

PLAN DE MOVILIDAD DE LA ZONA TURÍSTICA DE SANTIAGO DEL TEIDE

FASE I: INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

PARTE III: INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

ÍNDICE GENERAL

1. INTRODUCCIÓN
2. OFERTA Y DEMANDA DEL TRANSPORTE PÚBLICO
 - 2.1. Líneas de transporte público
 - 2.2. relación demanda/oferta
 - 2.3. cobertura del sistema
3. INTERMODALIDAD
4. UTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR PARTE DE LOS TURISTAS
5. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

PLAN DE MOVILIDAD DE LA ZONA TURÍSTICA DE SANTIAGO DEL TEIDE FASE I: INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

PARTE III: INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

1. INTRODUCCIÓN

EL municipio del Santiago del Teide, tal y como se explica en la parte I: Caracterización de la movilidad únicamente cuenta con dos zonas de movilidad tal y como se especifica en la siguiente tabla:

| ZONAS DE MOVILIDAD | NÚCLEO DE POBLACIÓN | POBLACIÓN | PORCENTAJE | SUPERFICIE (km ²) | DENSIDAD DE POBLACIÓN |
|--------------------|----------------------------|---------------|--------------|-------------------------------|-----------------------|
| 105 | Puerto de Santiago | 4.987 | 43,4 | 1,21 | 4.121 |
| | Tamaimo | 2.318 | 20,2 | 13,23 | 175 |
| | Acantilado de Los Gigantes | 2.640 | 23,0 | 0,52 | 5.077 |
| | TOTAL | 9.945 | 86,5 | 14,96 | 665 |
| 106 | Arguayo | 556 | 4,8 | 19,26 | 29 |
| | Las Manchas | 150 | 1,3 | 2,18 | 69 |
| | El Molledo | 180 | 1,6 | 2,72 | 66 |
| | El Retamar | 91 | 0,8 | 0,76 | 120 |
| | Santiago del Teide | 457 | 4,0 | 3,83 | 119 |
| | Valle de Arriba | 114 | 1,0 | 7,61 | 15 |
| | TOTAL | 1.548 | 13,5 | 36,36 | 43 |
| | | 11.493 | 100,0 | 52,21 | 220 |

Por otro lado, el municipio de Santiago del Teide forma parte de la macrozona del Suroeste constituida, además, por los municipios de Adeje y Guía de Isora.



Imagen nº 1: Macrozona del Suroeste.

Como se desprende de la explotación de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad realizada en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte en la isla de Tenerife, en transporte público las relaciones de movilidad más destacadas son internas al municipio suponiendo un total de 2.300 viajes frente a unos 1.300 viajes externos al municipio.

Del número total de viajes internos al municipio la mayor relación se da en el interior de la zona turística analizada, representando el 89% de los viajes en transporte público en el interior del municipio de Santiago del Teide.

| Viajes internos a Santiago del Teide en transporte Público | | | |
|--|----------------------------------|----------------------------------|-------|
| | Santiago del Teide (Zona 105) | Santiago del Teide (Zona 106) | TOTAL |
| Santiago del Teide (Zona 105) | 2.273 | 76 | 2.349 |
| Santiago del Teide (Zona 106) | 102 | 102 | 203 |
| TOTAL | 2.375 | 178 | 2.552 |

A nivel externo el mayor flujo de viajes en transporte público se produce con los municipios de Adeje y Santa Cruz, y en menor medida con Guía de Isora tal y como se muestra en la siguiente tabla:

| Municipio | Viajes/día Transporte Público | % |
|------------------------|-------------------------------|----------------|
| Adeje | 589 | 45,57% |
| Guía de Isora | 136 | 10,51% |
| Santa Cruz de Tenerife | 568 | 43,93% |
| TOTAL | 1.294 | 100,00% |

2. OFERTA Y DEMANDA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

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

- Líneas de guagua
- Frecuencia y horarios
- Número de paradas y localización
- Relación Demanda/Oferla por tramo de vía

