intervención se adoptarán las Medidas Ambientales que sean de aplicación, conforme a lo dispuesto en el Tomo II. Normativa.

Criterios de Diseño:

- Espacios de recorrido y estancia.
 - Se regulan por las condiciones particulares dispuestas en el Tomo II. Normativa.
- Líneas de Diseño:
 - Se concretan en los siguientes elementos específicos.



8.1.7 OTRAS ACTUACIONES EN VÍAS

En Callao Salvaje, se propone la simplificación de la circulación rodada en el entorno de la playa de Ajabo, permitiendo, mediante una vía de nuevo trazado que conecte la bolsa de aparcamientos existentes al final de la calle La Lava con la Avenida La Galga, se genere un circuito entre la Avda. de La Galga por medio de una vía de doble sentido, para que los vehículos puedan acceder y salir de la bolsa de aparcamiento desde dicha avenida, evitando tráfico de agitación por las vías interiores.

Debido a la desconexión existente entre Iboibo y núcleo turístico de Callao salvaje se propone la construcción una vía de doble sentido de circulación con aceras en ambos lados con origen en la glorieta de la calle Venecia y que conecte con la calle El Callao. Para esta vía se recomiendan unas dimensiones de diseño con un ancho libre de aceras de 1,80 m y un ancho mínimo de 3 m por carril de circulación aunque se recomienda continuar con la sección de la calle San Marcos ya que este tramo seria una prolongación de dicha calle. Con la construcción de este tramo es necesario el cambio a doble sentido en un pequeño tramo de la calle El Callao para que el acceso y salida desde la nueva vía planteada sea más seguro. En el Anexo I del presente EMU, se ha realizado un estudio sobre la viabilidad de la implantación de una intersección con glorieta entre la Calle El Callao y la Avenida El Jable.

Por otro lado se llevan a cabo otro tipo de acciones de poca complejidad, que tienen un coste relativamente bajo respecto al resto de actuaciones planteadas por este EMU. Entre ellas:

- Mejora de señalización:

Señalización de los accesos y destinos desde/hacia las distintas zonas de estudio para que el acceso a los servicios y dotaciones, así como a las instalaciones alojativas sea más cómodo. De esta manera se recomienda que las indicaciones facilitadas mediante señalización reglada por normativa de carreteras o informativa del propio



ayuntamiento sea lo más fluida, eficaz y clara posible, para que el conductor encuentre con facilidad sus destinos haciendo el menor recorrido posible.

- Mejora de pavimentación:

La vida útil de un pavimento asfáltico es de aproximadamente 10 años, mientras que la de un firme rígido, tipo hormigón es de 20 años. Aún así y por razones de fallos en sistema es aconsejable el uso de pavimentos asfálticos salvo en los casos en los que por cuestiones medioambientales no sea posible. En ambos casos, la vida útil siempre quedará mermada si la red de drenaje de la vía presenta un estado de deterioro o es inexistente. Sería preciso llevar a cabo un amplio estudio de la red de drenaje de las carreteras del ámbito con el fin de mejorar la vida útil de los pavimentos y con ellos obtener importantes ahorros en trabajos de asfaltado.

En todos los núcleos se adoptan medidas para limitar la velocidad en el entorno urbano y se propone la mejora de la señalización de los destinos. Además se mejorarán aquellas vías que presenten un mal estado de conservación.

A continuación se muestra el esquema propuesto de la jerarquía viaria en los sectores de estudio:

