

PMUS

Redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Adeje

PMUS
ADEJE

2023

Fase I: Análisis y Diagnóstico



CONTENIDO

1	INTRODUCCIÓN.....	17
1.1	Normativa y antecedentes.....	18
1.1.1	Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)	18
1.1.2	Europeo	19
1.1.3	Nacional	22
1.1.4	Autonómico	22
1.1.5	Insular	23
1.1.6	Local.....	32
1.1.7	Otros planes y proyectos realizados	33
1.2	Objetivos	40
1.2.1	Principios del PMUS.....	41
1.2.2	Ámbito de impacto y objetivo General.....	41
1.2.3	Objetivos específicos	41
1.3	Metodología de desarrollo del PMUS.....	42
1.3.1	Generalidades y Fases	42
1.3.2	Entregables	43
1.3.3	Horizonte temporal.....	44
1.3.4	Zonificación	45
2	CARACTERIZACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO	49
2.1	Marco físico y territorial	49
2.1.1	Ámbito territorial.....	49
2.1.2	Núcleos poblacionales.....	51
2.1.3	Clima	55
2.2	Estructura urbana y actividad socioeconómica	56
2.2.1	Modelo de ocupación del territorio.....	56
2.2.2	Población.....	59
2.2.3	Actividad económica	63
2.2.4	Motorización	64

2.2.5	Equipamientos.....	68
3	MOVILIDAD GENERAL.....	80
3.1	Antecedentes.....	80
3.1.1	Características del hogar	80
3.1.2	Características de la población.....	82
3.1.3	Características generales de la movilidad.....	83
3.2	Movilidad global.....	88
3.2.1	Generación de viajes.....	89
3.2.2	Reparto modal.....	94
4	ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE LA MOVILIDAD	97
4.1	Movilidad activa.....	97
4.1.1	Infraestructura peatonal.....	105
4.1.2	Infraestructura ciclista y VMP	111
4.1.3	Infraestructura y servicios para el transporte público	117
4.1.4	Transporte público regular	117
4.1.5	Taxi.....	143
4.1.6	Demanda de transporte público regular.....	146
4.2	Distribución Urbana de Mercancías (DUM)	151
4.3	Tráfico y circulación	154
4.3.1	Jerarquía y descripción viaria.....	154
4.3.2	Demanda de uso.....	163
4.3.3	Conclusiones.....	169
4.4	Aparcamiento	171
4.4.1	Oferta de aparcamiento.....	171
4.4.2	Demanda de aparcamiento	176
4.4.3	Conclusiones.....	181
4.5	Movilidad eléctrica	181
4.6	Intermodalidad	185
5	IMPACTO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD SOBRE POBLACIÓN Y MEDIO URBANO....	186
5.1	Modelo de tráfico	186
5.1.1	Introducción	186
5.1.2	Datos de partida.....	186
5.1.3	Metodología y descripción de los trabajos	189
5.1.4	Modelo de macrosimulación	189
5.1.5	Modelos de microsimulación.....	193
5.2	Análisis de seguridad vial	211

5.3	Análisis del ruido	211
5.4	Análisis de la contaminación.....	214
5.4.1	Situación global.....	214
5.4.2	Calidad del aire	215
5.4.3	Cálculo de emisiones.....	216
6	DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD.....	218
6.1	Condicionantes territoriales y movilidad general	218
6.2	Diagnóstico de la movilidad peatonal.....	219
6.3	Diagnóstico de la movilidad ciclista y VMP.....	221
6.4	Diagnóstico de la movilidad en transporte público.....	222
6.5	Diagnóstico de la movilidad en vehículo privado	223
6.6	Diagnóstico sobre la energía y medioambiente del sistema de movilidad.....	225
6.7	Análisis DAFO	226
	ANEXO I. Trabajos de campo.....	228
	ANEXO II. Inventario de infraestructura ciclista.....	288
	ANEXO III. Inventario de infraestructuras y servicios para el transporte colectivo y taxis.....	290
	ANEXO IV. Demanda de viajeros por parada	298
	ANEXO V. Inventario de infraestructura vial	303



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Características del PMUS de Adeje.....	17
Figura 2.	Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).....	18
Figura 3.	Agentes intergubernamentales.....	20
Figura 4.	Fases del PMUS de Adeje	43
Figura 5.	Aplicación móvil TITSA.....	141

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.	Estimación de viajeros por tramos del Tren del Sur (año 2027).....	29
Gráfico 2.	Climograma de Adeje.....	56
Gráfico 3.	Evolución de la población de Adeje según sexo.....	60
Gráfico 4.	Pirámide poblacional de Adeje.....	61
Gráfico 5.	Habitantes por lugar de nacimiento.....	62
Gráfico 6.	Residentes extranjeros en Adeje	62
Gráfico 7.	Número de empleos Adeje	63
Gráfico 8.	Nº de empleos en el sector de los servicios en Adeje	63
Gráfico 9.	Parque de vehículos de Adeje (2023)	65
Gráfico 10.	Evolución del parque móvil de Adeje.....	65
Gráfico 11.	Tipo de combustible	66
Gráfico 12.	Parque de vehículos según su tipología y combustible	66
Gráfico 13.	Evolución del parque de vehículos eléctricos en Adeje	67
Gráfico 14.	Evolución de la tasa de motorización.....	67
Gráfico 15.	Aparcamiento en el lugar de residencia.....	81
Gráfico 16.	Aparcamiento en el lugar de destino en día laborable y en sábado.....	81
Gráfico 17.	Actividad económica de las personas residentes de Adeje	82
Gráfico 18.	Disponibilidad de vehículo en Adeje	83
Gráfico 19.	Motivo de los viajes según día tipo	84
Gráfico 20.	Reparto de viajes motorizados y no motorizados según día tipo	85
Gráfico 21.	Viajes en transporte privado en Adeje.....	86
Gráfico 22.	Modo de desplazamiento en la isla de los turistas de Adeje	86
Gráfico 23.	Distribución viajes Adeje	89
Gráfico 24.	Desplazamientos externos según tipo de movilidad.....	93
Gráfico 25.	Distribución horaria de los desplazamientos	93

Gráfico 26.	Reparto modal.....	94
Gráfico 27.	Reparto modal diferenciando residentes de no residentes	95
Gráfico 28.	Reparto modal según género.....	95
Gráfico 29.	Reparto modal según franjas de edad.....	96
Gráfico 30.	Reparto modal según tipo de movilidad	96
Gráfico 31.	Distribución horaria de los peatones entre las 7:00 y las 22:00 en los puntos de aforo del 20 de abril de 2022	100
Gráfico 32.	Distribución horaria de los peatones entre las 7:00 y las 22:00 en los puntos de aforo del 21 de abril de 2022	102
Gráfico 33.	Número de viajeros según día de la semana.....	146
Gráfico 34.	Distribución horaria de subidas y bajadas.....	146
Gráfico 35.	Viajeros por línea.....	147
Gráfico 36.	Evolución de la IMD en las estaciones permanente (2010-2020).	165
Gráfico 37.	Evolución de la IMD en las estaciones de cobertura (2010-2020).....	167
Gráfico 38.	Ajuste de asignación de la matriz y los puntos de aforo	191
Gráfico 39.	Ajuste de asignación de la matriz y los puntos de aforo durante la HPT de un viernes 203	
Gráfico 40.	Evolución de la contribución de emisiones GEI al conjunto de España	214
Gráfico 41.	Evolución de las emisiones de GEI per cápita en Canarias y España.....	215
Gráfico 42.	Resultados totales de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (20 de abril de 2022) 240	
Gráfico 43.	Resultados totales de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (21 de abril de 2022) 252	
Gráfico 44.	Distribución horaria aforo P-01	261
Gráfico 45.	Distribución horaria aforo P-01B.....	262
Gráfico 46.	Distribución horaria aforo P-02	263
Gráfico 47.	Distribución horaria aforo P-03	264
Gráfico 48.	Distribución horaria aforo P-03B.....	265
Gráfico 49.	Distribución horaria aforo P-04	266
Gráfico 50.	Distribución horaria aforo P-05	267
Gráfico 51.	Distribución horaria aforo P-06	268
Gráfico 52.	Distribución horaria aforo P-07	269

Gráfico 53.	Distribución horaria aforo P-11. Sentido Arona	270
Gráfico 54.	Distribución horaria aforo P-11. Sentido Guía de Isora	271
Gráfico 55.	Distribución horaria aforo P-12	272
Gráfico 56.	Distribución horaria aforo P-18	273
Gráfico 57.	Distribución horaria aforo P-18B.....	274
Gráfico 58.	Distribución horaria aforo P-19	275
Gráfico 59.	Distribución horaria aforo P-19B.....	276
Gráfico 60.	Distribución horaria aforo P-21	277
Gráfico 61.	Distribución horaria aforo P-23. Sentido Arona	278
Gráfico 62.	Distribución horaria aforo P-23. Sentido Guía de Isora	279
Gráfico 63.	Distribución horaria aforo P-24. Sentido Arona	280
Gráfico 64.	Distribución horaria aforo P-24. Sentido Guía de Isora	281
Gráfico 65.	Distribución horaria aforo P-27	282
Gráfico 66.	Distribución horaria aforo P-28	283
Gráfico 67.	Distribución horaria aforo P-29. Entrada Adeje	284
Gráfico 68.	Distribución horaria aforo P-29. Salida Adeje	285
Gráfico 69.	Distribución horaria aforo P-30. Sentido Adeje.....	286
Gráfico 70.	Distribución horaria aforo P-30. Sentido Guía de Isora	287

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Detalle del Modelo de Ordenación Territorial en la Comarca de Suroeste	25
Ilustración 2.	Alternativas de trazado del Tren del Sur	27
Ilustración 3.	Plano de la Alternativa seleccionada en el PTEOTT	32
Ilustración 4.	Sistema viario previsto en el PMM de Costa Adeje	34
Ilustración 5.	Localización del viario urbano básico según el Plan de Movilidad de las zonas turísticas de Adeje-Arona	36
Ilustración 6.	Recorridos ciclables en la zona turística según el Plan de movilidad de las zonas turísticas de Adeje-Arona	36
Ilustración 7.	Zonificación del municipio de Adeje	48
Ilustración 8.	Localización del municipio de Adeje.....	49
Ilustración 9.	Orografía de Adeje.....	50
Ilustración 10.	Núcleos de población de Adeje.....	52
Ilustración 11.	Adeje.....	53
Ilustración 12.	Costa Adeje	54
Ilustración 13.	PGO de Adeje	57
Ilustración 14.	Estructura general de ordenación del PGO de Adeje	58
Ilustración 15.	Alojamientos turísticos.....	69
Ilustración 16.	Centros comerciales	70
Ilustración 17.	Equipamientos culturales y recreativos.....	73
Ilustración 18.	Centros educativos.....	75
Ilustración 19.	Centros sanitarios y asistenciales	76
Ilustración 20.	Parques y espacios públicos.....	78
Ilustración 21.	Equipamientos	79
Ilustración 22.	Viajes internos de Adeje	91
Ilustración 23.	Viajes externos con Adeje	92
Ilustración 24.	Pendiente de las vías	98

Ilustración 25.	Flujo de peatones entre las 7:00 y las 22:00.....	103
Ilustración 26.	Zonas peatonales	105
Ilustración 27.	Paseo Costa Adeje	106
Ilustración 28.	Infraestructura peatonal de Costa Adeje	107
Ilustración 29.	Pasarelas/pasos a nivel TF-1	108
Ilustración 30.	Pasarela TF-1	108
Ilustración 31.	Itinerarios peatonales inaccesibles en el casco de Adeje.....	109
Ilustración 32.	Aceras junto al CEIP Los Olivos.	110
Ilustración 33.	Cicistas circulando por Adeje	111
Ilustración 34.	Accesibilidad en bicicleta desde Costa Adeje.....	112
Ilustración 35.	Carril bici en Avenida de los Pueblos (arriba) y carretera Fañabé - La Caleta (abajo)	113
Ilustración 36.	Proyecto carril bici Miraverde- Fañabé	114
Ilustración 37.	Ciclismo de montaña en Adeje	114
Ilustración 38.	Rutas ciclistas insulares.....	116
Ilustración 39.	Estación de guaguas de Adeje	117
Ilustración 40.	Mapa general de líneas de transporte público colectivo con parada en Adeje	119
Ilustración 41.	Línea 40 (C. Adeje -TFS) y 342 (C. Adeje - Cañadas del Teide - El Portillo)	122
Ilustración 42.	Líneas 110 y 111 (Sta. Cruz - C. Adeje) y 343 (Pto. la Cruz - C. Adeje (por aeropuertos)	123
Ilustración 43.	Línea N711: Santa Cruz - Aeropuerto Sur - Los Cristianos - Costa Adeje	124
Ilustración 44.	Línea 417: Costa Adeje (Estación) - Adeje (El Cerco) - Guía de Isora	125
Ilustración 45.	Línea 418: Costa Adeje (Estación) - Valle San Lorenzo	126
Ilustración 46.	Línea 424: Los Cristianos - El Duque	127
Ilustración 47.	Línea 447: Los Cristianos - Costa Adeje - El Cerco - Adeje (Las Torres)...	128
Ilustración 48.	Línea 450: Costa Adeje (Estación) - Los Cristianos - San Isidro.....	129
Ilustración 49.	Línea 460: Icod de los Vinos - Guía de Isora (Estación) - Costa Adeje (Estación)	130
Ilustración 50.	Línea 467: Costa del Silencio - Los Cristianos - San Eugenio - C. Adeje (Estación) - La Caleta	131
Ilustración 51.	Línea 471: Los Cristianos - Costa Adeje (Estación) - Playa Paraíso	132

Ilustración 52.	Línea 473: Los Cristianos – C. Adeje (Estación) - Callao Salvaje - Los Gigantes 133	
Ilustración 53.	Línea 477: Estación Costa Adeje - Los Gigantes (Directo)	134
Ilustración 54.	Cobertura de las paradas de guagua	136
Ilustración 55.	Parada con marquesina en casco Adeje	139
Ilustración 56.	Estación de Guaguas de Adeje	140
Ilustración 57.	Paradas de taxi en Costa Adeje.....	144
Ilustración 58.	Localización de las paradas de taxi	145
Ilustración 59.	Viajeros subidos por parada en una semana laborable.....	148
Ilustración 60.	Viajeros bajados por parada en una semana laborable	149
Ilustración 61.	Demanda total por parada en una semana laborable	150
Ilustración 62.	Viajeros en una marquesina de Costa Adeje	151
Ilustración 63.	Ubicación de plazas de carga y descarga	153
Ilustración 64.	Zona de carga y descarga en Costa Adeje	154
Ilustración 65.	Disposición general viario de Adeje	155
Ilustración 66.	Jerarquía viaria.....	156
Ilustración 67.	Viario exterior	157
Ilustración 68.	TF-1 a su paso por Adeje.....	158
Ilustración 69.	Viario urbano básico.....	160
Ilustración 70.	Avenida de los Pueblos	160
Ilustración 71.	Paseo la Pedrera.....	162
Ilustración 72.	Impermeabilidad peatonal-ciclista	162
Ilustración 73.	Ejemplo señalética urbana en Adeje	163
Ilustración 74.	Estaciones de aforo Cabildo Tenerife (2020)	164
Ilustración 75.	IMD Total (veh/día)	168
Ilustración 76.	Congestión viaria núcleo Costa Adeje	169
Ilustración 77.	CEIP Los Olivos durante la hora de entrada.....	170
Ilustración 78.	Congestión viaria núcleo Adeje.....	170
Ilustración 79.	Bolsas de estacionamiento en superficie	171
Ilustración 80.	Ubicación de las bolsas de estacionamiento	173
Ilustración 81.	Parking Jardines del Duque, Costa Adeje	173

Ilustración 82.	Parking Siam Mall.....	174
Ilustración 83.	Parking Casa Fuerte.....	175
Ilustración 84.	Aparcamiento en la vía pública en Costa Adeje (arriba) y Adeje (abajo).	175
Ilustración 85.	Ubicación de los puntos de recarga eléctrica.....	183
Ilustración 86.	Plaza reservada a vehículos eléctricos.....	184
Ilustración 87.	Punto de recarga eléctrica en el Siam Mall.....	185
Ilustración 88.	Zonificación insular y de la zona de estudio.....	187
Ilustración 89.	Localización de aforos realizados por el Ayuntamiento.....	188
Ilustración 90.	Localización de zonas complementarias aforadas manualmente.....	188
Ilustración 91.	Delimitación del ámbito de estudio en el conjunto de zonas de movilidad insulares	190
Ilustración 92.	Zona de estudio y red modelizada.....	190
Ilustración 93.	Mapa de relación Intensidad/Capacidad (HPM).....	192
Ilustración 94.	Mapa de intensidades de tráfico (veh/h) (HPM).....	192
Ilustración 95.	Selección de zonas de la red para modelos de microsimulación.....	193
Ilustración 96.	Flujo (veh/h). Zona Siam Park (HPM).....	195
Ilustración 97.	Flujo (veh/h). Zona San Eugenio (HPM).....	196
Ilustración 98.	Flujo (veh/h). Zona Torviscas-Play Fañabé (HPM).....	197
Ilustración 99.	Flujo (veh/h). Enlace núcleo de Fañabé (HPM).....	198
Ilustración 100.	Flujo (veh/h). Enlace Adeje - La Caleta (HPM).....	199
Ilustración 101.	Planta de los nuevos desarrollos.....	200
Ilustración 102.	Flujo (veh/h). Zona del Enlace de Adeje - La Caleta (Viernes HPT-Actual)	204
Ilustración 103.	Viario del modelo micro con el viario planificado en el ámbito de los nuevos desarrollos	205
Ilustración 104.	Flujo (veh/h). Zona del Enlace de Adeje - La Caleta (Viernes HPT-Nuevos usos)	206
Ilustración 105.	Tramos de la TF-1.....	207
Ilustración 106.	Viario urbano.....	208
Ilustración 107.	Niveles de Servicio (Viernes HPT-Actual).....	209
Ilustración 108.	Niveles de Servicio (Viernes HPT-Nuevos usos).....	210
Ilustración 109.	Localización de los tramos de carreteras de más de 16.000 veh/día en Tenerife	213

