

TOMO VIII - ANEXO I

MEMORIA DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD URBANA





Tomo VIII - Anexo I

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



JUSTIFICACIÓN DE LA NO IMPLANTACIÓN DE GLORIETA EN LA INTERSECCIÓN ENTRE LA CALLE EL CALLAO Y LA AVENIDA EL JABLE

El funcionamiento de una glorieta se basa en la prioridad de paso de los vehículos que circulan por la calzada anular, frente a los que pretenden entrar en ella desde los tramos. Sin embargo, contrariamente a cuanto pudiera parecer a primera vista, la calzada anular no constituye una sucesión de tramos de trenzado, sino que los vehículos entran directamente a la circulación rotatoria cuando ven en ella un hueco.

Por consiguiente, la distancia entre una entrada y la salida siguiente (o sea, el diámetro de la calzada anular) y la anchura de esta calzada tienen poca influencia en el funcionamiento y capacidad de la glorieta. La anchura de su entrada determina la capacidad de un acceso a una glorieta, y suele necesitarse mayor en zona urbana que fuera de poblado. Por otra parte, la inflexión de la trayectoria del vehículo en dicha entrada influye en su velocidad, y por lo tanto en la seguridad, especialmente si la velocidad de acceso es elevada.

Según el manual Recomendaciones sobre glorietas del Ministerio de Fomento (Dirección General de Carreteras): “Las glorietas resultan especialmente ventajosas si las intensidades de la circulación en los tramos que a ella acceden son del mismo orden de magnitud, o si los tráficos de giro predominan sobre los de paso. Por el contrario, si alguno de los tráficos de paso es muy predominante no resulta justificada -desde este punto de vista- la demora que le impone la glorieta. Su elevada capacidad permite disponer de una reserva para acomodar puntas de demanda, y permite evitar en muchos casos el recurso a la ordenación por semáforos.”

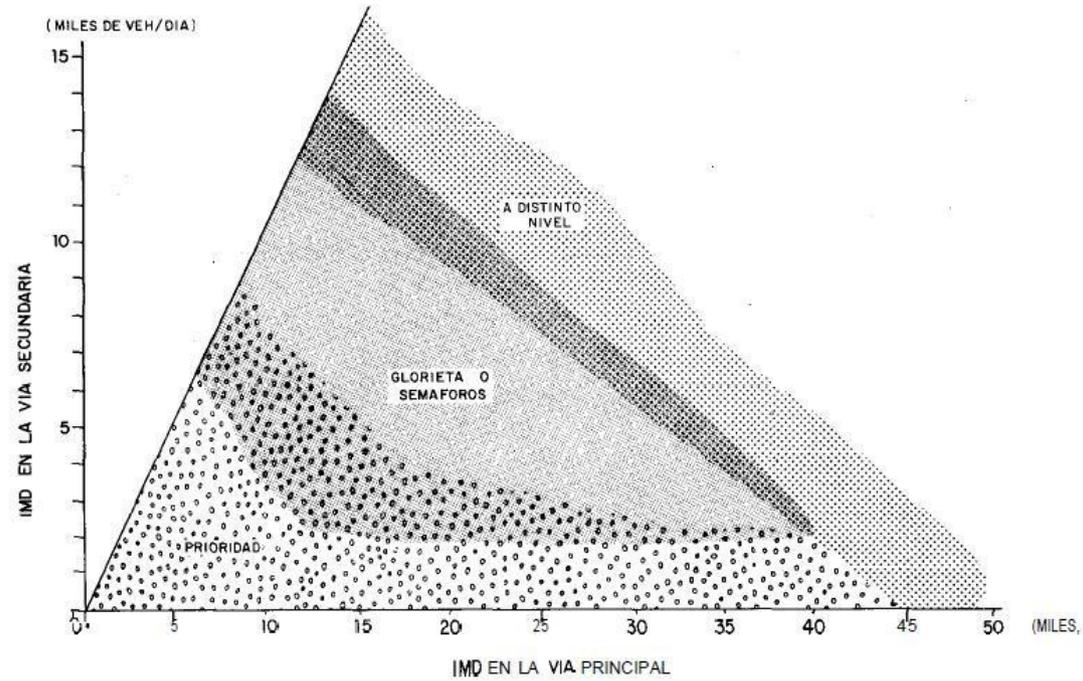


Imagen: tipo de intersección apropiada según la intensidad de la circulación en un nudo de 3 ramales. **Fuente:** Recomendaciones sobre glorietas del Ministerio de Fomento.

En el caso que nos atañe, se estudia la necesidad de implantar una nueva glorietta entre la calle El Callao y la avenida El Jable, en el núcleo de Callao Salvaje. La ubicación de la misma es la que se muestra en el siguiente esquema:



Imagen: ubicación intersección entre la calle El Callao y la avenida El Jable. **Fuente:** Google. **Elaboración propia**



Imagen: intersección convencional entre la calle El Callao y la avenida El Jable. **Fuente:** Google Street View



Tras numerosas salidas a campo y observaciones del tráfico en la zona, en ninguna situación se ha llegado al caso en que la intensidad y capacidad de las vías, produzcan demoras importantes en la intersección, hay que tener en cuenta que la vía que soporta más flujo vehicular es la que tiene prioridad (Avenida El Jable), además no se detectado ninguna de las siguientes condiciones:

- Elevado número de accesos a fincas, caminos o calles que puedan dar lugar a problemas de seguridad vial.
- Considerable presencia de vehículos pesados que hace disminuir la seguridad.
- IMD (Intensidad Media Diaria) elevada de vehículos.
- La vía no presenta datos de siniestralidad.

Este resultado es muy importante, pues significa que, en hora punta y para el caso de que se encuentre en funcionamiento la nueva vía propuesta de Iboibo, apoyándose en el gráfico presentado que tiene en cuenta las IMD de las vías, y las condiciones anteriores, se considera que no existirá congestión de tráfico que afecte a la intersección entre la calle El Callao y la avenida El Jable, por tanto no se ve justificada desde el punto de vista de la movilidad la instauración de dicha rotonda





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**