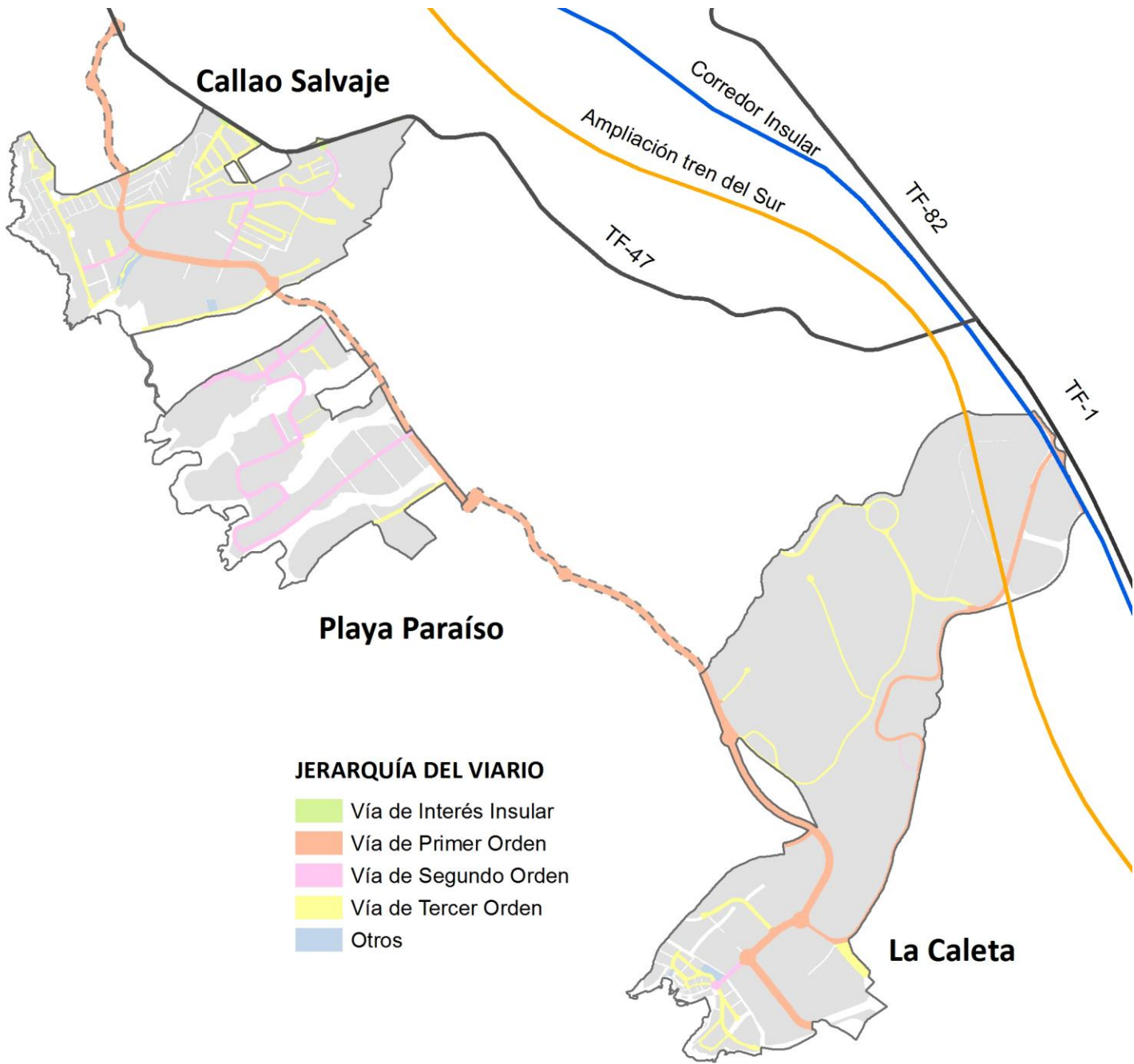


Imagen: Jerarquía viaria propuesta. **Elaboración propia**

8.2 RED DE SENDAS PEATONALES



Los diferentes elementos urbanísticos y de edificación necesitarán realizarse conforme a la determinación de los parámetros y exigencias establecidas con respecto a su carácter funcional y dimensional, para poder proporcionar a los usuarios del conjunto unas condiciones de accesibilidad y comunicación óptimas, una preocupación cada día más creciente en una sociedad avanzada. De esta manera, la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, aplicables a todo el Estado, desarrollando el mandato contenido en la disposición final cuarta del Real Decreto 505/2007.

En La Comunidad Autónoma de Canarias el Decreto 227/1997 de 18 de septiembre aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995 de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.