Ilustración 110.	Índice de calidad del aire en el entorno de Adeje.....	216
Ilustración 111.	Ubicación aforos trabajo de campo.....	229
Ilustración 112.	Ubicación aforos trabajo de campo (1)	254
Ilustración 113.	Ubicación aforos trabajo de campo (2)	255
Ilustración 114.	Ubicación aforos trabajo de campo (3)	256
Ilustración 115.	Ubicación aforos trabajo de campo (4)	257
Ilustración 116.	Ubicación aforos trabajo de campo (5)	258
Ilustración 117.	Ubicación aforos trabajo de campo (6)	259
Ilustración 118.	Ubicación aforos trabajo de campo (7)	260



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	ODS relacionados con PMUS.....	19
Tabla 2.	Matriz de viajeros en el Tren del Sur entre las diferentes paradas.....	28
Tabla 3.	Objetivos del PMUS.....	40
Tabla 4.	Principio de la movilidad urbana sostenible	41
Tabla 5.	Ámbitos que busca impactar el PMUS	41
Tabla 6.	Objetivos Específicos PMUS 2022	42
Tabla 7.	Zonas de movilidad de Adeje	45
Tabla 8.	Zonificación desagregada de Adeje	46
Tabla 9.	Entidades y núcleos de población	51
Tabla 10.	Cuadro de Sistemas Generales	59
Tabla 11.	Evolución de la población de Adeje según sexo.....	60
Tabla 12.	Pirámide poblacional de Adeje.....	61
Tabla 13.	Estadísticas de turismo	64
Tabla 14.	Equipamientos turísticos en Adeje.....	68
Tabla 15.	Equipamientos culturales, recreativos, sociales y deportivos en Adeje	71
Tabla 16.	Centros educativos en Adeje	74
Tabla 17.	Centros sanitarios y asistenciales de Adeje.....	75
Tabla 18.	Viajes diarios según motivo de no residentes	87
Tabla 19.	Distribución de viajes internos.....	90
Tabla 20.	Distribución de los desplazamientos con otros municipios	90
Tabla 21.	Desplazamientos diarios según modo de transporte	94
Tabla 22.	Distribución horaria de los peatones entre las 7:00 y las 22:00 en los puntos de aforo del 20 de abril de 2022	99
Tabla 23.	Distribución horaria de los peatones entre las 7:00 y las 22:00 en los puntos de aforo del 21 de abril de 2022	101
Tabla 24.	Nivel de Servicio en los puntos de aforo del 20 de abril de 2022.....	104

Tabla 25.	Nivel de Servicio en los puntos de aforo del 20 de abril de 2022.....	104
Tabla 26.	Líneas regulares de guaguas interurbanas con parada en Adeje	118
Tabla 27.	Población atendida por parada	137
Tabla 28.	Billetes y títulos de pago de la guagua	142
Tabla 29.	Características de las estaciones de aforo permanentes del Cabildo de Tenerife ..	165
Tabla 30.	Evolución de la IMD en las estaciones permanentes (2010-2020)	165
Tabla 31.	Evolución de la IMD en las estaciones de cobertura (2010-2020).....	166
Tabla 32.	Bolsas de estacionamiento	172
Tabla 33.	Disponibilidad de garaje en residencia (2011)	176
Tabla 34.	Relación empleo/población por zonas	177
Tabla 35.	Distribución de la oferta comercial en Adeje.....	179
Tabla 36.	Puntos de recarga de vehículos eléctricos	182
Tabla 37.	Superficie de venta interior (m ²).....	200
Tabla 38.	Viajes de entrada y salida al día	201
Tabla 39.	Viajes de entrada y salida en la HPT de un sábado.....	202
Tabla 40.	Vehículos de entrada y salida en la HPT de un sábado.....	202
Tabla 41.	Distribución del origen de los viajes con destino los nuevos comercios.....	205
Tabla 42.	Distribución del destino de los viajes con origen los nuevos comercios.....	205
Tabla 43.	Carreteras con IMD superior a 16.000 veh./día en Adeje	212
Tabla 44.	Km recorridos según el tipo de combustible.....	217
Tabla 45.	Consumo medio de emisiones por carburante	217
Tabla 46.	Cálculo de emisiones anuales de CO ₂ de los coches de Adeje en 2023	217
Tabla 47.	Diagnóstico sobre la movilidad general.....	219
Tabla 48.	Diagnóstico sobre la movilidad peatonal	220
Tabla 49.	Diagnóstico sobre la movilidad ciclista.....	222
Tabla 50.	Diagnóstico sobre la movilidad en transporte público	223
Tabla 51.	Diagnóstico sobre la movilidad en vehículo privado	224
Tabla 52.	Diagnóstico sobre la energía y medioambiente del sistema de movilidad.....	225
Tabla 53.	Matriz DAFO	226
Tabla 54.	DAFO del PMUS de Adeje.....	227
Tabla 55.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (1)	230

Tabla 56.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (2)	231
Tabla 57.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (3)	232
Tabla 58.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (4)	233
Tabla 59.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (5)	234
Tabla 60.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (6)	235
Tabla 61.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (7)	236
Tabla 62.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (8)	237
Tabla 63.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (9)	238
Tabla 64.	Resultados totales de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (20 de abril de 2022)	239
Tabla 65.	Resultados totales (% horizontal) de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (20 de abril de 2022)	239
Tabla 66.	Resultados totales (% vertical) de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (20 de abril de 2022)	240
Tabla 67.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (1)	242
Tabla 68.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (2)	243
Tabla 69.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (3)	244
Tabla 70.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (4)	245
Tabla 71.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (5)	246
Tabla 72.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (6)	247
Tabla 73.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (7)	248
Tabla 74.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (8)	249
Tabla 75.	Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (9)	250
Tabla 76.	Resultados totales de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (21 de abril de 2022)	251
Tabla 77.	Resultados totales (% horizontal) de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (21 de abril de 2022)	251
Tabla 78.	Resultados totales (% vertical) de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (21 de abril de 2022)	252
Tabla 79.	Resultados aforo P-01	261
Tabla 80.	Resultados aforo P-01B	262
Tabla 81.	Resultados aforo P-02	263
Tabla 82.	Resultados aforo P-03	264

Tabla 83.	Resultados aforo P-03B	265
Tabla 84.	Resultados aforo P-04	266
Tabla 85.	Resultados aforo P-05	267
Tabla 86.	Resultados aforo P-06	268
Tabla 87.	Resultados aforo P-07	269
Tabla 88.	Resultados aforo P-11. Sentido Arona	270
Tabla 89.	Resultados aforo P-11. Sentido Guía de Isora	271
Tabla 90.	Resultados aforo P-12	272
Tabla 91.	Resultados aforo P-18	273
Tabla 92.	Resultados aforo P-18B	274
Tabla 93.	Resultados aforo P-19	275
Tabla 94.	Resultados aforo P-19B	276
Tabla 95.	Resultados aforo P-21	277
Tabla 96.	Resultados aforo P-23. Sentido Arona	278
Tabla 97.	Resultados aforo P-23. Sentido Guía de Isora	279
Tabla 98.	Resultados aforo P-24. Sentido Arona	280
Tabla 99.	Resultados aforo P-24. Sentido Guía de Isora	281
Tabla 100.	Resultados aforo P-27.....	282
Tabla 101.	Resultados aforo P-28.....	283
Tabla 102.	Resultados aforo P-29. Entrada Adeje.....	284
Tabla 103.	Resultados aforo P-29. Salida Adeje	285
Tabla 104.	Resultados aforo P-30. Sentido Adeje	286
Tabla 105.	Resultados aforo P-30. Sentido Guía de Isora	287
Tabla 106.	Inventario de infraestructura ciclista.....	289
Tabla 107.	Listado de paradas de guaguas.....	291
Tabla 108.	Listado de paradas de taxi	296
Tabla 109.	Demanda de viajeros por parada en una semana laborable	299
Tabla 110.	Inventario del viario urbano básico de Adeje	304

1 INTRODUCCIÓN

La movilidad sostenible se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades, sobre todo europeas, que apuestan por la calidad del transporte público, la promoción de los modos no motorizados (a pie y en bicicleta), la sensibilidad hacia el entorno, un uso del espacio público más racional y, en definitiva, por políticas que revierten de una forma directa en la calidad de vida de sus ciudadanos y favorecen la imagen de la ciudad.

Más allá de la adopción de unas medidas determinadas, se trata, sobre todo, de consolidar ciertas pautas y sensibilidades en la gestión local de la movilidad, buscando el consenso y la participación, manteniendo unas directrices a largo plazo y mejorando los sistemas de información y toma de decisiones.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es una herramienta de planificación estratégica y un instrumento de concienciación y sensibilización para los ciudadanos, administraciones públicas y el resto de los agentes implicados en la movilidad. En un PMUS, se analiza y reflexiona acerca de cómo es la movilidad, es decir, cómo se desplazan los ciudadanos, permitiendo determinar qué medidas se considera necesario implantar para conseguir formas de desplazamiento más sostenibles y seguras: modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente; garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Figura 1. Características del PMUS de Adeje



Fuente: Elaboración propia

El Ayuntamiento de Adeje, comprometido con una estrategia de desarrollo urbano sostenible, en el año 2015 desarrolló la Hoja de Ruta de la ciudad, que establece la secuencia de pasos a dar para alcanzar el objetivo estratégico de “convertir a Adeje en una ciudad y un destino turístico innovador Adeje – Smart Destination 2020”. Además, está suscrito al Pacto de los Alcaldes para el Clima y la Energía, donde también ha desarrollado el PACES, donde la movilidad tiene un aspecto destacado.

El PMUS que se va a desarrollar, cuya primera entrega se realizó en 2022 y se ha llevado a cabo una actualización de datos socioeconómicos y de motorización para el año 2023, es un Documento Básico para reconocer la organización y características de Adeje y su población en relación con la movilidad y establecer las orientaciones y políticas básicas en materia de movilidad y las acciones que las desarrollan.

1.1 Normativa y antecedentes

1.1.1 Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

En 2015, la ONU aprobó la **Agenda 2030** sobre el Desarrollo Sostenible, una oportunidad para que los países y sus sociedades emprendan un nuevo camino con el que mejorar la vida de todos, sin dejar a nadie atrás. La Agenda cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente o el diseño de nuestras ciudades. Se interrelacionan entre sí e incorporan los desafíos globales a los que nos enfrentamos día a día, como la pobreza, la desigualdad, el clima, la degradación ambiental, la prosperidad, la paz y la justicia. Para no dejar a nadie atrás, es importante que logremos cumplir con cada uno de estos objetivos para 2030.

Figura 2. Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)



Fuente: ONU.

A continuación, los ODS relacionados directa o indirectamente en la movilidad y en la gestión municipal.

Tabla 1. ODS relacionados con PMUS

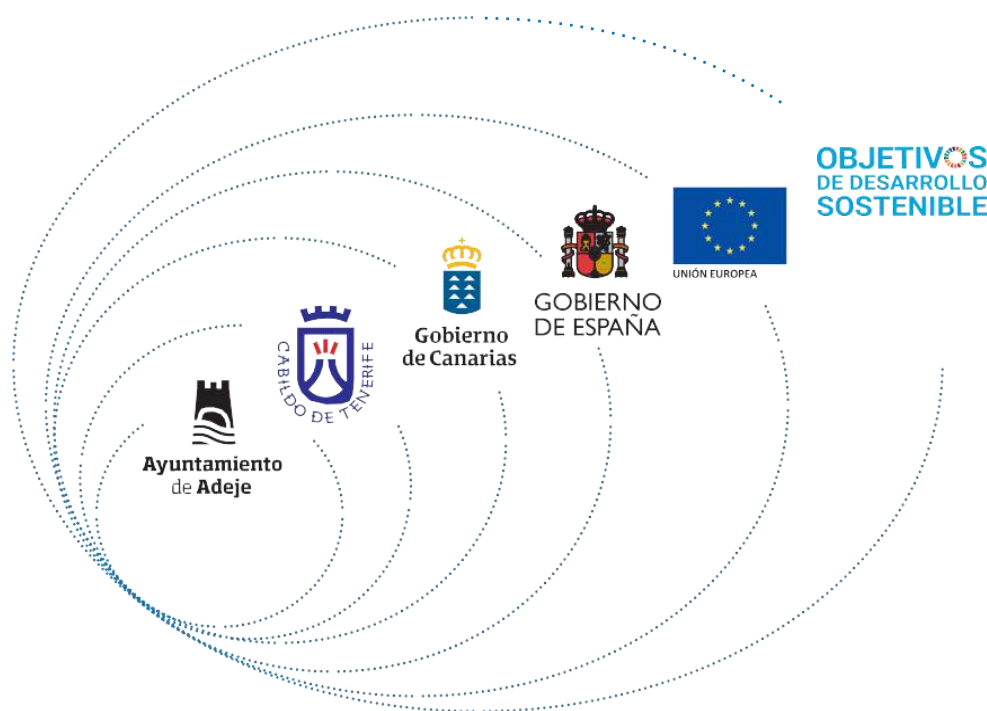
ODS 7	ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE	
- Garantizar el acceso universal a servicios energéticos asequibles, fiables y modernos. - Aumentar considerablemente la proporción de energía renovable en el conjunto de fuentes energéticas. - Duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética.		
ODS 9	INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA	
- Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad. - Facilitar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes en los países en desarrollo. - Apoyar el desarrollo de tecnologías, la investigación y la innovación nacionales en los países en desarrollo.		
ODS 11	CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	
- Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público. - Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire. - Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros.		

Fuente: Elaboración propia. Extracto ODS

1.1.2 Europeo

Es importante conocer y tener claro, la situación en la que tanto España como Canarias, se ve inmersa y comprometida. Por ello, la importancia de mencionar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) es la política mundial que pretende dirigir el desarrollo hacia un desarrollo sostenible de nuestra sociedad en todo el planeta. Fueron establecidos en la Asamblea General de la ONU en el 2015 en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible del planeta.

Figura 3. Agentes intergubernamentales



Fuente: Elaboración propia

La Agenda 2030 y los ODS, se fortalecen al ser considerados como políticas mundiales a través de las políticas de la Unión Europea (UE). Tanto el Gobierno de España como el Gobierno de Canarias se encuentra desarrollando e implementando estrategias a través de las respectivas directrices europeas. La situación actual del Ayuntamiento de Adeje es muy favorable para avanzar con el desarrollo de la ciudad en el marco de la sostenibilidad desde los diferentes ejes de la gestión urbana.

En los años 80 el **Parlamento Europeo**, preocupado por los registros de muertes por accidentes de tráfico y de la continua invasión de los automóviles en espacios exclusivos para el peatón, como son las aceras, analizó la situación del tráfico en las ciudades europeas. A raíz de dicho estudio fue aprobado en 1988 la Carta Europea de Derechos de los Peatones, la cual reconocía el derecho de vivir en un espacio público en condiciones físicas y psicológicas sanas y aptas para el disfrute.

1988

Carta Europea de
Derechos de los
Peatones

En 1990, se publica el **Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano**, donde se aconseja restringir el uso del coche y fomentar el transporte público, el caminar y andar en bicicleta. Ese mismo año, se redactó el Primer Informe de Evaluación del Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático (IPCC), en donde relaciona la fuerte relación que existe entre el sector de transporte con las emisiones de gases de efecto de invernadero (GEI) que se producen a nivel global.

1990

Libro Verde sobre el
Medio Ambiente
Urbano

En **1994** se firmó la **Carta de Aalborg**, documento de compromiso de Naciones Unidas para poner en marcha la Agenda Local 21, donde se centran esfuerzos en reconducir la movilidad urbana hacia la sostenibilidad.

1994

Carta de Aalborg

En **1997** la Unión Europea ratificó el **Protocolo de Kioto**, comprometiéndose a reducir en un 8% los GEI procedentes de la quema de combustibles fósiles entre 2008 y 2012, donde España se comprometió a no aumentarlas por encima del 15% respecto a los valores de 1990.

En **2001** se publicó el **Libro Blanco del Transporte**, donde se definía la Política Europea de Transportes hasta 2010, buscando un equilibrio en el reparto modal de la movilidad, el reducir los accidentes de tráfico en un 50% y replantear las políticas urbanísticas y de transporte para solucionar los problemas de movilidad. En el año 2011 se vuelve a publicar el Libro con 10 objetivos estratégicos para lograr la reducción del 60 % de las emisiones GEI del transporte en 2050.

2001

Libro Blanco de
Transporte

En el año **2007**, la Unión Europea publicó el **Libro Verde “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana”**, donde se situaba a las personas en el centro del debate y potenciaba los modos no motorizados y el transporte público.