2.1. LÍNEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

El municipio de Santiago del Teide cuenta con un total de 5 líneas de transporte público regular, todas de carácter interurbano y operado por la empresa TITSA siendo éstas las que se enumeran y se representan a continuación:

| LÍNEA | DENOMINACIÓN | AMBITO |
|------------|---|-------------|
| 325 | Pto de la Cruz - Los Gigantes (Por Icod de Los Vinos) | Interurbana |
| 462 | Guía de Isora-Acantilado de Los Gigantes | Interurbana |
| 473 | Los Cristianos-Acantilado de Los Gigantes | Interurbana |
| 477 | Los Cristianos-Acantilado de Los Gigantes (Directa) | Interurbana |
| 493 | Guía de Isora-Acantilado de Los Gigantes | Interurbana |

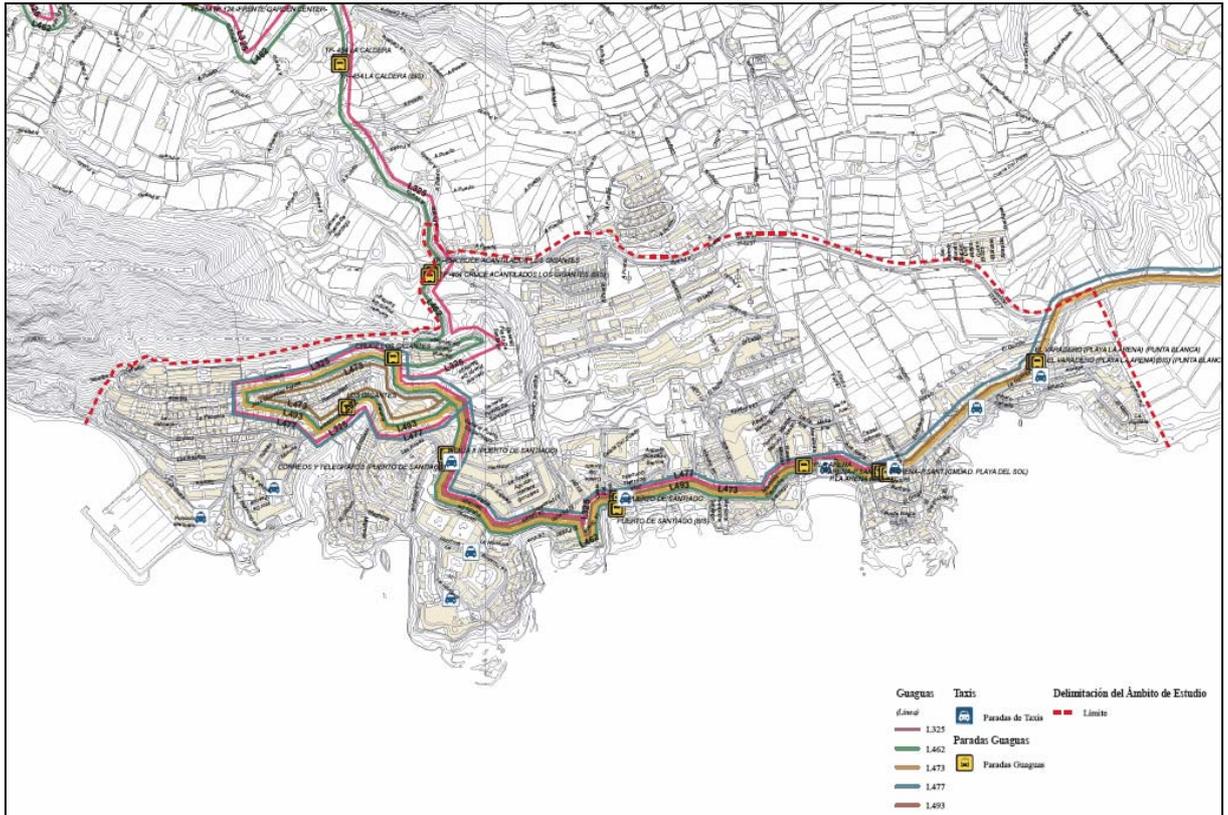


Imagen nº 2: Líneas de Transporte Público.