De esta forma, este estudio busca insertar la accesibilidad universal de manera que el espacio público apunte a un nuevo concepto más abierto a la diversidad y con una mayor calidad de uso, basándose en un referente unificador estatal para las personas con discapacidad con soluciones o parámetros de mayores exigencias que la Comunidad Autónoma de Canarias.

Por todo ello, los desniveles de sus superficies, longitudinal y transversal, así como los elementos comunes de la urbanización y el mobiliario urbano que se instale, se ajustarán a las condiciones de adaptabilidad que se especifiquen en el anexo 1: Urbanismo del Reglamento de carácter autonómico y por la Orden VIV/561/2010 de carácter estatal.

En el momento de diseñar la red peatonal dentro del modelo de ordenación se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- **Seguridad:** nadie quiere caminar en calles que parezcan peligrosas, poco iluminadas con coches que se desplazan a gran velocidad ni que hagan mucho ruido.
- **Comodidad:** que las vías sean funcionales, suficientemente amplias, que no haya que descender hasta la calzada continuamente, con sombra en verano, protegidas del viento, bien diseñadas incluso visualmente y que se tenga en cuenta los peatones con movilidad reducida y otras discapacidades.
- **Convenientes:** deben estar dotadas de servicios para el que camina.
- **Hospitalarias:** deben contener asientos adecuados, información sobre la ciudad y el conjunto de servicios.



- **Se ha tomado como referencia general para la propuesta red peatonal:**

- Aprovechar los espacios peatonales existentes en la zona, otorgando especial importancia al paseo marítimo.
- Delimitar recorridos peatonales preferentes que conecte las zonas comerciales y principales nodos atractores, como paradas de guaguas.
- Delimitar recorridos peatonales complementarios que conecten los preferentes o den cobertura hacia otros nodos atractores.

- **Criterios de diseño:**

- Banda de circulación mayor de 3 m. En principales ejes comerciales se recomienda 5 m.
- Itinerarios continuos, directos y funcionales, con trazados longitudinales, rectilíneos y sin quiebros innecesarios.
- Preferencia de paso en intersecciones con otros modos:
- Reducción de velocidad de vehículos motorizados.
- Reducción de la trayectoria y tiempo de espera de peatones.
- Cada 200 m se deberá disponer de áreas estanciales de actividades diversas (juegos, espera, compras, estancias, terrazas hoteleras, etc.).
- En vías urbanas básicas llevarán una banda de separación del tráfico motorizado, más o menos duro en función del tráfico.
- Con jardinería.
- Pavimentación diferenciada de la acera tradicional.
- Disposición de señalización horizontal y vertical.
- Disposición de información de la red peatonal – ciclista y transporte público.

La propuesta planteada mejora la accesibilidad en las vías cuyas secciones transversales lo permita. Para potenciar la movilidad interna de los peatones, se adoptan medidas específicas en cada núcleo:

En La Caleta, se suprimen los aparcamientos situados en el margen derecho (según el sentido de circulación) de la calle de Las Artes, en el tramo donde se concentran los establecimientos comerciales, para ampliar aceras.

En Callao Salvaje, se modificará la sección transversal de la calle La Lava, retirando aparcamientos y creando espacios más amplios para el peatón. Uno de los tramos de la calle de La Lava se convertirá a peatonal, con acceso restringido a los establecimientos y a los usuarios de garaje. En un tramo de la calle El Jable también se propone una



modificación de la sección para darle prioridad al peatón, para ello se retiran aparcamientos y se ensanchan las aceras.

Respeto al Paseo Marítimo; en La Caleta se proporciona al paseo marítimo unidad desde la Playa de La Enramada hasta La Playa El Varadero, a excepción de que, en este caso, el tramo entre la Playa de La Enramada y la de El Cabezo siga el trazado dispuesto en el Proyecto Técnico de Ejecución del Paseo Marítimo de la Playa de la Enramada, realizado por el Área de Política Turística, Sanidad y Consumo, Relaciones Institucionales y Recursos externos del Ayuntamiento de Adeje.