2007

Libro Verde “Hacia una
nueva cultura de la
movilidad urbana”

En el **2009**, se redactó el **Plan de Acción de Movilidad Urbana** y, para conseguirlo, aconsejaba la aceleración y generalización de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

2009

Plan de Acción de
Movilidad Urbana

En el **2013**, el **Reglamento (UE) 1301/2013, del Parlamento y del Consejo, sobre el Fondo Europeo de Desarrollo Regional**, establece en su artículo 5, entre sus prioridades de inversión, las subvenciones de las inversiones destinadas a favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores. Bajo dicho marco, ese mismo año se publicaron las directrices para el desarrollo e implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que proporcionan a las autoridades locales un enfoque estructurado sobre cómo desarrollar e implementar estrategias para la movilidad urbana y ayudar a las ciudades a utilizar de forma eficiente las infraestructuras y los transportes públicos y sostenibles.

2013

Planes de Movilidad
Urbana Sostenible
(PMUS)

Su metodología hace hincapié en la participación de los ciudadanos y de los grupos de interés, a través de coordinaciones políticas entre los diferentes sectores de desarrollo como son el transporte, urbanismo, medio ambiente, desarrollo económico, policía social, salud, seguridad, etc., resaltando el interés de buscar la internalización de los costes y su respectiva evaluación para el seguimiento.

1.1.3 Nacional

Estrategia Española de Movilidad Sostenible: Esta estrategia surge como marco de referencia nacional que integra los principios y herramientas de coordinación para orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales que facilitan una movilidad sostenible y baja en carbono. La movilidad sostenible implica garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y ambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas. Los objetivos y directrices de la EEMS se concretan en 48 medidas estructuradas en cinco áreas: territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras; cambio climático y reducción de la dependencia energética; calidad del aire y ruido; seguridad y salud; y gestión de la demanda. Entre las medidas contempladas, se presta especial atención al fomento de una movilidad alternativa al vehículo privado y el uso de los modos más sostenibles, señalando la necesidad de cuidar las implicaciones de la planificación urbanística en la generación de la movilidad.

Ley 2/2011

[Economía Sostenible](#)

Ley 2/2011, de Economía Sostenible. (2011): En el artículo 102 de la Ley sobre el fomento de los **Planes de Movilidad Sostenible**, se establece que a partir del 1 de enero de 2014, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las administraciones autonómicas o entidades locales, incluidos en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinados al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible (PMUS), y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

Ley 2/2011

[Economía Sostenible](#)

Guía PMUS del Instituto para la diversificación y el ahorro energético (IDAE): En el 2006 se publicó la Guía de elaboración de los PMUS en el Marco del Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética 2004-14 para lograr un cambio modal de la movilidad. Este documento ha sido y es una referencia para la elaboración de PMUS en España. En el artículo 102 de la Ley 2/2011, de Economía Sostenible, que entró en vigor el 1 julio de 2014, se incluye la obligación de seguir dicha Guía.

2006

[Guía PMUS del Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético \(IDAE\)](#)

1.1.4 Autonómico

La movilidad urbana que caracteriza a los municipios del territorio insular canario está basada en una gran dependencia del vehículo privado, que no solo está asociada a las dificultades de acceder a diferentes puntos de interés en áreas urbanas que han crecido en forma dispersa, sino a hábitos de conducción muy arraigados en los aspectos socioculturales de la idiosincrasia de su población. Esta situación viene produciendo diversos efectos negativos asociación a aspectos ambientales, económicos, energéticos, de la seguridad, de la salud pública y de la calidad de vida en general.

Además de ello, Canarias es un territorio energéticamente dependiente de los combustibles fósiles, siendo el crudo el principal producto de importación. Aunque existen iniciativas para incrementar el porcentaje de energías basadas en renovables, la tasa de motorización sigue siendo una preocupación. La importación de vehículos ocupa el segundo lugar en la actividad de importación de las islas. Por ello, para lograr cambios drásticos en el modelo insostenible en que actualmente Canarias se desplaza y alcanzar soluciones integrales, es necesario habilitar recursos, implantar medidas y cambiar tendencias, implicando a la sociedad en general y la estrecha colaboración entre diferentes administraciones y niveles de gobierno.

El transporte público ha estado planificado en forma autónoma y muy poco coordinada por los respectivos Consorcios, concesionarias y entidades gestoras. Respecto a la movilidad en bicicleta, hace unos pocos años que se viene trabajando en planes directores que han generado un buen ejercicio de planificación de redes ciclistas. Por último, sobre la movilidad peatonal, en la mayoría de los casos no se han estudiado como sistema o red peatonal, planificándose en forma muy puntual y no con una visión integral y de red.

Guía para la Elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible Municipios Canarios (2018): Como parte del Plan Plurianual del Gobierno de Canarias para iniciativas y actualizaciones de movilidad que incluyen las ayudas económicas anuales a los ayuntamientos para elaborar sus respectivos PMUS, en el 2018 se publica la **Guía para la Elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible Municipios Canarios**. Dicha Guía tiene el objetivo de crear un cambio hacia modos de transporte más limpios y sostenibles, definiendo un contenido mínimo que incluye diagnosticar la movilidad en el municipio, conocer el consumo energético producido por la situación actual de la movilidad en el término municipal, así como cuantificar y proponer medidas correctoras que disminuyan la emisión de gases de efecto invernadero.

La metodología para trabajar se encuentra en línea con lo marcado en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible y la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, y con las pautas marcadas por la “Guía metodológica para la elaboración de PMUS Municipios canarios”.

1.1.5 Insular

El municipio de Adeje se configura como uno de los principales núcleos turísticos de la isla de Tenerife.

Las comarcas de Abona y Suroeste son espacios de relaciones complejas, con una actividad económica basada en el turismo muy predominante y un marco normativo complejo, donde la planificación de las infraestructuras de transporte a nivel comarcal se realiza desde diversos instrumentos de ordenación, con diferentes escalas, y que definen y adoptan diversos modelos de crecimiento y proponen actuaciones en relación a su escala. En general, la totalidad de los instrumentos de ordenación manifiestan la necesidad de fomentar un cambio hacia una movilidad más sostenible, en la línea de cumplir con los compromisos adquiridos legalmente en la consecución de una movilidad más sostenible.

Las determinaciones infraestructurales y en menor medida, de los servicios, con carácter espacial proceden de los instrumentos de ordenación siguientes, que se pueden dividir en tres tipos, atendiendo a su escala:

- Instrumentos de ordenación territorial (PIOT y PTE).
- Instrumentos de ordenación del ámbito municipal (PGO).
- Instrumentos de carácter sectorial con determinaciones en el transporte (Planes de modernización municipales-PMM y Planes de movilidad urbana sostenible-PMUS).

La obligatoriedad de adopción de las disposiciones en ellos contenidos obedece a que estén aprobados definitivamente, mientras en el caso de los Planes de movilidad se trata simplemente de documentos municipales de carácter estratégico no vinculantes.

1.1.5.1 Los instrumentos de ordenación territorial

El análisis normativo señalaba los diferentes instrumentos de ordenación territorial para analizarlos desde una perspectiva legal y de tramitación de nuevas infraestructuras o remodelación de las existente. En este apartado se hace un análisis de las determinaciones de carácter espacial, en el sector del transporte o que pudieran tener implicación en dicho sector.

Los instrumentos que se analizan son:

- Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT).
- Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur.
- Plan Territorial Especial del Transporte de Tenerife (PTEOTT)¹.

Se han desarrollado otros documentos como el Plan Territorial Parcial de la Comarca de Abona o el Plan Territorial Especial de la Plataforma logística del Sur, pero cuya tramitación no avanzó, en el primer caso porque no pasó más allá de la fase de Avance y en el segundo por haber sido anulado por Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Quinta, de fecha 13 de septiembre de 2013.

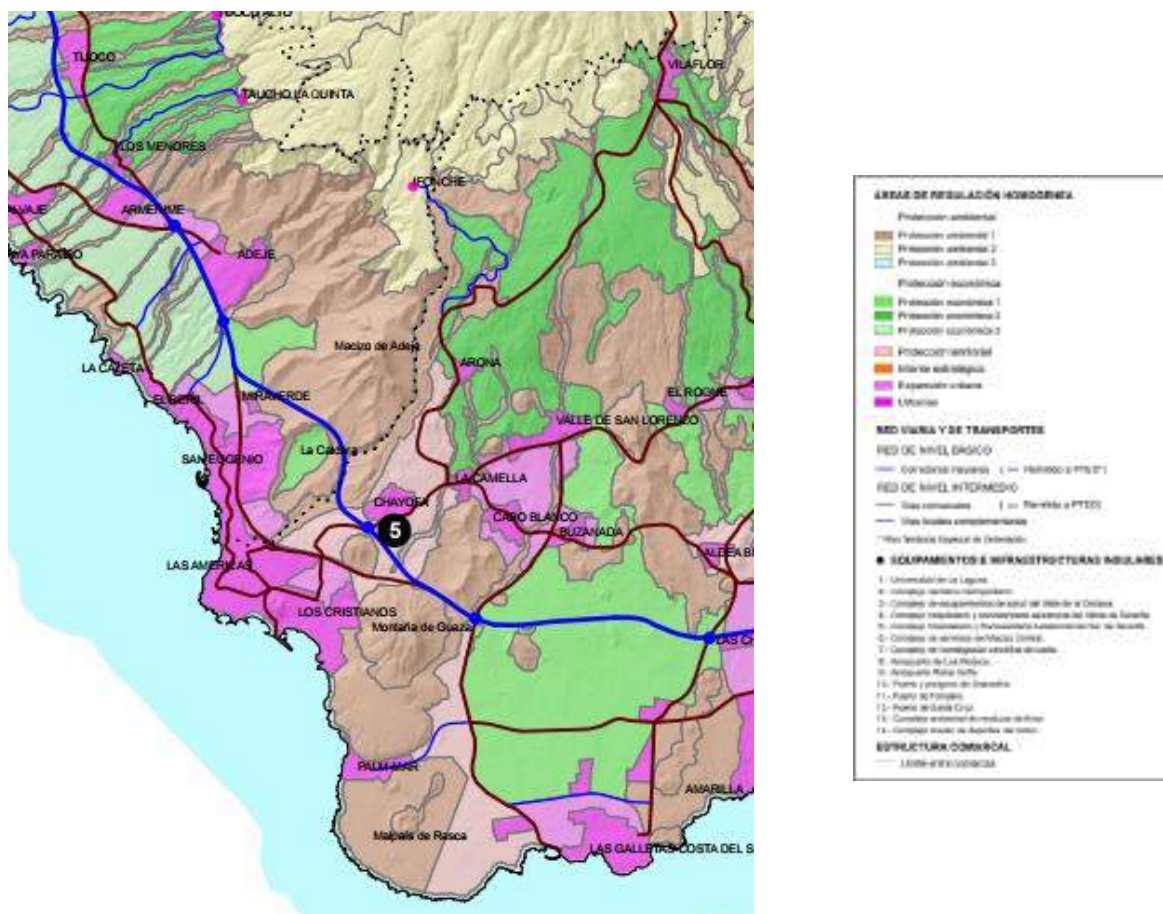
1.1.5.2 Plan Insular de Ordenación de Tenerife

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) que aquí se analiza es el documento Aprobado Definitivamente por Decreto 56/2011, de 4 de marzo de 2011. Es el documento de planeamiento de mayor rango jerárquico en la estructura de planeamiento. Este documento plantea dos niveles dentro del Modelo de Ordenación Territorial (MOT): el insular y el comarcal. El primero ordena de manera estructural el conjunto de la isla, mientras que el comarcal detalla la ordenación de ámbitos territoriales más limitados, de menor complejidad y con cierto grado de homogeneidad.

Desde los objetivos específicos de este estudio, es importante considerar el modelo de ordenación comarcal propuesto para el ámbito de estudio, la denominada en el mismo documento como Comarca de Suroeste.

¹ Documento aprobado inicialmente y no definitivamente por lo que sus determinaciones no son vinculantes, pero por su temática se considera interesante analizar.

Ilustración 1. Detalle del Modelo de Ordenación Territorial en la Comarca de Suroeste



Fuente: PIOT

La Comarca Suroeste engloba partes de los municipios de Santiago del Teide, Guía de Isora y Adeje, con una superficie aproximada de 17.143 hectáreas.

Desarrollo. Los asentamientos se localizaban en medianías, en zonas aptas para el cultivo. Más tarde, el desarrollo de la agricultura intensiva facilita la ocupación de tierras bajas y la aparición de barrios junto a las plantaciones. Desde los años 60, la aparición del turismo en masa y la construcción de grandes infraestructuras provocan la ocupación masiva de las zonas costeras.

Sistema de núcleos urbanos. El PIOT propone una estructura de asentamientos basada en el fomento del desarrollo residencial compacto de los núcleos de mayor capacidad de crecimiento, la recualificación y consolidación del modelo de ocupación turística litoral y de eventuales enclaves intermedios, y la recuperación patrimonial de los núcleos rurales altos; evitando la dispersión de edificaciones en el territorio.

Modelo viario y de transporte.

- **Criterios generales de actuación:** el modelo viario y de transportes de la comarca basada en dos ejes longitudinales (costero y de medianías) comunicados entre sí transversalmente por vías de menor entidad en sentido costa cumbre. Los dos viarios longitudinales, y en

general los que constituyen el sistema viario básico de la comarca, han de ser objeto de un profundo proceso de remodelación, ya que dan evidentes muestras de sobresaturación.

- **Corredor insular sur:** prolongación de la actual TF-1, cuyo primer tramo habrá de trazarse cercano y sensiblemente paralelo a la C-822, de forma que ésta se vincule directamente a la futura autovía como eje articulador de los asentamientos urbanos. El segundo tramo ha de girar hacia la costa desde un punto entre Tijoco y Tejina de Guía, para llegar hasta la Operación Singular Estructurante de Fonsalía y el nuevo puerto insular. El corredor insular sur, en los dos tramos en que discurre por la comarca, tendrá características de autovía, separada de usos urbanos y edificatorios, y en la concreción de su trazado se preverán sólo enlaces con aquellos elementos que sean integrantes del modelo viario comarcal.
- **Corredor insular oeste:** nace desde el giro del corredor insular sur hacia la costa y deberá prolongarse hasta el final de la comarca para continuar a enlazar con el corredor norte, manteniéndose en las cercanías de los núcleos principales de medianía. La intervención será por fases previendo a largo plazo la posibilidad de que tenga carácter de autopista en todo su recorrido; su ejecución incluirá la mejora de los accesos a los núcleos residenciales existentes y la restricción de accesos al resto del territorio, de modo que se centralice el crecimiento residencial en los citados núcleos.
- **Eje costero:** ha de cumplir la función de articular los núcleos costeros y, al mismo tiempo, definir el límite del subámbito turístico litoral en el tramo entre La Caleta y Los Gigantes.
- **Eje Adeje-costa:** elemento diagonal de estructuración comarcal, que sensiblemente sigue el tramo de la TF-6237 hasta su unión con el eje costero preferentemente en el enlace con el viario transversal de subida a Tijoco.
- **Eje Guía-Los Gigantes:** elemento diagonal en parte coincidente con la TF-623 y que debe llegar al enlace del eje costero con la TF-1481 de Los Gigantes a Santiago del Teide.
- **Eje Los Gigantes-Erjos:** elemento que estructura la subunidad comarcal del Valle de Santiago y que coincide en su primer tramo con la TF-1481 y en el segundo con la C-820.

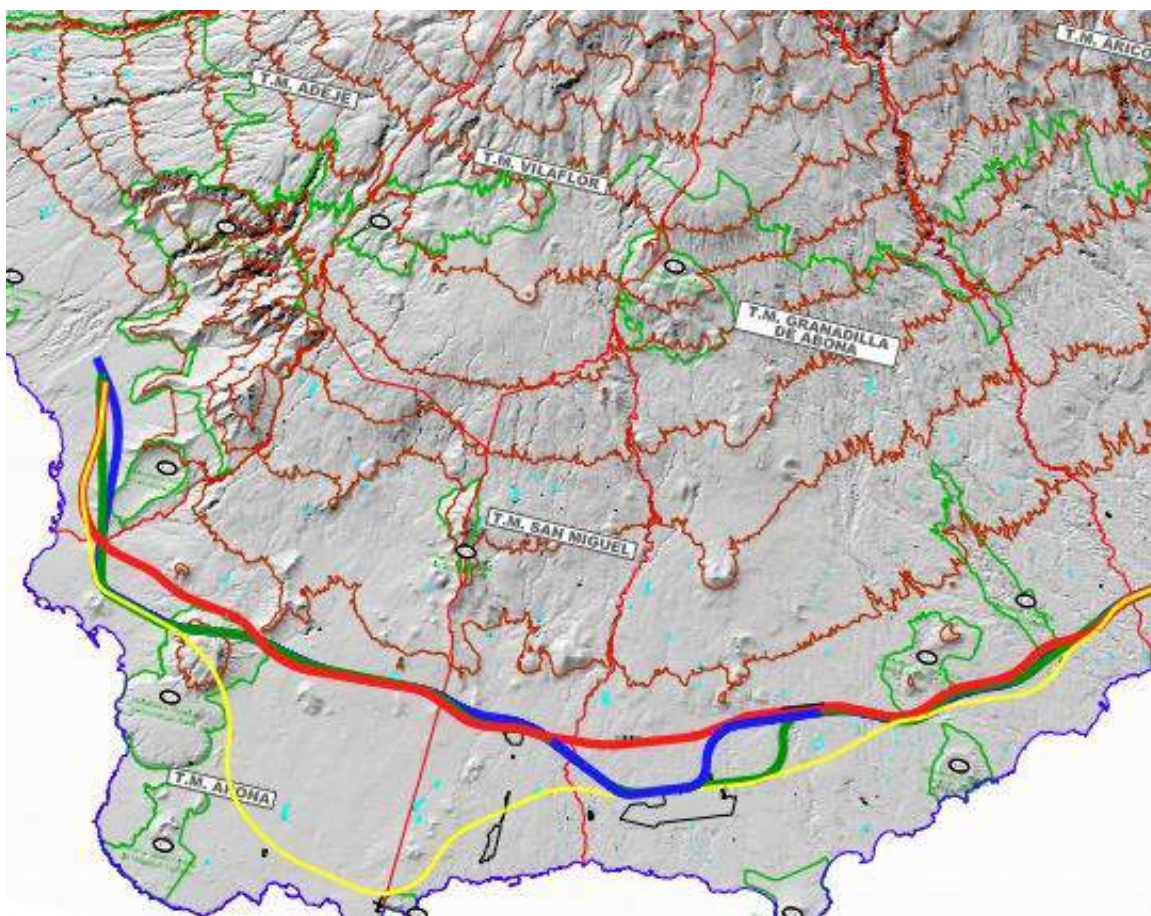
Ejes transversales: la estructura viaria comarcal se completa con una serie de elementos menores de trazado sensiblemente transversal y que coinciden con carreteras existentes, si bien requieren en muchos casos de mejoras puntuales. Entre los corredores insulares sur y oeste, estos ejes son escasos. Por encima del corredor oeste, se disponen una serie de ejes que permiten el acceso desde éste a los asentamientos rurales de las zonas altas (Taucho-La Quinta, Tijoco Alto, Vera de Erques, El Jaral, Aripe-Chirche, Chiguerge, Valle de Arriba).