De entre estas líneas la que presenta mejor frecuencia es la línea que sale de Los Cristianos y llega a Los Gigantes, con el paso de un vehículo cada 28 min. El resto de las líneas que tienen relación con Santiago del Teide tienen una frecuencia superior a los 90 min, rebasándose en algún caso los 120 min.

2.2. RELACIÓN DEMANDA/OFFERTA

En este apartado se analiza la relación entre la demanda de pasajeros y la oferta de transporte público a lo largo de los principales corredores del ámbito turístico del municipio de Santiago del Teide.

Para ello se parte de los resultados obtenidos en la campaña de campo que se ha llevado a cabo para la redacción del Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife. Esta campaña de campo consistió en el conteo de los pasajeros subidos y bajados en cada una de las paradas de guaguas de cada una de las líneas.

En primer lugar, en el siguiente gráfico se analiza la demanda diaria a lo largo de los diferentes tramos de viario localizados en el ámbito de estudio:

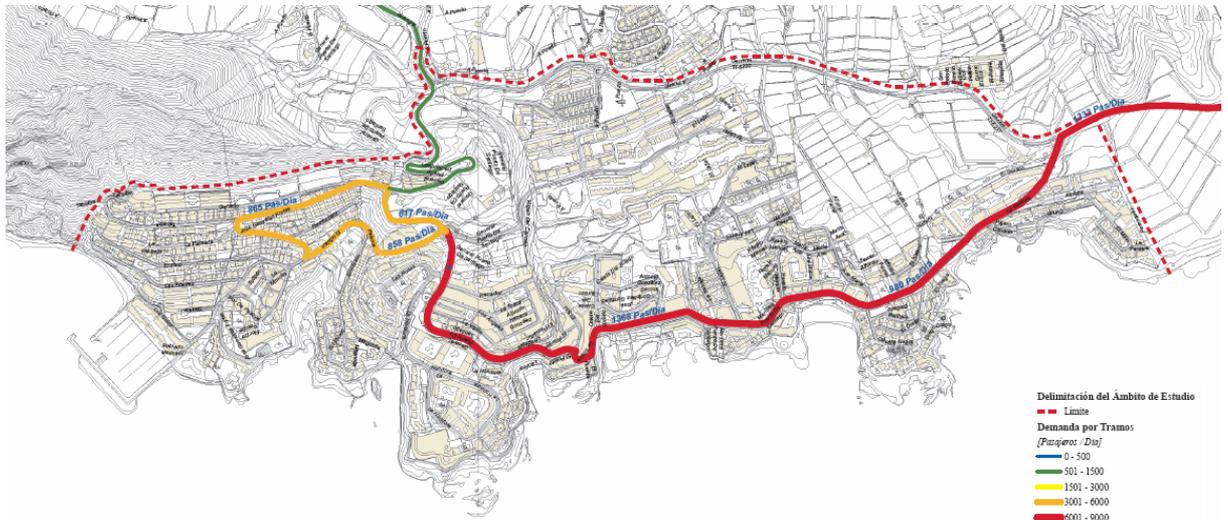


Imagen nº 3: Demanda Viajeros/día por tramos.

En la imagen anterior se observa cómo el tramo más demandado por parte de los usuarios del transporte público se corresponde con el centro turístico del municipio de Santiago del Teide (Avda. de Las Gaviotas-Avda. Marítima), con una demanda superior a las 1.300 pasajeros/día en su tramo más cargado, que corresponde con la vía de entrada y salida de la parada preferente existente en el municipio.