En Playa Paraíso se adecua la imagen del paseo marítimo existente a la identidad propuesta para el sistema costero del ámbito turístico. Se introducirá vegetación y mobiliario urbano que proporcionen sombra. Además se resolverá la unión entre Playa Paraíso y Callao Salvaje dándole continuidad al paseo marítimo de acuerdo con el Proyecto del Sendero Litoral de Callao Salvaje del Ayuntamiento de Adeje.

Debido a la imposibilidad de ejecutar un Paseo Marítimo en el frente litoral de Callao Salvaje, se modifica el diseño de la Calle La Lava para potenciar su tránsito peatonal en el tramo que va desde la Avenida El Jable hasta La Playa de Ajabo. Para ampliar sus aceras, este tramo del paseo pasará a tener un solo sentido de circulación. A su vez, se acondiciona el tramo de paseo marítimo desde los Apartamentos Perla Blanca hasta la piscina Beach Club Sueño Azul, conforme al trazado previsto por el PGO de Adeje.

En general como actuación en los tres núcleos se proponen dos líneas de actuación para el viario peatonal: La primera plantea la señalización y dotación de los servicios necesarios a la red existente. La segunda se apoya en completar la red de corredores transversales existentes que dan acceso al paseo marítimo para facilitar la conexión del interior del ámbito con su costa.

En el siguiente esquema se muestra la red peatonal propuesta de los núcleos de estudio:

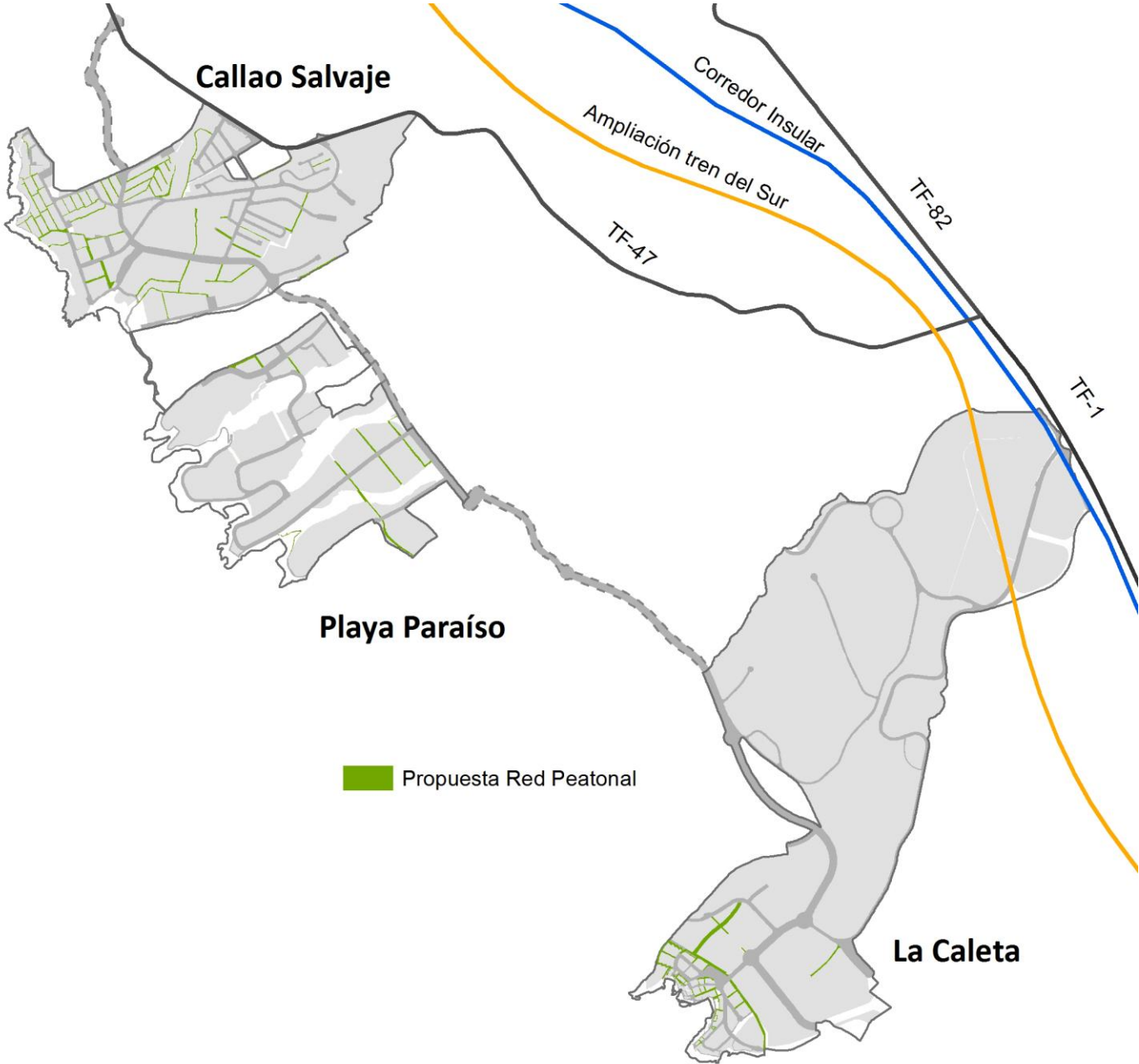
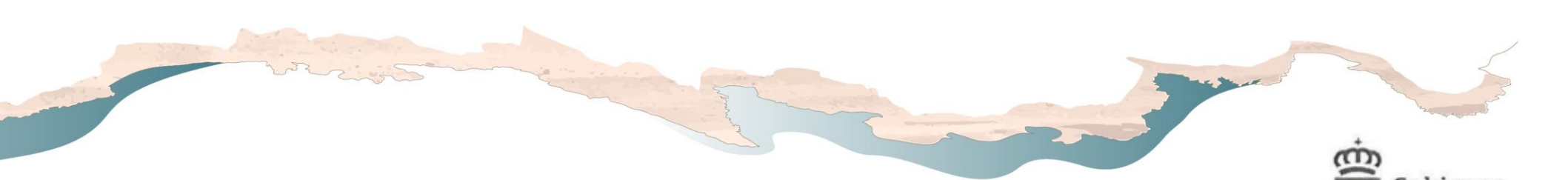