1.1.5.3 Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur

El Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur (PTEOITS) se encuentra Aprobado definitivamente, y publicado en el BOC nº178 del viernes 11 de septiembre de 2015.

Este Plan tiene como objetivo el análisis de las posibles soluciones para definir una nueva línea ferroviaria que discurra entre Santa Cruz de Tenerife, el aeropuerto Reina Sofía y las zonas turísticas del Sur, Los Cristianos y Costa Adeje.

Ilustración 2. Alternativas de trazado del Tren del Sur



Fuente: Plan Territorial Especial de ordenación de infraestructuras del Tren del Sur (PTEOITS)

Como se puede observar en la imagen anterior, este Plan Territorial estudia cuatro alternativas, realizando un análisis multicriterio para determinar la óptima.

En el caso de la alternativa seleccionada (color azul en la imagen anterior), en el municipio de Adeje se ha definido un intercambiador:

- **Intercambiador de Costa Adeje:** El Intercambiador de Costa Adeje al igual que el de Santa Cruz estará dotado de cuatro vías con dos andenes de 8 metros de anchura y 125 metros de longitud. En esta primera fase será una estación terminal, aunque se diseñará de manera que sea compatible con la futura prolongación de la línea hasta Fonsalía. El intercambiador será de tipo soterrado, situándose las vías a una profundidad de unos 18 metros. En superficie dispondrá de un gran aparcamiento para vehículos privados (aproximadamente 500 plazas) además de 7 dársenas para guaguas y parada de taxis y de kiss&Ride.

Según el estudio de demanda de la alternativa seleccionada los resultados reflejan una demanda de 67.539 viajeros/día en el año 2027. Estos se reparten en función de su origen/destino de la siguiente forma:

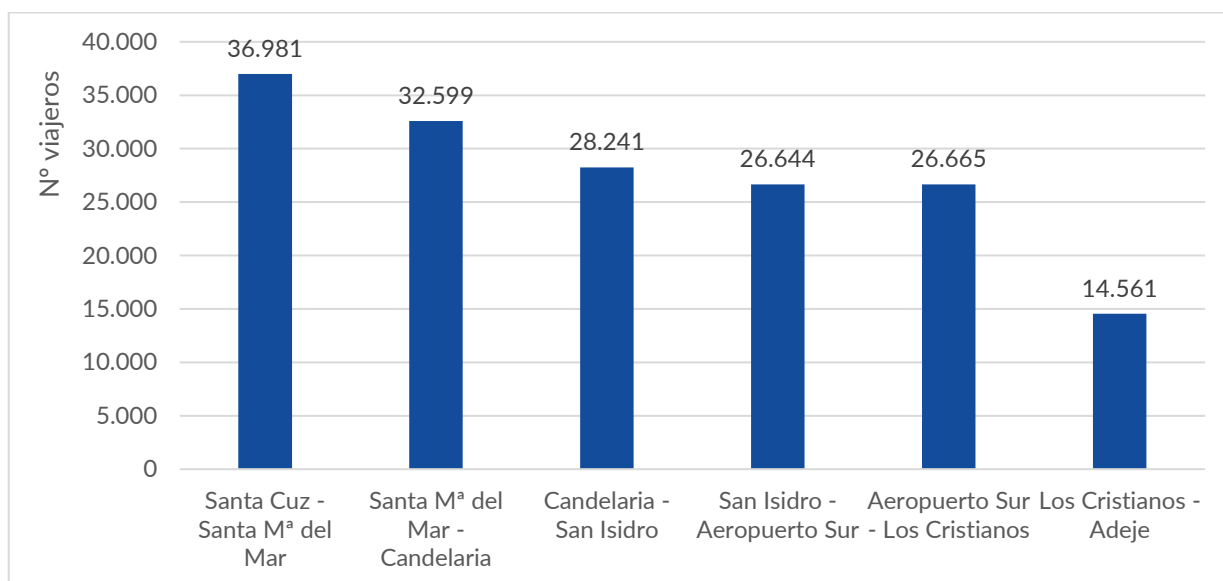
Tabla 2. Matriz de viajeros en el Tren del Sur entre las diferentes paradas

Origen/Destino	Santa Cruz	La Laguna	Los Rodeos	Tacoronte	Santa Úrsula /La Matanza/ La Victoria	Pto. de la Cruz/La Orotava	Los Realejos	Sta M ^a del Mar	Candelaria	San Isidro	Aeropuerto Sur	Los Cristianos	Adeje	
Santa Cruz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
La Laguna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Los Rodeos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tacoronte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Santa Úrsula /La Matanza/La Victoria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Pto. de la Cruz /La Orotava	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Los Realejos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sta M ^a del Mar	12.648													12.648
Candelaria	5.919							1.510						7.429
San Isidro	8.006							1.827	988					10.821
Aeropuerto Sur	934							98	105	338				1.475
Los Cristianos	6.233							3.449	1.322	5.630	971			17.605
Adeje	3.241							1.382	656	3.256	525	8.501		17.561
TOTAL	36.981							8.266	3.071	9.224	1.496	8.501		67.539

Fuente: PTEOITS

Dentro del análisis de la alternativa seleccionada se realiza un estudio de la estimación del número de viajeros por tramo en el año 2027, estimando un máximo de 17.000 viajeros/día en el tramo de la zona de estudio.

Gráfico 1. Estimación de viajeros por tramos del Tren del Sur (año 2027)



Fuente: PTEOITS

Según se señalan en las conclusiones del estudio de la alternativa que “el Tren del Sur resulta competitivo no sólo en relaciones de larga distancia, sino que también lo es en las de corta distancia (Sta. Mª del Mar-Santa Cruz o San Isidro-Los Cristianos) **debido básicamente a las medidas de incentivación del aparcamiento para los usuarios del transporte público y a la consideración de Políticas a favor del transporte público y contra el vehículo privado (Escenario PMM del PTEOTT)**”.

A la vista de lo expuesto y a modo de síntesis, la implantación del Tren del Sur es una actuación de gran potencia, con un enorme costo de inversión y notables costos de operación, con grandes posibilidades de captación de viajeros especialmente en su configuración completa pero también en sus extremos, como el de San Isidro-Adeje, que atañe a este estudio y puede constituirse en el eje principal de un sistema de transporte público de calidad, pero cuya competitividad se ve condicionada en cierta medida a que se implanten medidas de mejora de competitividad relativa del transporte público frente al vehículo privado.

1.1.5.4 Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT), se encuentra en fase de Aprobación Inicial, publicado en el BOC nº 208, de martes 23 de octubre de 2013.

Según se indica en la Memoria de Información de dicho documento, el objeto de éste “consiste en desarrollar el Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT), en lo relativo a políticas y actuaciones públicas en materia de Transporte de Viajeros, incorporando también indicaciones relativas a políticas de Movilidad. De forma más concreta y en el marco diseñado para la Ordenación del Territorio, el PTEOTT debe, ante todo, integrar y desarrollar las directrices y actuaciones referidas al transporte público”.

Para la realización de los distintos análisis, este documento caracteriza la Situación del Transporte de Viajeros mediante los siguientes elementos principales y sus variables cuantitativas.

Desde el punto de vista de las demandas de movilidad

- Una población que se distribuye irregularmente en el territorio (y además, en gran parte de forma dispersa) y que genera las demandas de movilidad.
- Unos puestos de empleo, unas plazas escolares y universitarias, unos equipamientos comerciales, sanitarios, de ocio, etc., que atraen las demandas de movilidad.
- Como resultado de lo anterior, unos flujos de personas que necesitan o desean viajar entre unas y otras zonas del territorio, por diversos motivos y con pautas horarias específicas y concentradas.

Desde el punto de vista de la oferta de transporte

- Una red viaria:
 - Con su estructura, jerarquización y conectividad propias.
 - Con unas condiciones de capacidad máxima en cada uno de sus tramos y de tiempo de recorrido acorde con la intensidad de tráfico.
- Una red de líneas de transporte público colectivo:
 - Apoyada en la red viaria precedente
 - Con su estructura, su cobertura geográfica y su conectividad propias.
 - Con unas frecuencias, capacidades y tiempos de recorrido en cada línea y en cada tramo de la red viaria cubierto por la red de transporte público.

Desde el punto de vista de cómo se resuelven la demanda y la oferta

- Un reparto de la demanda entre el vehículo privado y el transporte público colectivo, acorde con la calidad y adecuación de las prestaciones respectivas a las características y exigencias de esa Demanda.
- Una carga de tráfico, un tiempo de recorrido y un nivel de servicio en cada tramo de la red viaria y en cada periodo horario.
- Unos índices de utilización de los servicios de transporte público colectivo (viajeros por línea, por tramo, por vehículo.Km, etc.).
- Un consumo unitario y un consumo agregado de recursos de toda índole para hacer los posibles desplazamientos.
 - De las personas que utilizan sus vehículos privados.
 - De las personas que se mueven en transporte público.
- Una parte de los recursos consumidos en el transporte público que no es pagada por sus viajeros y que exige la aportación de recursos públicos al sistema.

El PTEOTT desarrolla sus propuestas en función de la evolución futura de los elementos anteriores en dos marcos temporales, referidos a los años 2016 y 2027, planteando diversos escenarios y los previsibles modelos de ordenación del transporte público que diesen respuesta a sus problemáticas. Esto le permite analizar, mediante una evaluación multicriterio, las distintas alternativas, seleccionando la mejor y configurando con esta una propuesta de ordenación.

Los objetivos globales asociados al PTEOTT son los siguientes:

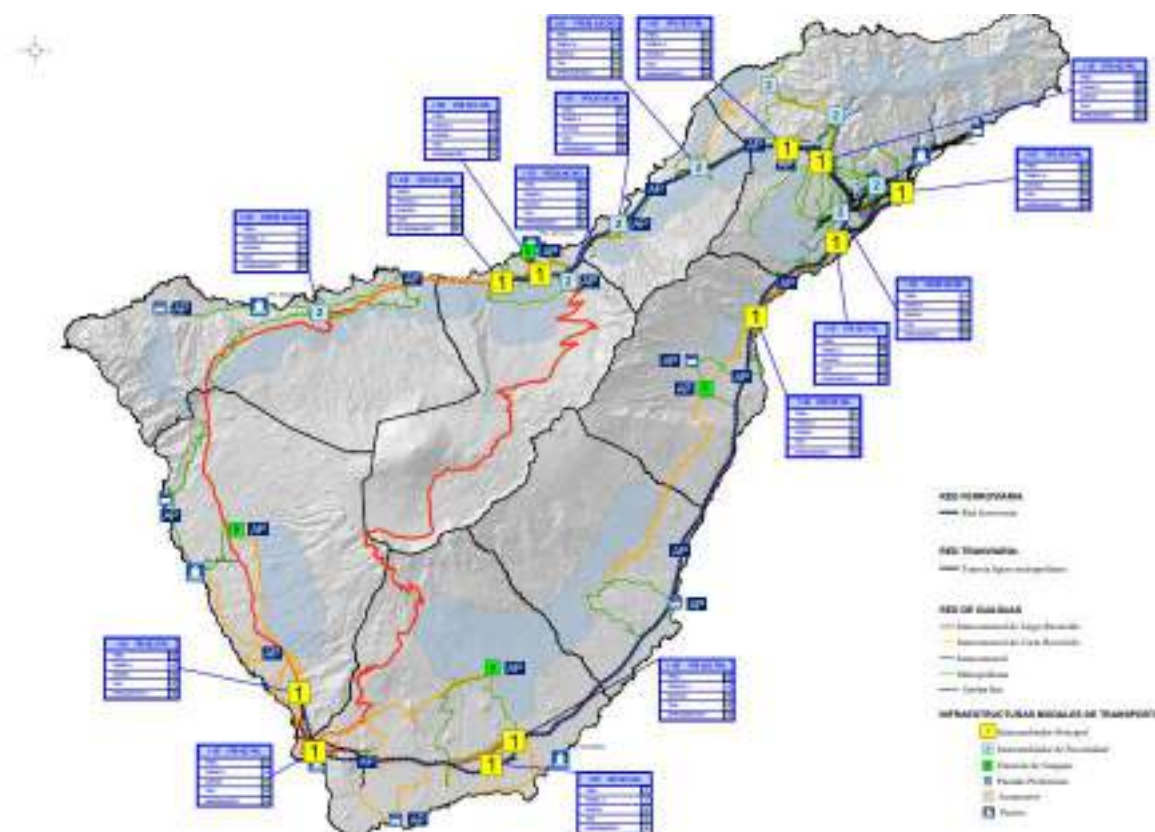
- Alcanzar una configuración del Sistema Multimodal de Transporte de Viajeros de Tenerife que contribuya a la consolidación de una visión unitaria, integrada y compartida de la sociedad y el espacio económico y comercial de Tenerife.

- Promover en la medida de lo posible una reducción (número y longitud de recorrido) de los viajes motorizados (mecanizados).
- Asegurar que las demandas de movilidad de la población son bien atendidas:
 - Mejorando la calidad y tiempo de los viajes equiparando las condiciones de accesibilidad de todas las personas a las redes y sistemas de transporte.
 - Reduciendo el consumo de recursos y la generación de costes externos y medioambientales por causa de la movilidad, mediante el fomento terminante de los modos públicos colectivos y la disuasión del uso del vehículo privado.
 - Impulsando la integración operacional de los sistemas públicos de transporte, hasta lograr su percepción como sistema único de prestaciones.

Así, el PTEOTT plantea actuaciones en políticas generales de transporte, sistemas de operación, servicios, e infraestructuras, que evalúan en los dos escenarios temporales señalados mediante una evaluación multicriterio para concluir que:

“la puntuación de las alternativas mejora cuando se establecen Políticas concretas para el transporte privado, que persigan un Reparto de los Viajes más favorable al Transporte Público y aún más, cuando a esas Políticas para el Transporte Privado se añaden Políticas para la Moderación de la Movilidad. En general, ... los efectos globales de la creación de Infraestructuras y de Instalaciones intermodales parecen claramente limitados, cuando no van asistidos por Políticas concretas para el Transporte Privado y para la Movilidad.”

Ilustración 3. Plano de la Alternativa seleccionada en el PTEOTT



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación de Transportes de Tenerife

En síntesis, desde el PTEOTT se planteaba una ordenación del sistema de transporte basado en el transporte público y evaluando que, en un escenario de moderación y contención del vehículo privado (políticas pull – push), los sistemas de transporte público adquieren mayor peso en el reparto modal y con ello los beneficios globales. Se contemplaba la ejecución de Tren del Sur, así como una potente reordenación del sistema de guaguas mediante líneas intercomarcales e intracomarcales, alimentando a las líneas de los corredores principales, intercambiadores y aparcamientos de disuasión y, finalmente, un sistema de transporte a la demanda en las zonas de medianías, con escasos ratios de utilización del transporte público y una notable dispersión de la edificación.

1.1.6 Local

En el ámbito local Adeje cuenta con numerosos planes e instrumentos de planificación y ordenación con incidencia en la movilidad:

- Estrategia integrada de desarrollo urbano sostenible. Adeje 2020.
- Plan de Acción para el Clima y La Energía Sostenible de Adeje (PACES). Pacto de los Alcaldes.
- Avance del PDRU (Plan Director de Regeneración Urbana).
- Informe de Ejecución. Estudio de Accesibilidad Universal del Municipio de Adeje, Ámbito 2: Estudio de Accesibilidad de los Edificios Municipales.