La relación entre la demanda y la oferta de plazas al día es un indicador del nivel de ocupación por tramos del transporte público. Para el cálculo de la oferta se han contabilizado la totalidad de líneas a su paso por cada tramo de viario en estudio. La relación demanda/oferta se muestra en la siguiente imagen:

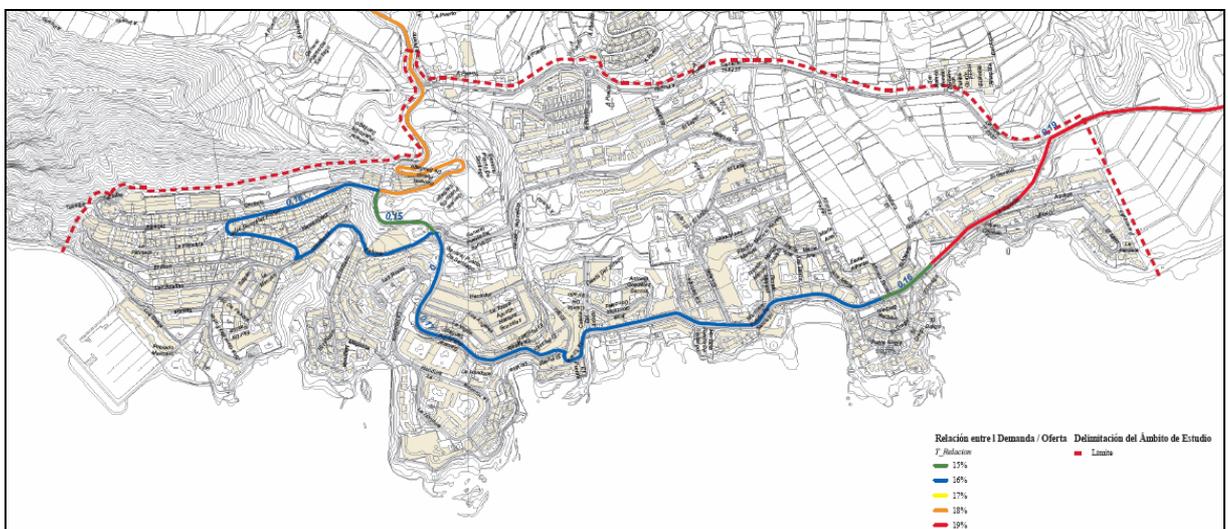


Imagen nº 4: Relación Demanda/Oferla (%).

Este indicador establece que prácticamente en todos los tramos de todo el ámbito analizado presenta ocupaciones inferiores al 20%. Sin embargo, tal y como se refleja en la siguiente tabla los datos de ocupación media por expedición son elevados por lo que se concluye que el grueso de la demanda no se localiza en la zona objeto de estudio.

Finalmente, en la tabla que sigue se indica la ocupación media por expedición para cada una de las líneas analizadas:

| LÍNEA | DENOMINACIÓN | Ocupación media/Expedición (Campaña de campo 2008) |
|-------|---|--|
| 325 | Pto de la Cruz - Los Gigantes (Por Icod de Los Vinos) | 28,17 |
| 462 | Guía de Isora-Acantilado de Los Gigantes | 17,67 |
| 473 | Los Cristianos-Acantilado de Los Gigantes | 66,05 |
| 477 | Los Cristianos-Acantilado de Los Gigantes (Directa) | 41,50 |
| 493 | Guía de Isora-Acantilado de Los Gigantes | 28,92 |

2.3. COBERTURA DEL SISTEMA

En la zona turística del municipio de Santiago del Teide el acceso al transporte público se realiza a través de las 8 paradas existentes en el municipio.

La Zona Turística de Santiago del Teide cuenta con una parada preferente ubicada en la Avenida Marítima junto a la Playa de La Arena. En la imagen que se muestra a continuación se localiza dicha parada.



Foto nº 1: Ubicación de la Parada Preferente en la Avda. Marítima Puerto de Santiago.

En este apartado se analiza la cobertura del sistema, entendida como porcentaje de la población o territorio que pueden considerarse con acceso al sistema de transporte público y las condiciones en que éste se realiza.

A continuación se calcula el área de influencia de cada parada considerando un radio de acción variable de unos 300 m, o lo que es equivalente, a unos 6 minutos andando a una velocidad media de 3 Km/h en llano. Estos parámetros han sido afectados por la pendiente, importante en sentido transversal a la costa, de tal forma que la distancia de cobertura decrece de forma inversamente proporcional a la pendiente.