Imagen: Vario peatonal propuesto. **Elaboración propia**





8.3 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.

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.

Base = 100 (coche individual sin catalizador)

						
Consumo de espacio	100	100	10	8	1	6
Consumo de energía primaria	100	100	30	0	405	34
CO ₂	100	100	29	0	420	30
Monóxidos de nitrógeno	100	15	9	0	290	4
Hidrocarburos	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Contaminación atmosférica total	100	15	9	0	250	3
Riesgo inducido de accidente	100	100	9	2	12	3

 * **Coche con catalizador.** Hay que recordar que la técnica del catalizador sólo es eficaz cuando el motor está caliente. En distancias cortas en ciudad no se puede contar con un verdadero efecto benéfico anticontaminación.

Fuente: Informe UPI, Heidelberg, 1.989. (*) Vehículo con catalizador.

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.

- Criterio 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 prescindiera de la banda de aparcamiento adaptándola a carril para bicicletas.
- Respecto a los 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.
- Parque 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.

- Propuesta de red ciclista:

Se propone modificar el modelo de viabilidad del turismo, recuperando el 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 complementario.

Se plantea promover el uso de la bicicleta, para ello se propone una red ciclable con puntos préstamo de bicicletas. La red de estacionamientos se situará cerca de las paradas de guagua y bolsas de aparcamiento, tratando de convertirlo en el modo de transporte más cómodo, rápido y eficaz. El recorrido ciclista propuesto conecta la ciudad turística de Costa Adeje con el centro de alto rendimiento Tenerife Top Training situado en el núcleo de La Caleta recorriendo la carretera Fañabé - La Caleta y las avenidas Llano del Burro y de Los Acantilados.

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 del ámbito turístico.

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, lista en todo momento para usarse.





- 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.