1.1.7 Otros planes y proyectos realizados

Además de la información recopilada y solicitada al ayuntamiento, se cuenta con los siguientes proyectos de base íntimamente relacionados con la movilidad:

- Plan de Mejora y Modernización Turística de Adeje.
- Plan de Movilidad de las zonas turísticas de Adeje y Arona (Turismo de Tenerife, 2009).
- Estudio de alternativas de un corredor de Transporte Público de Alta Capacidad entre San Isidro y Adeje (Metrotenerife, 2021).
- Estudio de viabilidad de alternativas a la variante TF-1 Las Américas (Guaza – Fañabé) (Gobierno de Canarias, 2020).
- Análisis de movilidad y modelización del sistema de transporte de la isla de Tenerife (Cabildo de Tenerife, 2019 y actualización en 2021).

A continuación, se detallan las intervenciones en materia de movilidad propuestas en los documentos anteriores.

Plan de Modernización Turística de Costa Adeje

Los Planes de modernización son definidos por la Ley 25/2013, de 29 de mayo. Son instrumentos de ordenación urbanística que complementan y, en su caso, sustituyen a las determinaciones urbanísticas, con objeto de viabilizar la renovación urbana y edificatoria mediante actuaciones en el espacio público y privado, a fin de adaptarlo a los nuevos requerimientos de la demanda, conforme a lo establecido en la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias.

En el ámbito de estudio, se ha aprobado el PMM de Adeje, aunque finalmente fue anulado por sentencia del Tribunal Supremo en diciembre de 2019 al entender que existían infracciones procedimentales.

Actualmente se encuentra en proceso de tramitación el PMM de Adeje – Playa Paraíso – Callao Salvaje.

A continuación se hace una breve exposición del contenido de este simplemente porque se entiende que, a pesar de su anulación, refleja la intención del municipio (el Gobierno municipal de Adeje, junto al Gobierno de Canarias presentaron recurso ante el Tribunal Supremo en contra de su anulación) en relación con la movilidad y, dado que los motivos de la anulación nada tienen que ver con el tratamiento que el PMM hace de la movilidad.

Según se detalla en el PMM de Costa Adeje, la *estructura viaria y de movilidad* propuesta para este ámbito tiene como objetivo principal generar un sistema intermodal, en el cual el vehículo privado pierda protagonismo frente a otros medios de transporte. Se conforma con la agrupación y relación de los siguientes elementos: red viaria y peatonal, red ciclista y otras redes de transporte público.

Fundamentalmente, las actuaciones previstas por este PMM se basan en la reestructuración del viario para adecuarlo a estos objetivos de implantación de itinerarios peatonales y ciclables y recogiendo todas las actuaciones previstas por el PIOT relacionadas con movilidad e infraestructuras viarias, como puede observarse en la siguiente imagen. Este documento recoge las propuestas de ordenación del *Plan de Movilidad de las zonas turísticas de Adeje y Arona*.

Ilustración 4. Sistema viario previsto en el PMM de Costa Adeje



Fuente: PMM de Costa Adeje

En síntesis, el PMM de Adeje, plantea hasta 18 actuaciones concretas que promueven la ordenación de la Red Víaaria mediante mejoras en el espacio público, buscando una jerarquización de tráfico, calmado del tráfico en zonas residenciales y comerciales y mejora de las condiciones para la realización de viajes no motorizados e intermodales (zonas de intercambio en torno a la estación de Adeje). En relación con el aparcamiento, se plantean aparcamientos de disuasión en las zonas cercanas a la TF-1 (se amplía la actual bolsa de aparcamientos de la Calle Castilla, ocupando el espacio libre anexo al Sky Park, y se propone habilitar aparcamientos públicos en el solar vacío de Puerto Colón y junto a la estación de guaguas de Adeje) con el objetivo de compensar la pérdida de oferta consecuencia de las actuaciones anteriores.

Destaca especialmente y al objeto de este trabajo que se recoge la variante de San Eugenio (también denominada de la Caldera), que no estaba recogida en el planeamiento municipal.

En síntesis, el Plan de Mejora y Modernización Turística analizado, realiza intervenciones específicamente sobre las áreas turísticas, siendo las principales actuaciones planteadas aquellas que buscan una mayor eficiencia energética de la movilidad urbana en términos de:

- Implementación de carriles bici.
- Reurbanización de las calles, dándole mayor importancia al peatón sobre el vehículo.
- Creación de nuevos ejes peatonales.
- Implantación de nuevos aparcamientos.
- Incremento de la calidad del espacio urbano mediante reducción de emisiones y ruidos y aumento de la calidad del espacio percibido.

Destaca que el PMM de Costa Adeje recoge la variante de la Caldera dentro de su planteamiento de red viaria estructurante.

Plan de Movilidad de las zonas turísticas de Adeje y Arona

El Plan de movilidad de las zonas turísticas de Adeje y Arona fue un documento encargado en el año 2009 por el Área de mejora del Espacio Turístico de Turismo de Tenerife con el fin de disponer de un documento ordenado de actuaciones en materia de transporte y movilidad en las zonas comprendidas dentro del área costera determinada por la Montaña de Guaza en el este, la Caleta de Adeje y la carretera TF-1 al norte.

El documento hace un análisis de la movilidad del área para posteriormente, plantear actuaciones de reordenación del espacio urbano con los siguientes objetivos:

- Cualificar la trama y el espacio urbano.
- Mejorar el medioambiente urbano: seguridad, 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, y usos y actividades atractores lo permitan.
- Fomentar el uso del transporte público.
- Reordenación del estacionamiento de vehículos

Así, el documento centra sus actuaciones en:

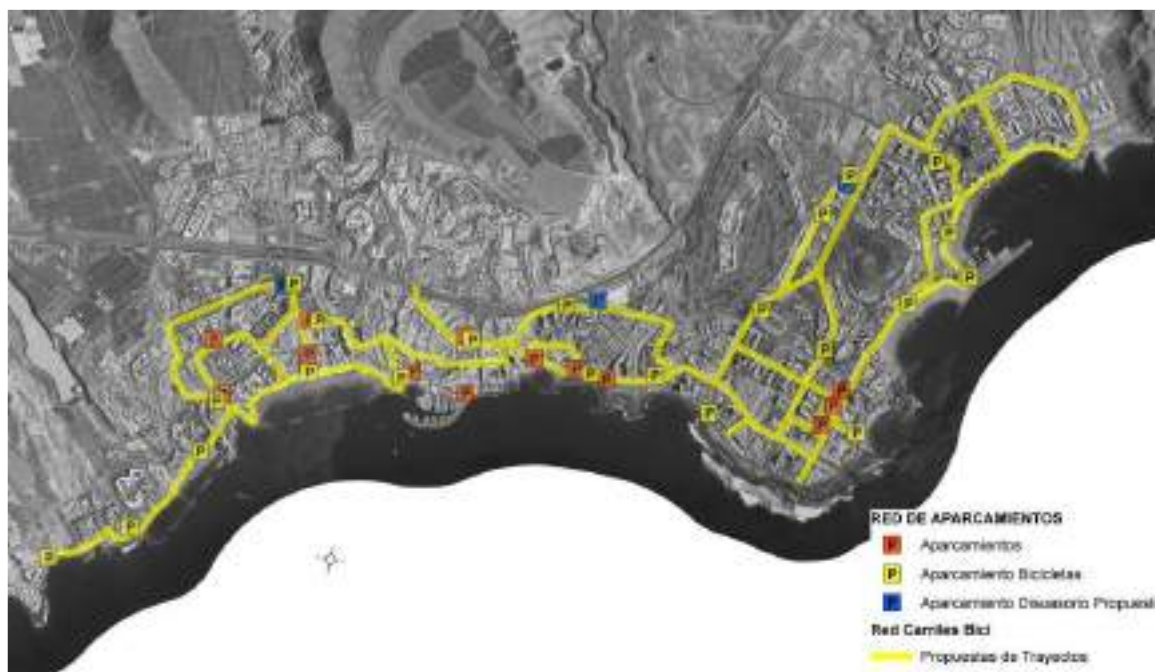
- Reordenación y mejora del viario, estableciendo una clasificación y jerarquización viaria donde se asignan funciones que habrá de cumplir cada vía en el conjunto, asegurando la congruencia y para ello se asignan unas características formales de diseño a cada tipo de vía: territorial, urbana básica, urbana local (colector, residencial o peatonal).
- Creación de una red peatonal segura y cómoda.
- Creación de una red ciclable coherente con el resto de los modos, cómoda y segura.
- Organización de los servicios de transporte público fomentando la intermodalidad con el resto de los modos.
- Reordenación y propuestas de gestión del aparcamiento en superficie y localizado.

Ilustración 5. Localización del viario urbano básico según el Plan de Movilidad de las zonas turísticas de Adeje-Arona



Fuente: Plan de movilidad de las zonas turísticas de Adeje y Arona.

Ilustración 6. Recorridos ciclables en la zona turística según el Plan de movilidad de las zonas turísticas de Adeje-Arona



Fuente: Plan de movilidad de las zonas turísticas de Adeje y Arona

En síntesis, el Plan de movilidad de las zonas turísticas de Adeje y Arona hacía una apuesta por la potenciación de los modos no motorizados y un reparto más equitativo del espacio urbano en favor de éstos.

Estas actuaciones se han llevado a cabo muy parcialmente, lo que, unido a la falta de gestión de aparcamientos en la vía pública y la insuficiente potenciación del transporte público, especialmente en conexión con las zonas residenciales de medianías o en zonas costeras de los términos municipales de la comarca, han supuesto que el problema se haya agravado. No ha disminuido la dependencia del vehículo privado y, además, el tráfico y las congestiones han aumentado.

El desplazamiento del vehículo privado de las zonas costeras sin un cambio de modelo ha supuesto mayor presión sobre la TF-1, que aloja los tráficos urbanos además de los territoriales con evidentes problemas de funcionamiento.

Estudio de alternativas de un corredor de Transporte Público de Alta Capacidad entre San Isidro y Adeje

Este estudio de alternativas de un corredor de transporte público de alta capacidad entre San Isidro y Adeje es un documento encargado por Metropolitano con el fin de disponer de un documento que plantee alternativas de mejora en transporte público en la zona sur de la isla de Tenerife.

Dada la congestión diaria que sufre la TF-1 entre San Isidro y Adeje, el alto volumen de vehículos en la zona turística y el hecho de que el Tren del Sur no ha sido realizado en los años horizonte que se manejaban en el PTEOTT, Metrotenerife (a través de un encargo al Cabildo Insular de Tenerife) vio necesario realizar un estudio con el que determinar qué solución de mejora de movilidad, a través del transporte público, puede darse en ese tramo del corredor sur.

Los objetivos perseguidos por las alternativas perseguidas en este estudio intentan responder a temas diversos:

En el transporte:

- Buscando soluciones energéticamente más eficientes.
- Con desarrollo de la intermodalidad y favoreciendo el uso del transporte público frente al privado y, en la medida de lo posible, gestionando la demanda.
- Considerando infraestructuras y servicios que ofrezcan rapidez, comodidad y fiabilidad.
- Aumentar la seguridad del transporte.

En la ordenación territorial:

- Que mejoren la cohesión territorial y garanticen la mayor accesibilidad de la población posible.
- Que estén en consonancia con la planificación vigente o sean fácilmente incorporados (teniendo en cuenta la complejidad intrínseca de la tramitación).

En la preservación medioambiental:

- Reducción de la contaminación atmosférica por gases y ruidos.
- Preservación de la conectividad entre espacios de elevado interés ambiental.
- Reducción del consumo de energías fósiles.
- Conservación de los valores naturales existentes y de los recursos agrícolas
- Mínima afección a los Espacios Naturales Protegidos, Red Natura 2000 y Hábitats de Interés Comunitario.

En la realidad socioeconómica:

- Facilitando la accesibilidad de toda la población a los servicios y oportunidades.
- Internalizando progresivamente los costes externos del transporte.

En total, se analizaron seis (6) alternativas denominadas A, B, D, D+ y E, además de la alternativa 0, que es la alternativa de referencia donde no se hace ninguna intervención:

- Alternativa 0.
- Alternativa A: Implantación de un tranvía en la zona turística.
- Alternativa B: Implantación de un tranvía en la zona turística + Tren – Tram entre San Isidro y Adeje.
- Alternativa D: Implantación de un carril Bus-VAO de gestión inteligente entre San Isidro y Adeje.
- Alternativa D+: Añade la prolongación del carril Bus – VAO hasta Adeje, aprovechando la cubierta sobre la TF-1 de la reordenación de esta en la zona turística.
- Alternativa E: Implantación de un carril Bus – VAO hasta Las Américas e implantación de un tranvía en la zona turística.

A modo de conclusión el estudio especifica que “Todas las alternativas ofrecen, en el escenario tendencial, un volumen de kilómetros ofertados en transporte público similar, en torno a los 11 millones de vehículo*km salvo la B, que lo disminuye con el objetivo de que el gasto operativo sea similar en todas las alternativas. Sin embargo, es la alternativa que capta un mayor número de viajes en transporte público, sobre los 85.000 viajes/día, de los que unos 50.000 utilizan el Tren – Tram. La alternativa D+ es la segunda en cuanto a captación de viajes en transporte público, con 71.000 viajes, derivado de la prolongación del carril bus en la zona turística en la superficie dispuesta por la reconversión de la TF-1”.

Además, concluye diciendo que: “Aun quedando de manifiesto la dificultad de mejorar los ratios actuales de reparto modal, la implantación de un sistema de transporte público como que se presentan en las alternativas D+ o B, se presentan como necesarias y justificadas desde un punto de vista financiero y económico dentro de una política de transporte público sostenible, siendo preciso que vayan acompañadas de medidas de mejora de su competitividad y moderación en el uso del vehículo privado.

En el año 2019, se redacta el documento denominado ‘Análisis de movilidad y modelización del sistema de transporte en la isla de Tenerife’ en el que se realizaron una serie de trabajos encaminados a determinar las pautas de movilidad de los habitantes de Tenerife.

Se creó un modelo informático que permite su análisis y explotación gracias a los datos de posicionamiento de terminales móviles (contando con una cuota de mercado del 26%), encuestas telefónicas, de encuestas personales a no residentes, encuestas a agentes turísticos y de otros datos sociodemográficos y de transporte disponibles.

A partir de los datos de telefonía móvil, se determinaron cinco matrices origen – destino con segmentación por modos, motivos y residencia en diferentes periodos horarios y días tipo, así como la generación del modelo informático de transporte en el que se incluyeron estas matrices, la definición del viario, la oferta de transporte público, etc.

- LAB_JUL: Matriz origen – destino de 5:00 a 23:59 horas de un día laborable promedio del mes de julio del año 2018.
- LAB_OCT: Matriz origen – destino de 5:00 a 23:59 horas de un día laborable promedio del mes de octubre del año 2018.
- LAB_OCT_HOR: Matriz origen – destino horaria de un día laborable promedio del mes de octubre del año 2018.
- SAB_OCT: Matriz origen – destino de 5:00 a 23:59 horas de un sábado promedio del mes de octubre del año 2018.
- DOM_OCT: Matriz origen – destino de 5:00 a 23:59 horas de un domingo promedio del mes de octubre del año 2018.

Posteriormente, se realiza la campaña de encuestas, todas ellas realizadas en octubre de 2018, incluyendo las siguientes:

- Encuestas Domiciliarias de Movilidad a residentes en la isla (EDM): 3.000 encuestas a residentes en día laborable, 1.000 en sábado y 1.000 en domingo.
- Encuestas Complementarias a No Residentes (ECNR): 1.800 encuestas en día laborable, 600 en sábado y 600 en domingo.
- Encuestas de Preferencias Declaradas (EPD): 222 encuestas en transporte privado, 531 en guagua y 152 en tranvía.

Con los datos anteriores se pone a punto el modelo de transporte de cuatro etapas, elaborado para los siguientes periodos horarios:

- Tres modelos en día medio laborable de octubre de 2018:
 - Hora punta de la mañana como el promedio del tramo horario de 7:00 a 8:59 h.
 - Hora punta de tarde de 14:00 a 17:59 h.
 - Hora valle como el promedio del resto del periodo diurno (5:00 – 23:59 h).
- Un modelo en sábado diurno de 19 h (5:00 – 23:59 h)
- Un modelo en domingo diurno de 19 h (5:00 – 23:59 h)
- Un modelo en día medio laborable de 19 h (5:00 – 23:59 h) de julio de 2018

Tras la modelización se establecen una serie de propuestas relativas a la forma de gestión, a la demanda, al marco tarifario y unas medidas para fomentar el uso del transporte público y la potenciación de los nuevos sistemas de transporte.

Se plantearon tres escenarios de actuación:

- **Escenario 0:** Escenario base de referencia que refleja el funcionamiento del sistema de transporte en el año 2018, válido para el escenario actual al no detectarse excesivas modificaciones que alteren de manera sustancial los resultados de movilidad obtenidos para el año de referencia.
- **Escenario 1:** Escenario a corto – medio plazo que incluye las actuaciones urbanísticas y del sistema de transporte ya en desarrollo, proyecto o licitación.
- **Escenario 2:** Escenario a largo plazo que incluye actuaciones que actualmente se encuentra en un proceso menos avanzado, pero que son proyectos viables y de interés para la mejora del funcionamiento global de la isla.

En este estudio se concluye que el sistema de transporte público es utilizado fundamentalmente por usuarios cautivos, optando por el vehículo privado la mayoría de los viajeros, por lo que se requiere de actuaciones clave en el transporte público que presenten este sistema como una alternativa atractiva para los usuarios del vehículo privado.