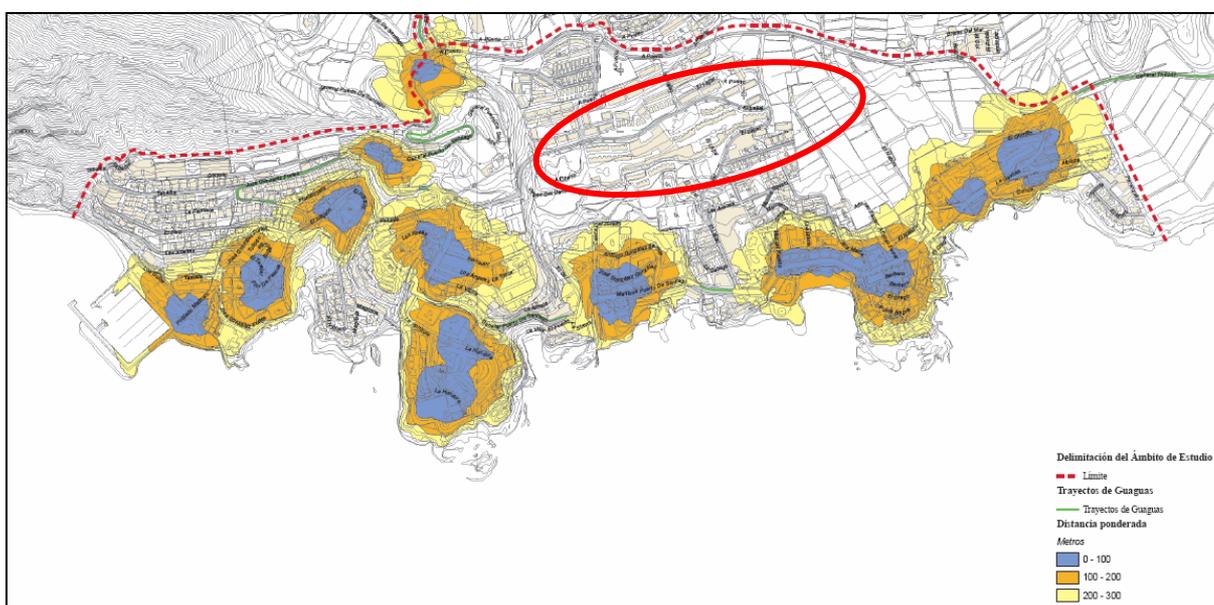


Imagen nº 5: Cobertura de las paradas del transporte público.

De entre las zonas que no quedan cubiertas por el servicio de guaguas y que presentan un nivel de edificación medio, destaca la nueva zona alta del núcleo de Puerto de Santiago (marcado con un círculo rojo) si bien todavía parece no tener una ocupación completa de la edificación.

Para analizar las condiciones de calidad en que se produce el acceso al transporte público se han analizado las frecuencias mínimas de paso por cada parada. Destaca que la única parada con una frecuencia de paso inferior a las 2 horas es la localizada en la Avenida de Las Gaviotas, teniendo una frecuencia de unos 30 min.