En el esquema de a continuación, se representa el carril bici propuesto en el núcleo de La Caleta:



Imagen: Carril bici propuesto. **Elaboración propia**

8.4 RED DE APARCAMIENTOS



La regulación del aparcamiento en superficie es, desde hace tiempo, una de las herramientas más utilizada para rebajar los niveles de tráfico. La acción de pagar por el aparcamiento es una forma de asunción de los costes externos que el vehículo genera, de tal forma que los usuarios perciban que el aparcamiento es un coste más asociado al vehículo.

Las actuaciones necesarias para integrar y potenciar los usos no motorizados y la necesidad de minimizar la circulación de vehículos motorizados para reducir la elevada presencia de éstos en el espacio urbano y con ellos las molestias producidas aconsejan la reducción de plazas en superficie y la desincentivación de su uso masivo y durante muchas horas.

Se propone mejora las bolsas de aparcamientos actuales y aumentar el número de ellas para evitar los tráfico de agitación. Estas bolsas deberán estar apoyadas por recorridos peatonales atractivos y seguros desde estos recintos hasta los principales centros atractores.

En Callao Salvaje se amplía y mejora la distribución de la bolsa de aparcamientos cercana a la playa de Ajabo, para atenuar la pérdida de aparcamientos por las actuaciones en la calle La Lava y avenida El Jable.

En las siguientes tablas se muestra un resumen con el balance de aparcamientos de los tres núcleos:

LA CALETA	EN VÍA	BOLSA DE APARCAMIENTO	CARGA Y DESCARGA	MOVILIDAD REDUCIDA	BALANCE
Balance actual	1.705	120	0	1	1.826
Balance propuesto	1.483	105	0	1	1.589
DIFERENCIA APARCAMIENTOS	-222	-15	0	0	-237

Tabla: Propuesta red de aparcamientos La Caleta. **Elaboración propia**

En este caso el balance es negativo, ya que el ámbito de información es más amplio que el ámbito de ordenación, por lo que hay una reducción importante en el número de vías.

PLAYA PARAÍSO	EN VÍA	BOLSA DE APARCAMIENTO	CARGA Y DESCARGA	MOVILIDAD REDUCIDA	BALANCE
Balance actual	878	0	13	1	892
Balance propuesto	1.001	0	13	1	1.015
DIFERENCIA APARCAMIENTOS	123	0	0	0	123

Tabla: Propuesta red de aparcamientos Playa Paraíso. **Elaboración propia**



CALLAO SALVAJE	EN VÍA	BOLSA DE APARCAMIENTO	CARGA Y DESCARGA	MOVILIDAD REDUCIDA	BALANCE
Balance actual	1.335	421	9	8	1.773
Balance propuesto	1.586	444	9	8	2.047
DIFERENCIA APARCAMIENTOS	251	23	0	0	274

Tabla: Propuesta red de aparcamientos Callao Salvaje. **Elaboración propia**

En el siguiente esquema se representa la distribución de aparcamientos propuesta en los núcleos de estudio:



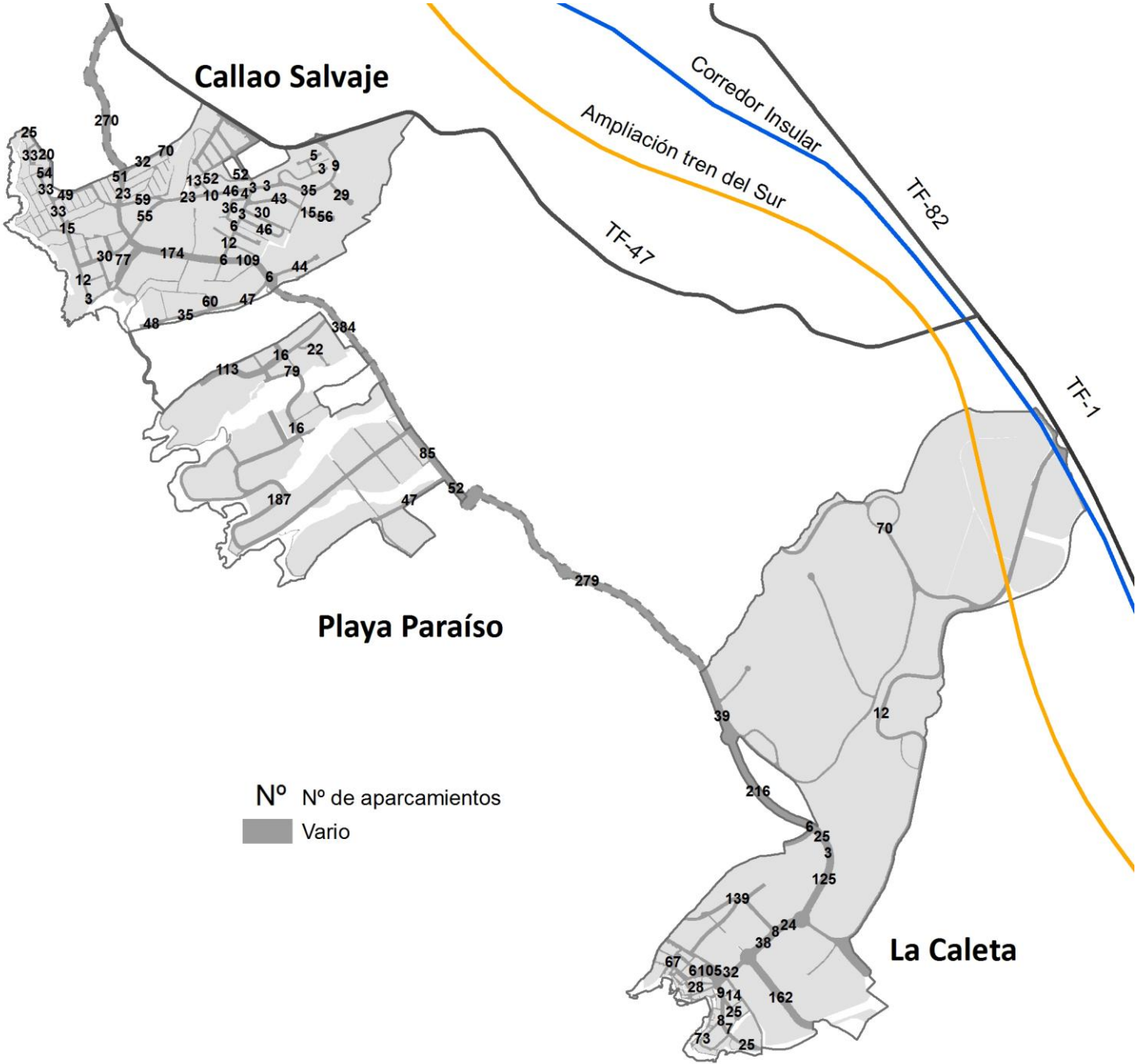
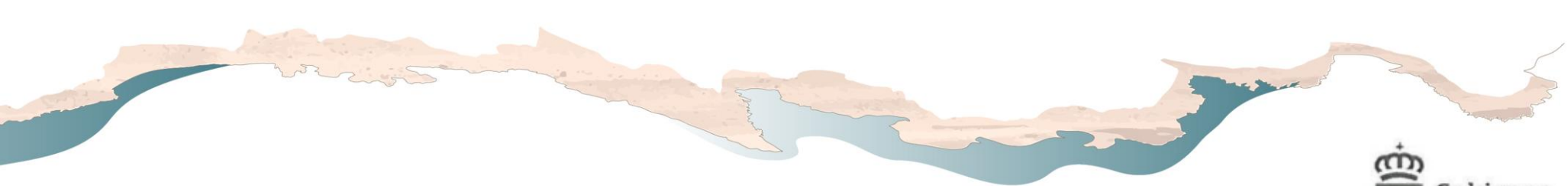


Imagen: Red de aparcamientos propuesto. Elaboración propia

Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad

8.5 TRANSPORTE COLECTIVO



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.