1.2 Objetivos

La definición de los objetivos es un punto clave para el inicio de la redacción del PMUS y la respectiva comunicación de este. A continuación, los 15 objetivos, agrupados en 3 ámbitos, según el Pliego de Condiciones, los cuales más adelante han sido reestructurados y reorganizados para un mejor desarrollo del PMUS.

Tabla 3. Objetivos del PMUS

ÁMBITO SOSTENIBILIDAD	
OP1	Recuperar el concepto de sostenibilidad para Adeje, más allá del medio ambiente.
ÁMBITO MOVILIDAD SOSTENIBLE	
OP2	Establecer una nueva jerarquía en el uso de la ciudad, en la que el peatón sea el protagonista, seguido de los modos de transporte no motorizados y el transporte público y, en último término, el automóvil privado.
OP3	Asegurar la convivencia entre todas las formas de moverse en la ciudad y la interoperabilidad entre modos, sobre todo en los no motorizados
OP4	Incentivar y promocionar el uso del transporte público y desincentivar el automóvil privado.
OP5	Conseguir que los modos no motorizados se conviertan en un modo de transporte habitual.
OP6	Lograr un transporte eficaz y eficiente en el uso de la energía.
OP7	Promover la accesibilidad universal a los diversos modos de transporte
OP8	Sensibilizar e informar a la ciudadanía con respecto a los distintos modos de desplazamiento.
OP9	Promover la movilidad peatonal y/o ciclista al colegio
ÁMBITO MODELO DE CIUDAD	
OP10	Apostar por una ciudad segura y accesible.
OP11	Lograr una ciudad menos ruidosa y contaminante.
OP12	Buscar soluciones a la movilidad que no consumen suelo.
OP13	Integrar la movilidad en las políticas urbanísticas
OP14	Conseguir espacio público amplio para los ciudadanos y restringido para los vehículos a motor, ordenado primando a la ciudadanía frente al coche particular. Bien comunicado para peatones y ciclistas, así como por transporte público rápido y frecuente con otros espacios alejados
OP15	Procurar un espacio público que acoja la vida social y económica e integre comercios y locales de ocio y servicios. Que acoja frecuentes actividades colectivas para grupos pequeños

Fuente: Pliego de referencia

1.2.1 Principios del PMUS

Se han definido los siguientes principios para la redacción de la actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Adeje:

Tabla 4. Principio de la movilidad urbana sostenible

PRINCIPIOS de la MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA EL PMUS DE ADEJE		
Planificación del territorio, desde el uso del suelo hasta el diseño de calles.	Incremento de las áreas peatonales libres de vehículos motorizados.	Promoción del transporte público y los no motorizados.

Fuente: Elaboración propia

1.2.2 Ámbito de impacto y objetivo General

Para un mejor entendimiento y desarrollo del PMUS de Adeje, se ha creado los siguientes 3 contenidos para los ámbitos a impactar los cuales pueden ser considerados como objetivos generales, y 5 objetivos específicos, los cuales han sido diseñados según lo solicitado en el pliego. El objetivo del “ámbito movilidad” corresponde al **objetivo general del PMUS**.

Son **objetivos generales** del PMUS, según ámbitos de impacto:

Tabla 5. Ámbitos que busca impactar el PMUS

ÁMBITO SOSTENIBILIDAD
Forjar el concepto de sostenibilidad para Adeje, más allá del medio ambiente.
ÁMBITO MOVILIDAD
Establecer los cambios para un modelo de movilidad sostenible en Adeje, la que el peatón es el protagonista, seguido de los modos de transporte no motorizados y el transporte público y, en último término, el automóvil privado, asegurando la convivencia, la intermodalidad, la innovación, la inclusión y accesibilidad, y la participación ciudadana.
ÁMBITO MODELO DE CIUDAD
Fortalecer esfuerzos para lograr una ciudad segura, accesible e integrada socialmente; con mejor calidad ambiental, un adecuado uso del espacio público para las personas y no para los coches, con oportunidades para el desarrollo local comercial y de servicios, y en sintonía con las políticas urbanísticas propias de una ciudad sostenible y resiliente.

Fuente: Elaboración propia

1.2.3 Objetivos específicos

A continuación, los **5 objetivos específicos** propuestos para el **PMUS de Adeje**:

Tabla 6. Objetivos Específicos PMUS 2022

OBJETIVOS ESPECÍFICO DEL PMUS	
OG1	Promover un cambio modal hacia el caminar, modos no motorizados y el transporte público, reduciendo el uso del vehículo privado, tanto en la movilidad cotidiana a la escuela y al trabajo, la de mercancías, la movilidad de cuidados y la turística.
OG2	Mejorar la convivencia y aumentar la seguridad vial entre los distintos usuarios de la vía y especialmente los peatones, usuarios de bicicleta, VMP, PMR y los colectivos más vulnerables.
OG3	Integrar las políticas de desarrollo urbano y territorial con las políticas de movilidad de modo que se propicie un cambio físico de la ciudad que favorezca la accesibilidad de toda la ciudadanía.
OG4	Facilitar la intermodalidad y favorecer a consolidar calles multimodales y con espacios para actividades ciudadanas, que activen el desarrollo local y social del barrio.
OG5	Lograr un transporte eficaz y eficiente ambiental y energéticamente e introducir nuevas tecnologías: Smart Mobility

Fuente: Elaboración propia

Para la redacción del contenido del PMUS, se integrarán propuestas generadas por los órganos de participación ciudadana existentes en Adeje, y en particular de los Foros Ciudadano por la Movilidad Sostenible.

Es importante mencionar que el Ayuntamiento de Adeje, se encuentra comprometido con una estrategia de desarrollo urbano sostenible, por lo cual desarrolló en el año 2015 la Hoja de Ruta de la ciudad, que establece la secuencia de pasos a dar para alcanzar el objetivo estratégico de “convertir a Adeje en una ciudad y un destino turístico innovador “Adeje- Smart Destination 2020”. Además, está suscrito al Pacto de los Alcaldes y para el Clima y la Energía, donde también ha desarrollado el PACES, donde la movilidad tiene un aspecto destacado.

El resultado que se espera de la redacción del PMUS es una propuesta de programas (planes sectoriales) que constituyen el PMUS, teniendo en cuenta los objetivos estratégicos del municipio, la maximización de beneficios sociales y ambientales, la disponibilidad de recursos humanos, materiales y financieros municipales y la gestión de interesados.

1.3 Metodología de desarrollo del PMUS

1.3.1 Generalidades y Fases

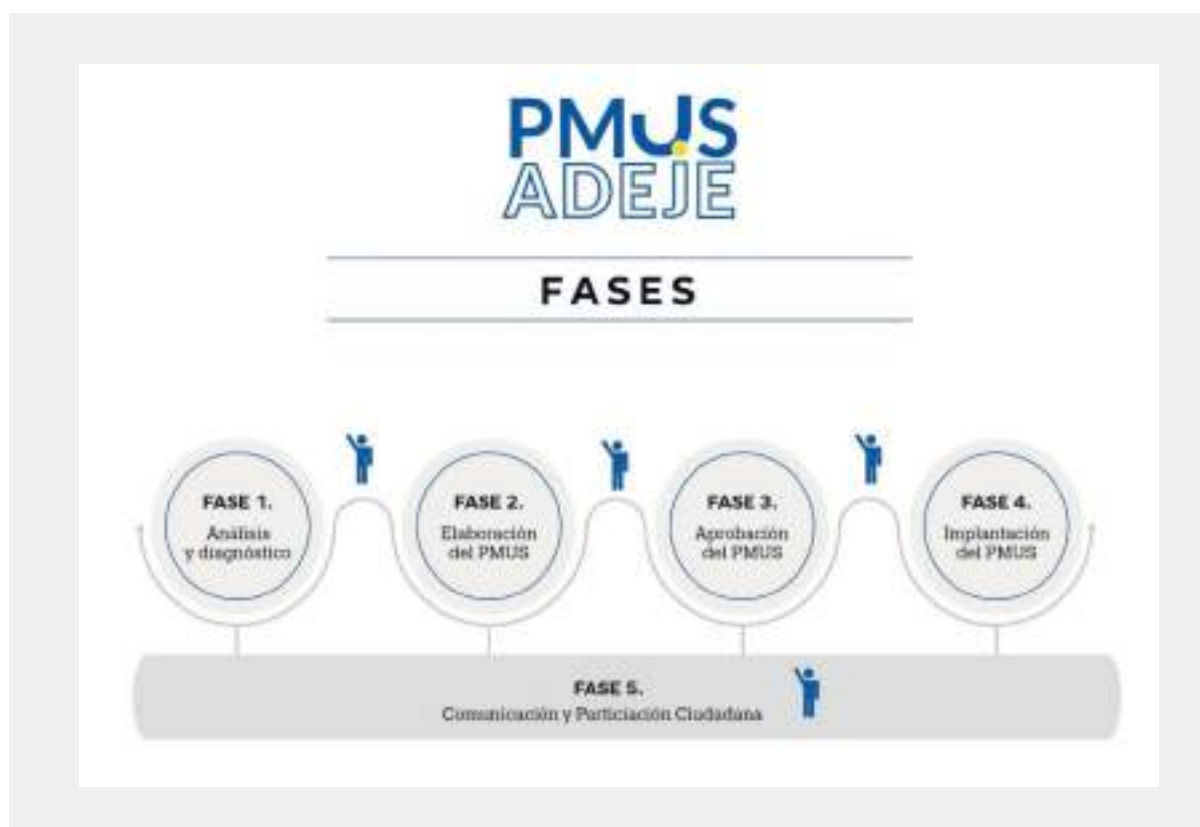
Este estudio está motivado por la licitación convocada por el Ayuntamiento de Adeje para elaborar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible que registrará el avance de la política de movilidad en el municipio durante los siguientes años.

La metodología planteada ha tomado como base las diferentes fases y tareas que se especifican en el **Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT)** que da lugar a ese servicio de redacción del PMUS Adeje, así como lo marcado en la **Estrategia Española de Movilidad Sostenible** y la **Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible**, la **“Guía Práctica para la Elaboración e implantación de PMUS”**, publicada por el IDAE, y siguiendo las pautas marcadas por la **“Guía Metodológica para la Elaboración de PMUS para Municipios Canarios”**, redactada por el Gobierno de Canarias.

El objetivo central es elaborar el PMUS y estimar su cuantificación económica, según lo indicado en la Guía Metodológica para la Elaboración de PMUS para Municipios Canarios.

Este trabajo está basado en la información existente y la que se podría generar durante su elaboración, para comprender y cuantificar los problemas existentes de movilidad en Adeje. La metodología que seguiremos para el PMUS se estructura en 5 fases (Análisis y diagnóstico, Elaboración del PMUS -Planes Sectoriales, Aprobación del PMUS, inicio de la implementación del PMUS, y Participación ciudadana. Esta última Fase, transversal a todas, tiene una duración transversal.

Figura 4. Fases del PMUS de Adeje



Fuente: PMUS Adeje

1.3.2 Entregables

El proyecto consiste en la realización de las tareas necesarias para obtener los siguientes productos:

FASE 1

Entregable Fase 1:
Análisis y Diagnóstico

FASE 2

Entregable Fase 2:
Modelo de Ordenación
y Planes Sectoriales

FASE 3

Entregable Fase 3:
Aprobación del PMUS

FASE 4

Entregable Fase 4:
Implantación del PMUS

FASE 5

Entregable Fase 5: Plan
de Participación
Ciudadana y
Comunicación

- **Entregable FASE 1. Análisis y Diagnóstico.**

En esta fase se recaba, revisa y analiza la información existente con la intención de obtener una primera visión integral y objetiva de la problemática de la movilidad, así como orientar y limitar el alcance del PMUS. Además, se entregan todas las capas utilizadas a lo largo de la redacción del Análisis y Diagnóstico en formato shape (*.shp) según el sistema oficial de GRAFCAN. A partir de estos primeros resultados obtenidos, se definen los objetivos generales.

- **Entregable FASE 2. Elaboración del PMUS – Planes Sectoriales.**

Teniendo como punto de partida los problemas detectados en el diagnóstico, en esta Fase se establece la estrategia del PMUS y se seleccionarán las medidas o propuestas de actuación. Las actuaciones se recogen y planifican en sus respectivos Planes Sectoriales, según indica la Guía y según el criterio de los redactores del PMUS. El PMUS se estructura en un conjunto de Planes Sectoriales, donde se desarrollan las propuestas operativas que darán lugar al planteamiento de la estructura final del PMUS.

- **Entregable FASE 3. Aprobación del PMUS.**

Una vez se someta a información pública el documento del PMUS, se incorporará a los documentos del Plan las posibles modificaciones y se tramitará la aprobación de la revisión del Plan.

- **Entregable FASE 4. Implantación y Seguimiento del PMUS.**

Se elaborará un programa de evaluación periódica basado en indicadores que permita evaluar el cumplimiento de los objetivos del PMUS y su impacto real en la movilidad urbana de Adeje.

- **Entregable FASE 5. Plan de Participación Ciudadana Y Comunicación.**

Esta fase de carácter transversal, es decir que se desarrolla a lo largo de todo el PMUS, contemplan acciones para la comunicación y la participación ciudadana del PMUS de Adeje, descrito con detalle en su respectivo Documento. Aquí se contempla recoger la información generada durante el proceso de la fase 5, considerar las aportaciones y observaciones que se produzcan durante el periodo de exposición pública. Esta información se encuentra recogida en el Plan de Comunicación y explicado en el documento anteriormente mencionado.

1.3.3 Horizonte temporal

La vigencia del Plan de Movilidad es de seis años a partir de su aprobación. Para la elaboración del Plan se han considerado los siguientes horizontes temporales:

- **Corto plazo** (desde la aprobación del PMUS hasta un año después): 0-2 años.
- **Medio plazo**: 2-4 años.
- **Largo plazo**: 4-6 años.

A lo largo de los años de vigencia del PMUS se programarán una serie de medidas. Algunas de ellas, bien por su volumen de actuaciones a realizar, o porque se realizan cada año, se desarrollarían a lo largo de todo el tiempo de vigencia de los PMUS. Se incluirán las acciones propuestas como la transformación a calles de coexistencia de buena parte del municipio, la reordenación de sentidos del viario, la señalización, ensanche de aceras, itinerarios ciclistas para residentes y turistas, implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos, zonas libres de vehículos en centros escolares y Zonas de Bajas Emisiones, entre otras propuestas.

1.3.4 Zonificación

El proceso de zonificación es una de las tareas iniciales en todo plan ya que esta es la referencia espacial a la que se referenciarán los datos que se recogen en el marco del PMUS.

Se trata de una actividad crucial ya que constituirá la base espacial del modelo y de los diferentes análisis que se realicen y condiciona, además, las tareas siguientes de recopilación de información y diseño de los trabajos de campo.

El mayor o menor grado de desagregación zonal viene condicionado por el propio nivel de detalle del estudio y, en todo caso, debe ser coherente con los antecedentes que en este cometido existan en el ámbito, al objeto de posibilitar la comparación y contraste con los datos y resultados obtenidos en otros planes.

Por ello, se toma como referencia base la utilizada en el documento ‘Análisis de la movilidad y modelización del sistema de transporte de la isla de Tenerife’, elaborado por el Cabildo Insular de Tenerife en el año 2018. Esta zonificación cuenta con un total de 150 zonas, que en el año 2021 se ampliaron a un total de 216 (para la elaboración del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife, PIMSIT), de las cuales **25 corresponden al municipio de estudio**.

Esta zonificación tiene en cuenta los siguientes condicionantes:

- Compatibilidad con las **unidades administrativas** y estadísticas que sirven de base espacial de referencia para los datos existentes sobre características socio territoriales.
- Zonificación de la población en capa de **secciones censales** de 2020. Adeje cuenta de 19 secciones censales.
- Homogeneidad en **características urbanísticas y socioeconómicas**, al objeto de servir de unidad espacial coherente para referenciar información sobre estos aspectos.

Tabla 7. Zonas de movilidad de Adeje

Zona de Movilidad	Núcleos de población
1	Armeñime, Playa Paraíso, Callao Salvaje, Las Cancelas
2	Adeje Casco, Las Moraditas, El Galeón, El Cerco

Zona de Movilidad	Núcleos de población
3	Costa Adeje, Miraverde, San Eugenio, La Caleta, La Caldera, Fañabé, Playas de Fañabé, Miraverde, Playas del Duque, El Beril, Ifonche y Benítez
4	Tijoco Bajo, Tijoco Alto, Marazul, Los Menores, La Concepción, La Quinta, Taucho

Fuente: PIMSIT

La desagregación se hace partiendo de las secciones censales y teniendo en cuenta importantes centros de atracción de viajes. Asimismo, se tiene en cuenta el viario existente, es decir, se ha establecido una zonificación que permite analizar la movilidad de la manera más precisa posible teniendo en cuenta la superficie de todo el ámbito y el objetivo del Plan.