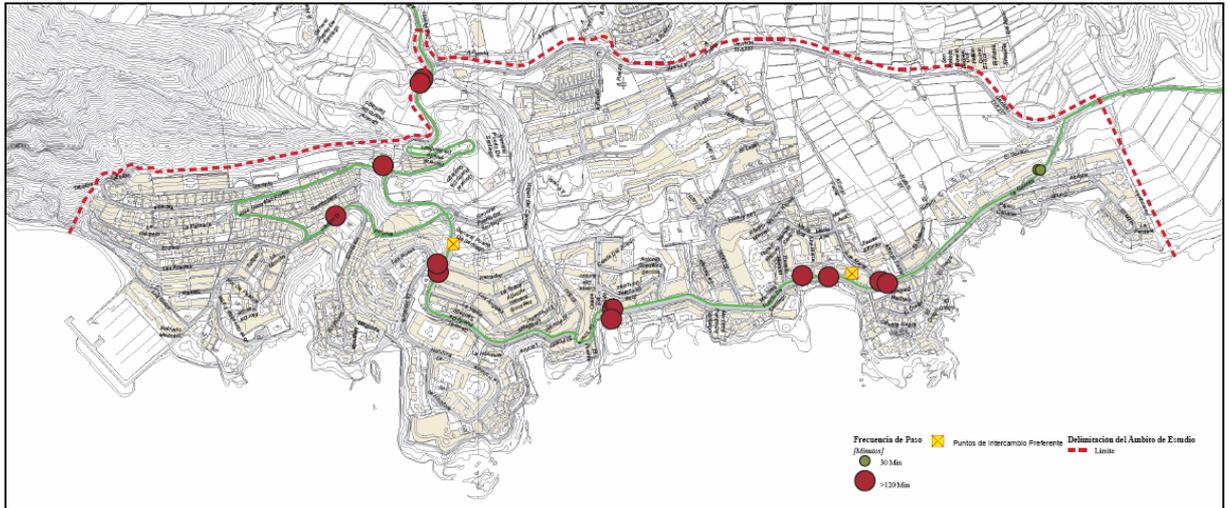


Imagen nº 6: Paradas del transporte público en función de la frecuencia de paso.

Las paradas de taxis disponen de buena cobertura, correspondiendo a las zonas de mayor densidad poblacional, actividad comercial y alojamientos turísticos.

2.3.1. EXCLUSIVIDAD Y PRIORIDAD

A partir de la oferta y demanda del transporte público se analiza la necesidad de dotar de carriles exclusivos o preferencias de paso para el transporte público. Para ello se analizan los diferentes corredores que puedan ser competitivos y así disminuir los tiempos de viajes a los usuarios de las guaguas.

A continuación se muestra el número total de expediciones al día que circulan por cada vía del ámbito, destacando por encima del resto el corredor mencionado. La vía que soporta un mayor flujo de transporte público es la Avenida Marítima de Puerto de Santiago.

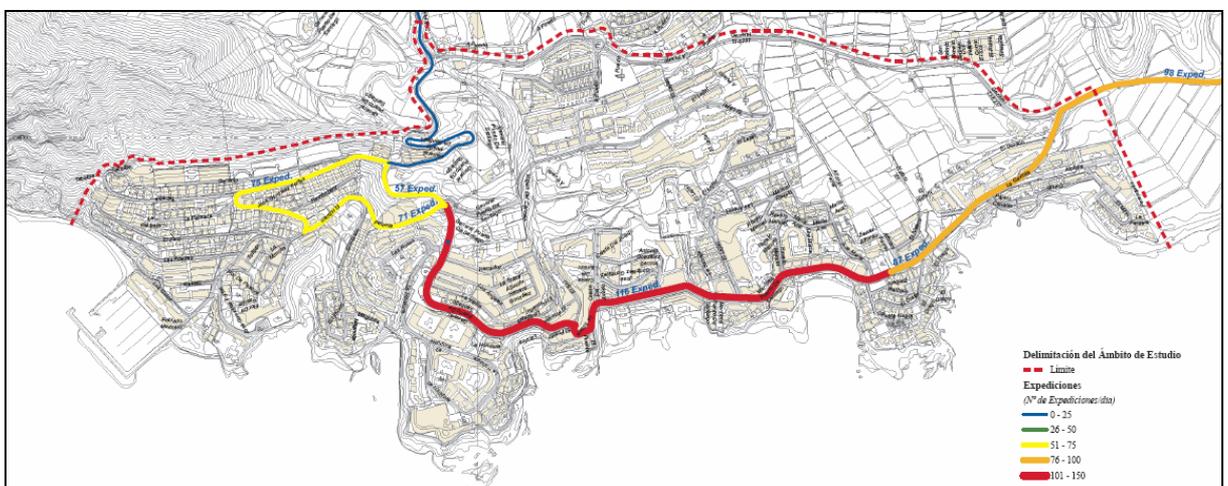


Imagen nº 7: Nº de Expediciones/día por tramos.