- **Red de servicio de guaguas**

Se propone una mejora de las actuales paradas de guaguas ya que muchas de ellas carecen zonas de espera confortables para los usuarios mejorar los punto de intercambio modal de transporte donde existan y crear puntos de intercambio modal en aquellos ámbitos en lo que no existan aparcamientos que permitan el intercambio de medio de transporte de manera sencilla para que así los usuarios de los vehículos privados estacionen sus vehículos en las bolsas de aparcamiento existentes y se desplacen a lo largo del ámbito turístico en transporte público como medio de desplazamiento rápido, económico y eficiente. Las paradas han de dar importancia a los puntos de interés que generan influencia de usuarios, como son: zonas de baño, zonas comerciales, parques, etc.

- **Red de servicio de taxis**

Las paradas se consideran suficientes, aunque no cubran todo la superficie el tiempo de espera del usuario por el servicio de taxi es adecuado para que éste llegue desde la parada a cualquier punto del ámbito.



9. 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 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.
- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que desarrolla el documento técnico de condiciones de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Plan Insular de Ordenación Territorial de Tenerife (PIOT).
- Recomendaciones para el Proyecto y diseño del Viario urbano, MOPT.
- Instrucción para el Diseño de la Vía Pública, Ayuntamiento de Madrid.
- Plan de Modernización, mejora e incremento de la competitividad de Playa Mogán, Gran Canaria, Proyecto de Gesplan, S.A.U.
- Plan de Modernización, mejora e incremento de la competitividad de Arona, Tenerife, Proyecto de Gesplan, S.A.U.
- Plan de Modernización, mejora e incremento de la competitividad de Adeje, Tenerife, Proyecto de Gesplan, S.A.U.
- Plan de Modernización, mejora e incremento de la competitividad de Maspalomas, Gran Canaria, Proyecto de Gesplan, S.A.U.



10. EQUIPO REDACTOR

Equipo de Gesplan

Arquitectos

Oscar Rebollo Curbelo. Coordinador de convenios de intervenciones privadas

Mónica Carolina Socas Hernández. Responsable de proyectos

Patricia Carmen González Fernández. Responsable de proyectos(Fase 1)

Geógrafo

Rafael Daranas Carballo

Ciencias del Mar

Beatriz Herrera Morán

Economista

Oliver Hernández Pérez. Coordinador de intervenciones privadas

María del Carmen Garriga Acosta

Juristas

Carlos Sayas Casanova. Coordinador jurídico de convenios de intervenciones privadas

Delineante

Juan Manuel Cruz Herrera

Equipo Colaborador

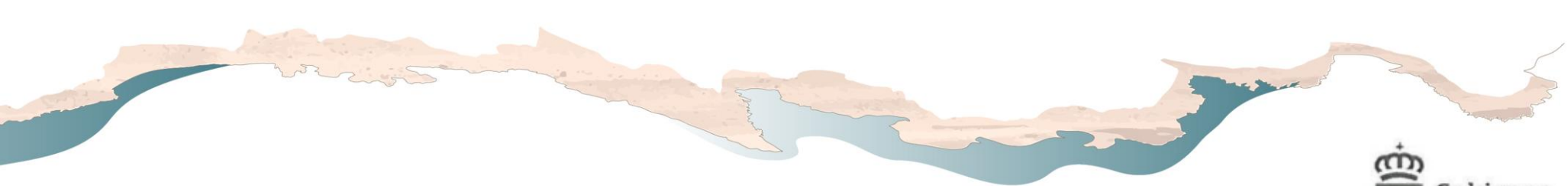
Arquitectos

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

Lara Bello Ascanio

Sara González Quintero





Carmen Rosa Santana Lladó

Juan Alberto Bercedo Bello

Laura Díaz Herrera

Pedro Apeles Díaz Ortiz

Gabriela León Luis

Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

Carmen Melián de Andrés

Ingenieros Técnicos de Obras Públicas

Carlos David Martín Dávila

Juristas

Isabel Morales Gutiérrez

Morerba Sánchez Gutiérrez (Fase 1)

Geógrafos

Víctor Manuel Valerio Hernández

Israel Páez Escobar

Economistas

Héctor Lite Mora

Delineantes

Yolanda Cabrera Hernández

Marcos Samuel Dorta Negrín

Esteban Robles Hernández

Sara Díaz Moro(Fase 1)



Ayuntamiento
de Adeje



Gobierno
de Canarias