Tabla 8. Zonificación desagregada de Adeje

Zona de Movilidad	Código	Núcleos
1	1101	Playa Paraíso
	1102	Callao Salvaje
	1103	Armeñime, Las Cancelas, Playa Paraíso Puerto
2	1111	Las Moraditas
	1112	Las Nieves – Los Olivos
	1113	Adeje Norte
	1114	Barranco de Las Torres
	1115	Polígono Las Torres
	1131	Adeje Sur – El Galeón
	1132	Adeje Sur – El Cerco
	1133	Adeje Sur – La Postura
3	1121	Las Nieves – San Eugenio Alto
	1122	Miraverde Sur
	1123	Embalse y Roque de los Brezos
	1124	Las Nieves – Siam Park
	1141	Costa Adeje Sur – San Eugenio Bajo
	1142	Costa Adeje Sur – Puerto
	1143	Miraverde



Zona de Movilidad	Código	Núcleos
	1144	Costa Adeje Norte
	1145	La Caleta
	1146	Golf Costa Adeje
	1147	Fañabé
4	1091	Marazul
	1092	Los Menores
	1093	Tijoco Bajo – La Concepción

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 7. Zonificación del municipio de Adeje



Fuente: Elaboración propia

2 CARACTERIZACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

El objetivo de esta etapa es llevar a cabo la recopilación y análisis de toda la información sobre movilidad que se encuentre disponible hasta el momento en el municipio de Adeje, así como en su comarca, que permita fijar los trabajos de campo y la recogida de datos complementarios que fueran necesarios y, principalmente, analizar la información necesaria para la elaboración de la subsiguiente acción consistente en la ampliación del diagnóstico de la situación actual.

Para ello, en los siguientes apartados, se realiza una primera caracterización del ámbito de estudio.

2.1 Marco físico y territorial

2.1.1 Ámbito territorial

El ámbito del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Adeje es local, integrando todas las entidades y núcleos poblacionales que forman el municipio de Adeje.

Adeje es un municipio perteneciente a la provincia de Santa Cruz de Tenerife, al suroeste de la isla de Tenerife. La capital municipal es la **Villa de Adeje**, situada a 295 m.s.n.m. Limita al sureste por el municipio de Arona, al noroeste por el municipio de Guía de Isora y, al noreste por el municipio de Vilaflor y el municipio del Valle de La Orotava.

Ocupa una superficie de 105,95 km², ocupando el 6º puesto en extensión de la isla de Tenerife y el 9º de la provincia.

Ilustración 8. Localización del municipio de Adeje



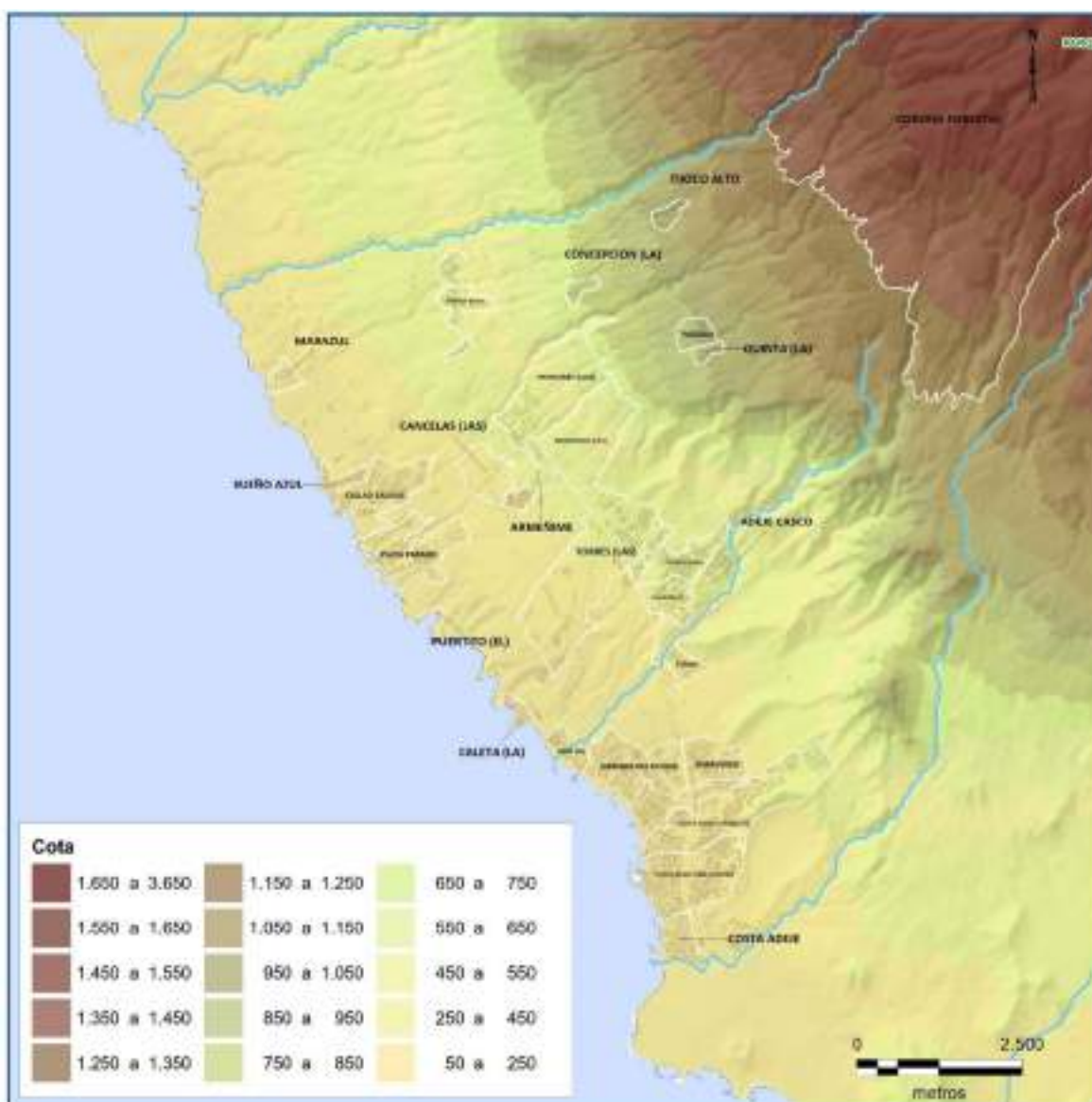
Fuente: Elaboración propia

Adeje forma parte de la **Comarca del Suroeste** o la Comarca de Isora, siendo la que más lejos se encuentra de la capital insular. Engloba parte de los municipios de **Santiago del Teide, Guía de Isora y Adeje**, a excepción de sus superficies incluidas en el parque natural de la Corona Forestal y en la Reserva Natural Especial del Chinyero, que se incluyen en la Comarca del Macizo Central.

La actividad volcánica de la isla a lo largo de los años ha provocado una variedad de relieves y formas singulares, estando constituido por una rampa relativamente homogénea surcada por algunos barrancos que termina cerca de la costa en ladera escarpada y acantilados, debajo de la cual se extiende una llanura hasta el litoral marino.

La zona costera de Adeje cuenta con hasta 17 playas reconocidas, además de varias zonas de baño, siendo uno de los principales atractivos de la Costa de Adeje, constituyendo el principal factor de atracción de visitantes.

Ilustración 9. Orografía de Adeje



Fuente: Elaboración propia

2.1.2 Núcleos poblacionales

En lo que respecta a la **distribución de la población en el municipio**, el término municipal de Adeje cuenta con una estructura territorial polarizada según usos y con población dispersa: se encuentra compuesto por 9 entidades singulares que a su vez se dividen en núcleos urbanos y diseminados que se reparten de forma irregular por el territorio del municipio, dando lugar a una estructura policéntrica conectada mediante carreteras de perfil interurbano que son competencia del Cabildo. Este tipo de estructura urbana difiere mucho de los típicos núcleos urbanos monocéntricos en torno a los cuales se articula el territorio mediante una red radial.

Tabla 9. Entidades y núcleos de población

Entidad	Núcleos	Superficie (km ²)	Población 2023 (hab)	Densidad población (hab/km ²)	Zona de movilidad
Adeje	Adeje Casco, El Galeón, Las Moraditas, Las Nieves, Los Olivos, La Postura y Las Torres	9,62	11.086	1.152,4	2
Armeñime	Armeñime, Las Cancelas y Las Rosas	4,72	2.357	499,4	1
La Caldera	Diseminado	4,2	78	18,6	3
Costa Adeje	El Beril, La Caleta, Callao Salvaje, Costa Adeje, Playa Paraíso, Playas de Fañabé, Playas del Duque, El Puertito, San Eugenio, Sueño Azul y Torviscas	12,96	21.106	1.628,5	3
Fañabé	Fañabé y Miraverde	7	7.844	1.120,6	3
Ifonche y Benítez	Diseminado	12,8	41	3,2	3
Los Menores	Los Menores, La Quinta y Taucho	28	2.418	86,4	4
Tijoco	La Concepción, Marazul, Tijoco Alto y Tijoco Bajo	26,62	5.237	196,7	4
TOTAL		105,95	50.167	473,5	

Fuente: ISTAC

Ilustración 10. Núcleos de población de Adeje



Fuente: Elaboración propia

La distribución espacial de la población se encuentra descompensada, debido a la dispersión de los núcleos por el término municipal, si bien la mayoría de la población se concentra en Adeje y Costa Adeje, donde la densidad poblacional se sitúa en 1.152 y 1.628 respectivamente, sin contar la población flotante. La media de la densidad es de 473 habitantes por km², superior al conjunto de la isla (445 hab./km²).

Las tipologías de edificación son numerosas, desde tradicionales agrícolas de medianías, tradicionales con inclusión de nuevos crecimientos, espontáneos marginales de 1ª residencia, espontáneos marginales de 2ª residencia, urbanizaciones residenciales de 2ª residencia, urbanizaciones turísticas, poblamiento a borde de camino, etc.

A continuación, se describen brevemente algunas de las características en cuanto a movilidad a tener en cuenta de cada una de las entidades de población:

Adeje

Adeje Casco, El Galeón, Las Moraditas, Las Nieves, Los Olivos, La Postura y Las Torres

- **Adeje** es el centro administrativo del municipio. Cuenta con importantes instituciones públicas como el Ayuntamiento o el Juzgado de Paz.
Se desarrolla sobre la TF-1, en su cara norte, vía principal de comunicación de toda la Comarca, y cuenta con varias paradas de taxi y guaguas.
Su orografía abrupta limita la movilidad activa, pues cuenta con desniveles medios del 7,4% y picos de cerca del 30%.

Ilustración 11. Adeje



Fuente: Google

Armeñime

Armeñime, Las Cancelas y Las Rosas

- **Armeñime** se distancia unos 4 km de la capital municipal y está formado por los núcleos de Armeñime, Las Cancelas y Las Rosas, así como viviendas diseminadas.
Se accede al núcleo principalmente por la Autopista del Sur TF-1 y por la carretera general TF-47.
La mayoría de sus calles son de un solo sentido y aparcamiento a uno o ambos lados de la vía.

La Caldera

Diseminados

Fañabé

Fañabé y Miraverde

Costa Adeje

El Beril, La Caleta, Callao Salvaje, Costa Adeje, Playa Paraíso, Playas de Fañabé, Playas del Duque, El Puertito, San Eugenio, Sueño Azul y Torviscas

- **La Caldera** se sitúa a unos 10 kilómetros del núcleo de Adeje y se trata de una pequeña urbanización al pie de la Caldera del Rey, depresión declarada Monumento Natural. Se accede a él por la TF-1 y cuenta con parada de taxis, junto al parque acuático Siam Park.
- **Fañabé** se ubica a unos 5 km del núcleo de Adeje, junto al barranco del Agua y lo integran los barrios de Fañabé y Miraverde, además de viviendas en diseminado. Su acceso se realiza principalmente por la Autopista del Sur y cuenta con parada de taxis y de guagua.
- **Costa Adeje** es el centro comercial y turístico del municipio y uno de los principales destinos turísticos del archipiélago canario. Se ubica a 7 km de la capital, ocupando gran parte de la franja litoral del municipio. Cuenta con una gran oferta de hoteles, zonas comerciales y equipamientos de todo tipo. Además, cuenta con el espacio natural protegido del Sitio de Interés Científico de La Caleta así como parte de la Reserva Natural Especial del Barranco del Infierno.

Ilustración 12. Costa Adeje



Fuente: Diario de Avisos

Ifonche y Benítez

Ifonche y Benítez

Los Menores

Los Menores, La Quinta
y Taucho

Tijoco

La Concepción,
Marazul, Tijoco Alto y
Tijoco Bajo

- **Ifonche y Benítez** es una localidad con una extensa área rural y natural, con viviendas dispersas entre sí. Toda su superficie se encuentra protegida por la Reserva Natural Especial del Barranco del Infierno y el Parque Natural de la Corona Forestal.

Se accede al núcleo por la carretera TF-567.

- Los **Menores** se encuentra a 5 km de la capital municipal y lo forman los núcleos de Los Menores, La Quinta y Taucho además de viviendas en diseminado.

Cuenta con alojamientos de turismo rural además de equipamientos para la población local.

- **Tijoco** se caracteriza por estar formada por una extensa área rural y natural. En él se localiza la cota máxima que alcanza el municipio y los siguientes espacios naturales protegidos: Parque Natural de la Corona Forestal, Paisaje Protegido del Barranco de Erques y una pequeña área del Parque Nacional del Teide.

Se accede a la localidad por las carreteras generales TF-82 y TF-47, posee pasada de taxi en la calle de Juan Alfonso Placeres y dispone de parada de guagua.

2.1.3 Clima

La climatología de Adeje es uno de los principales factores de atracción de visitantes, no sólo por las buenas temperaturas y horas de sol, sino por su homogeneidad a lo largo del año.

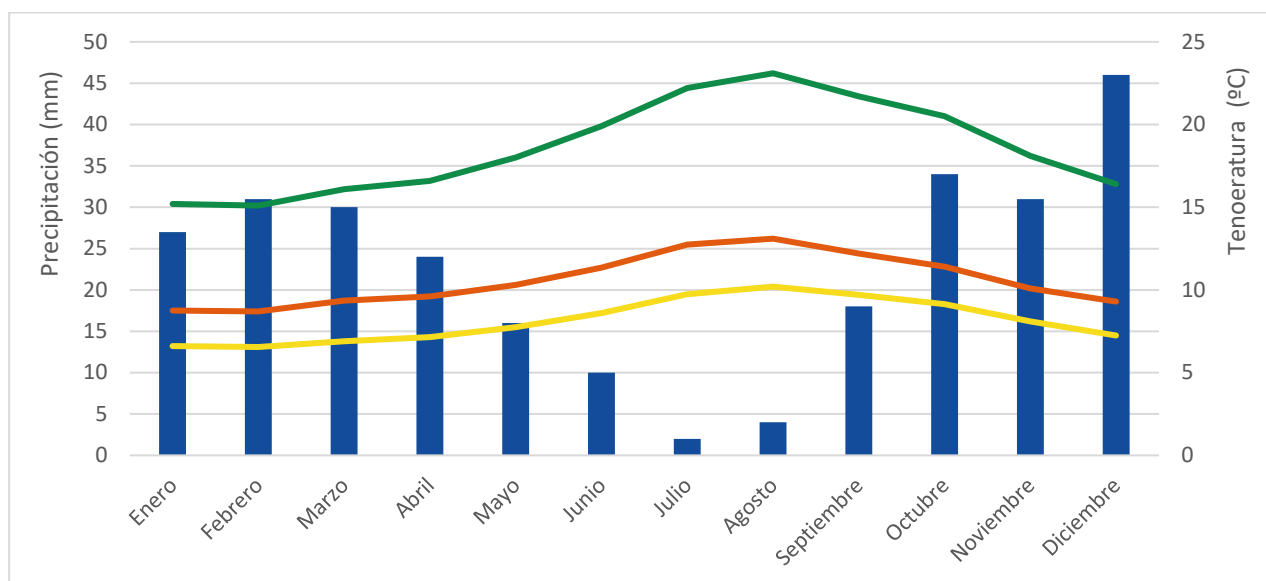
El clima es subtropical, con temperaturas suaves todo el año por el mar, que actúa como regulador térmico y en verano por los vientos alisios, con unas temperaturas medias entre 18°C y 24°, por lo que los cambios de temperatura no son muy drásticos.

Además, Adeje presume de tener más de 3.000 horas de luz y más de 300 días de sol al año, con una temperatura media en verano de 27 grados y de 23 grados en invierno. En Adeje municipio, la temperatura media anual desciende ligeramente hasta los 18.9 ° C, con una precipitación anual de 343 mm.

La temporada templada dura 2,8 meses, del 10 de julio al 5 de octubre, y la temperatura máxima promedio diaria es más de 24 °C. El mes más cálido del año en Adeje es agosto, con una temperatura máxima promedio de 26 °C y mínima de 19 °C.

La temporada fresca dura 4,4 meses, del 12 de diciembre al 24 de abril, y la temperatura máxima promedio diaria es menos de 20 °C. El mes más frío del año en Adeje es febrero, con una temperatura mínima promedio de 13 °C y máxima de 19 °C.

Gráfico 2. Climograma de Adeje



Fuente: AEMET

A la hora de valorar el efecto del clima sobre la movilidad, las condiciones climáticas en ningún caso actúan como agente disuasorio de la movilidad alternativa, sino todo lo contrario. Las condiciones favorables crean un bienestar óptimo para los paseos y desplazamientos en modos de transporte sostenibles.

2.2 Estructura urbana y actividad socioeconómica

2.2.1 Modelo de ocupación del territorio

El Plan General de Ordenación del municipio de Adeje vigente (El Plan General de Ordenación de Adeje (Adaptación Básica al Texto Refundido) vigente del año 2004) se aprobó definitivamente, publicado el 02/09/2008 en el BOP 173/08, con una modificación puntual publicada el 05/03/2012 en el BOP 173/12.