Si se calcula el número de expediciones que circulan al día por las vías mencionadas, en la vía más saturada se obtiene un total de unas 118 expediciones/día (8 expediciones/hora), cifra que está lejos de las 30 expediciones/hora considerado habitualmente como mínimo para la creación de carriles bus exclusivos. Por ello y dado el comportamiento del tráfico y las secciones existentes (imposibilidad de ampliarlas) no parece necesaria la introducción preferencia para el transporte público más allá del uso de corredores que pudieran tener restricción al tráfico en general.



Imagen nº 8: Avenida Marítima.

3. INTERMODALIDAD

La intermodalidad consiste en la coexistencia de distintos modos de transporte y su perfecta combinación para favorecer un mejor uso del transporte público por parte de los ciudadanos.

La principal ventaja del transporte intermodal está en la posibilidad de combinar las ventajas características de cada modo de transporte implicado. De entre los factores favorables al transporte intermodal destaca, por encima del resto, el coste. La optimización de la intermodalidad tiene importantes efectos económicos como son:

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

Uno de los requerimientos básicos para conseguir una buena accesibilidad del transporte es el configurar las estaciones de guagua de modo que se minimicen los recorridos peatonales, aumentando el atractivo de la utilización del transporte público y los desplazamientos a pie.

La intermodalidad en la realización de viajes es prácticamente inexistente en el municipio de Santiago del Teide. No obstante se localizan ciertos puntos preferentes para la realización de intercambios con el taxi básicamente pero también para el desplazamiento a pie. Estos puntos son Playa de la Arena y la zona de la Vigilia.

4. UTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR PARTE DE LOS TURISTAS

La distribución por modo de transporte usado por el turista afincado en la Zona Turística de Santiago del Teide, obtenido a partir del patrón de movilidad del turista en el conjunto de la Comarca Suroeste de es la siguiente:

- A pie 1,3%
- Modos privados 51,4%
- Modos públicos 47,3%

| MODO DE TRANSPORTE | NÚMERO | % |
|------------------------------------|--------------|----------------|
| 01.- A pie | 71 | 1,05% |
| 02.- Coche alquilado | 3.263 | 48% |
| 03.- Guagua discrecional turística | 2.680 | 39,43% |
| 05.- Guagua interurbana | 366 | 6,79% |
| 07.- Bicicleta propia | 0 | 0,00% |
| 09.- Taxi | 144 | 2,13% |
| 10.- Barco | 142 | 2,10% |
| 12.- Transporte especial | 21 | 0,31% |
| 13.- Otros | 0 | 0,19% |
| TOTAL | 6.799 | 100,00% |

Tabla nº 1: Modo de transporte utilizado para los desplazamientos.

5. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

Como principales conclusiones destacan:

- De las cinco líneas de transporte público que prestan su servicio a la zona turística de Santiago del Teide, dos de ellas conectan este municipio con la comarca Sureste (Los Cristianos) y otras dos con el resto de la comarca Suroeste (Guía de Isora). La línea restante une Santiago del Teide con el municipio de Puerto de la Cruz.
- Las frecuencias de paso son bajas, el 80% de las líneas de transporte público a su paso por la zona turística de Puerto de Santiago tienen una frecuencia entre 90 y 120 min.
- La línea con mayor captación de viajeros es la 473 (Los Cristianos-Acantilado de Los Gigantes) superando los 1,5 mill. de pasajeros en 2007.
- La relación oferta/demanda da unos valores por debajo del 20% de ocupación en los tramos dentro de la zona de estudio. Las mayores ocupaciones se dan en la zona de Adeje, correspondiendo a viajes fuera de la zona de estudio.
- El turista utiliza en gran medida el transporte discrecional mientras el transporte regular alcanza una utilización similar a la de los residentes en sus viajes fuera del ámbito del alojamiento. La demanda de utilización de guaguas de servicio regular por parte de los turistas supera ligeramente los 400 viajes/día.
- La dispersión de la población residente en la comarca, las facilidades de aparcamiento para el vehículo privado y las bajas frecuencias del transporte público aparecen como las principales causas de la baja cuota en el reparto modal del transporte público regular de guaguas.