El Plan General de Ordenación de Adeje (Adaptación Básica al Texto Refundido) vigente del año 2004.

Ilustración 13. PGO de Adeje

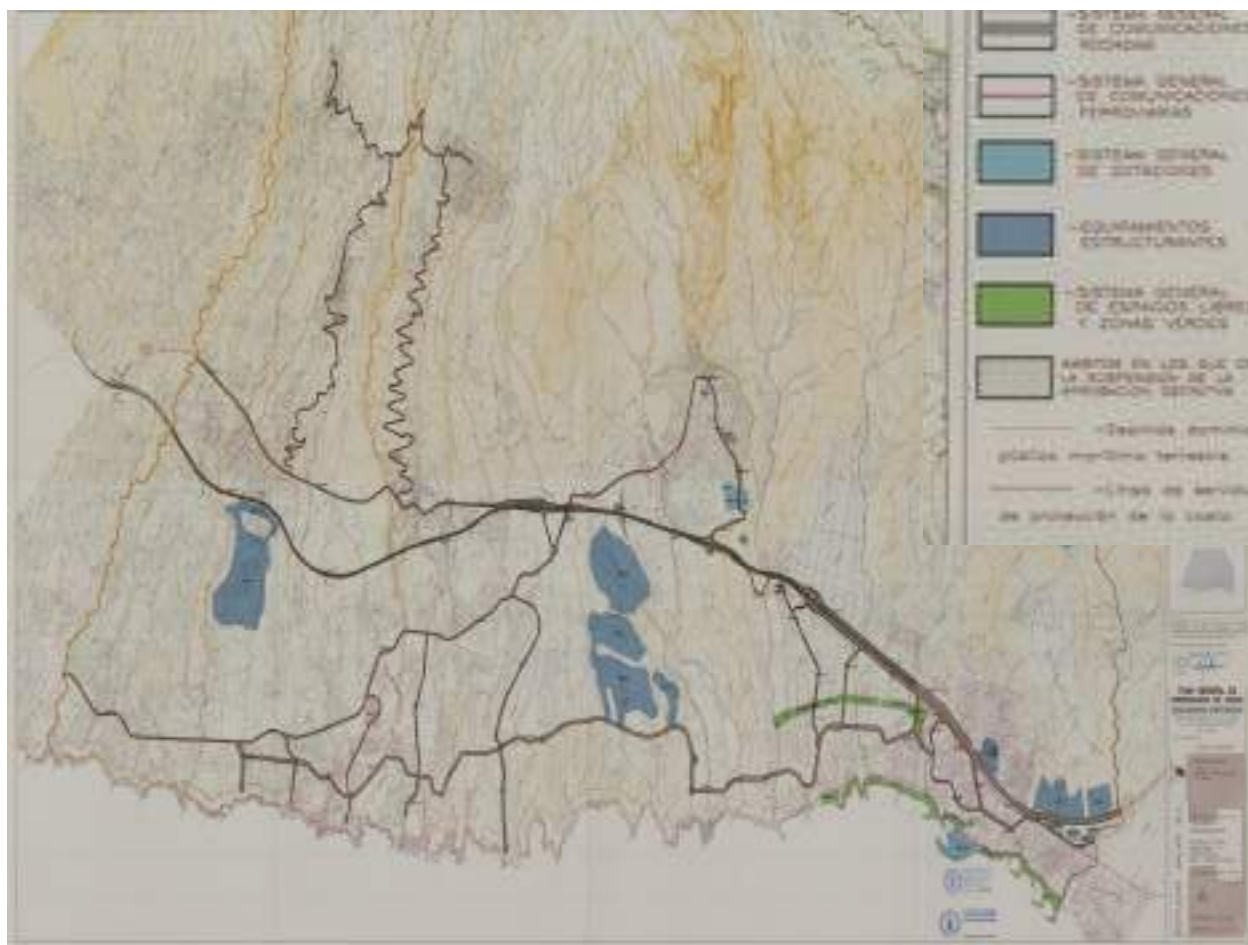


Fuente: Base de Datos de Planeamiento de Canarias (BDP de Canarias)

El documento redactado señala los crecimientos poblacionales del municipio entre 1960 y 1975, cuando el municipio tenía 7.148 habitantes y refleja el número de habitantes previstos en función de los suelos, donde se alcanza un total de 39.400 y 98.000 plazas turísticas.

Destaca el eje viario en la costa, consolidación de las urbanizaciones, que pretende servir de articulación comarcal independientemente de la TF-1. Si bien esta vía tiene una sección urbana, tipo bulvar, que le resta capacidad de atracción de viajes en contra de una TF-1 con mejor nivel de servicio.

Ilustración 14. Estructura general de ordenación del PGO de Adeje.



Fuente: Plan General de Ordenación de Adeje

En la memoria justificativa, dentro del cuadro de sistemas generales, hay un subapartado dedicado a transporte y comunicaciones donde se refleja el suelo reservado para el viario rodado y, además, para el ferrocarril.

Tabla 10. Cuadro de Sistemas Generales

SISTEMAS GENERALES				
		SUPERFICIE	TOTAL SUPERFICIE	
		m ² s	m ² s	Ha
TRANSPORTE Y COMUNICACIONES	VIARIO RODADO	1.703.534	1.795.410	179,54
	FERROCARRIL	91.876		
ESPACIOS LIBRES	PARQUES URBANOS	372.020	372.020	37,20
DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS ESTRUCTURANTES	ADMINISTRATIVAS	25.000	2.048.090	204,91
	COMERCIAL	14.943		
	CULTURAL DOCENTE	38.686		
	SOCIAL DEPORTIVO, INFRAESTRUCTURAL	1.968.648		
TOTAL			4.216.510	421,65

Fuente: PGO de Adeje

En conclusión, la realidad del Adeje actual es muy diferente a la analizada en el PGO, con más de 50.000 habitantes y 35.000 plazas turísticas frente a los 39.400 y 98.000 plazas turísticas que allí se contemplaban. La relación entre residentes y visitantes difieren de la realidad observada, pero en el caso de colmar el suelo turístico que se preveía la atracción de viajes, no ya por residentes del municipio sino externos a él, que no dispondrán de suelo en él (salvo cambios en el PGO) será más de dos veces la actual lo que evidentemente supondrá el empeoramiento, aún más, de las redes de transporte. El PGO no contempla nuevos viarios ni soluciones de transporte público diferentes a las existentes, salvo el eje costero, que aún no se han consolidado en la zona costera.

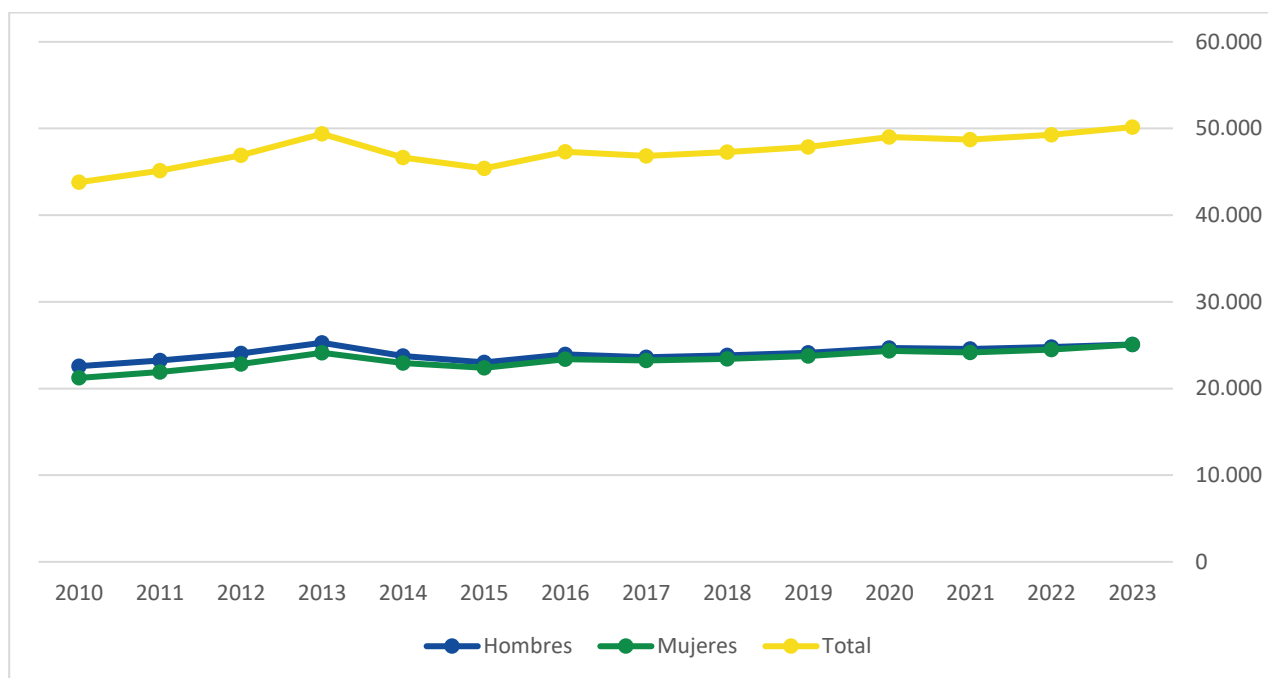
Los núcleos tradicionales en las medianías han ido perdiendo peso frente a los núcleos costeros, asociados al turismo. A pesar de ello, las medianías siguen experimentando crecimiento gracias a un menor coste del suelo que permite ofrecer una oferta de residencia más atractiva que la zona costera y polarizando con ello las actividades.

2.2.2 Población

Con 50.167 habitantes a 1 de enero de 2024 (897 habitantes más que el en el año 2022), Adeje es el quinto municipio más poblado de la isla, tras Santa Cruz de Tenerife, San Cristóbal de La Laguna, Arona y Granadilla de Abona.

Actualmente la densidad poblacional es de 73 habitantes por km². A continuación, se adjunta la tabla con la evolución del número de hombres, mujeres y total a lo largo de los años.

Gráfico 3. Evolución de la población de Adeje según sexo



Fuente: INE

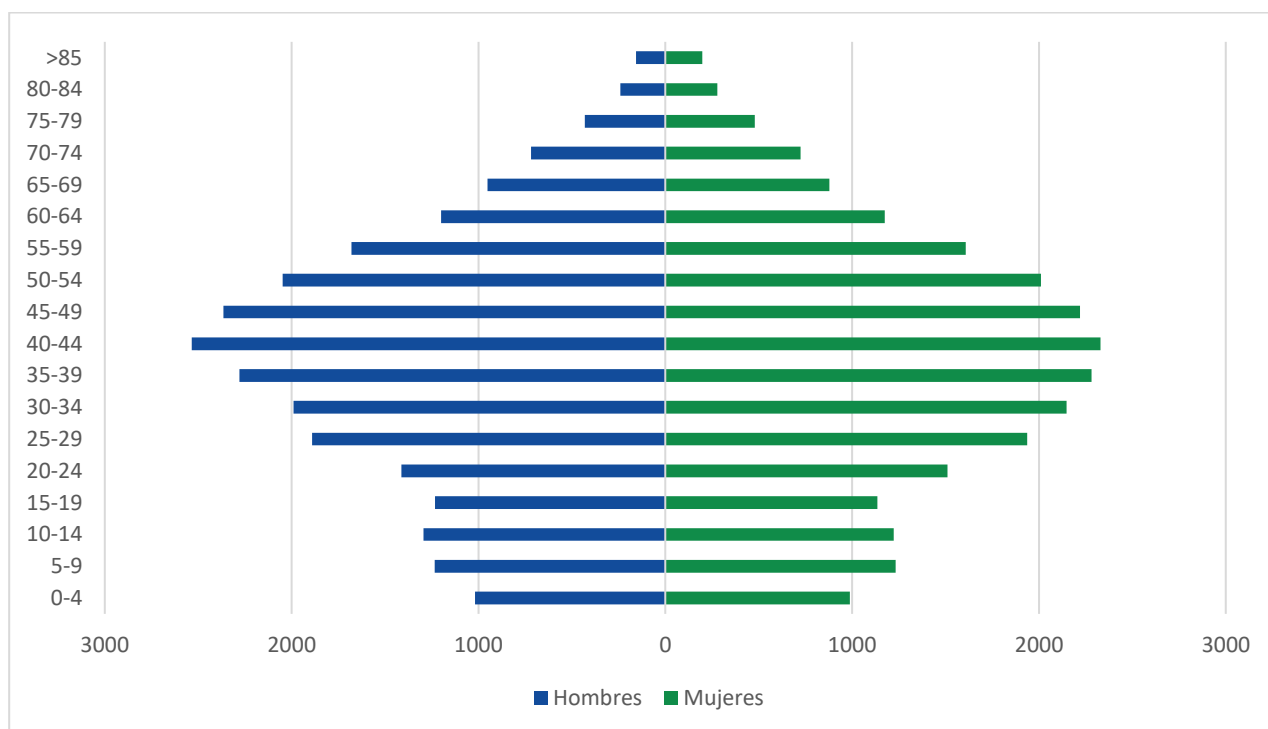
Tabla 11. Evolución de la población de Adeje según sexo.

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Población	43.801	45.134	46.894	49.387	46.667	45.405	47.316	46.833	47.280	47.869	49.030	48.733	49.270	50.167
Hombres	22.578	23.234	24.065	25.276	23.745	23.024	23.944	23.612	23.844	24.110	24.675	24.562	24.793	25.085
Mujeres	21.223	21.900	22.829	24.111	22.922	22.381	23.372	23.221	23.436	23.759	24.355	24.171	24.477	25.082

Fuente: INE

Se puede observar, según la pirámide poblacional, que la mayor cantidad de personas, se encuentran los 25 y 55 años, con lo cual contamos con una población activa físicamente y autónoma en movimiento, con cierto equilibrio entre cantidad de hombres y mujeres

Gráfico 4. Pirámide poblacional de Adeje



Fuente: INE

La población estacional máxima es una estimación de la población máxima que Adeje soportar en episodios de picos como atractor de viajes con origen fuera de los límites del municipio de Adeje. Según los datos publicados anualmente por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, en colaboración con las Diputaciones Provinciales, Cabildos y Consejos Insulares, indican que “en el cálculo se incluyen las personas que tienen algún tipo de vinculación o relación con el municipio, ya sea porque residen, trabajan, estudian o pasan algún período de tiempo en él”.

Tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico, la población estacional se ha ido incrementando con los años, con lo cual se puede deducir que Adeje es un municipio atractor de viajes fuera del límite municipal.

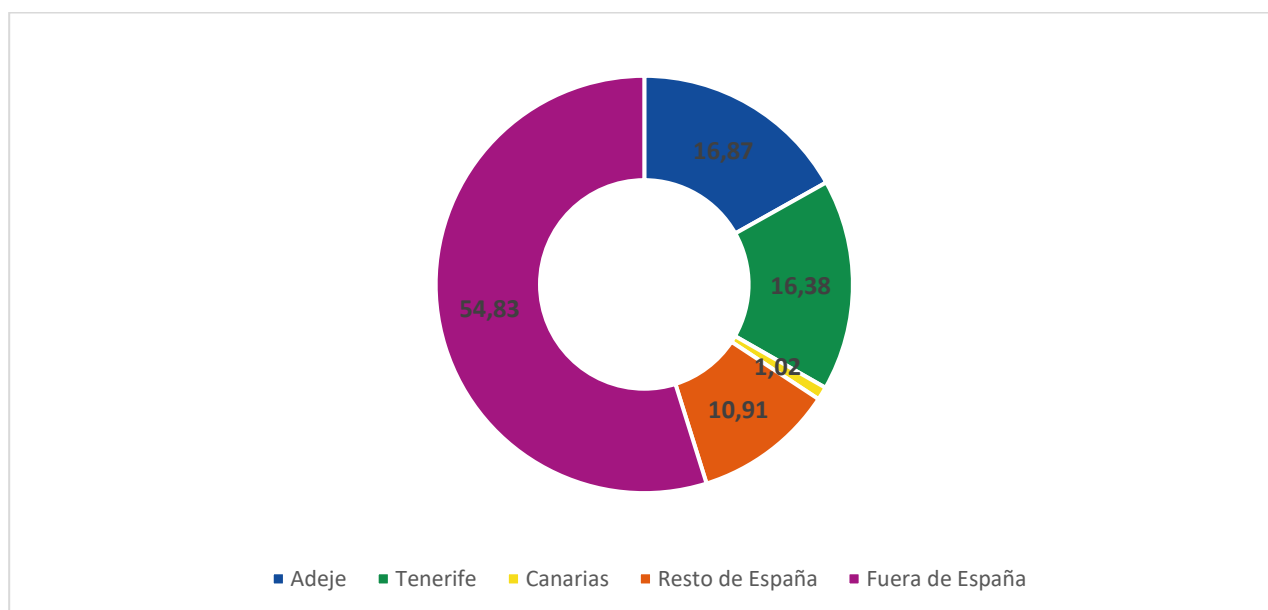
Tabla 12. Pirámide poblacional de Adeje

Año	2010	2011	2012	2013	2015
Población máxima estacional	129.851	137.717	134.736	136.496	140.873

Fuente: INE

Habitantes extranjeros. Según los datos publicados por el INE en Adeje existe una gran cantidad de personas extranjeras. Según el último censo, son residentes nacidos en Adeje el 16,87%, el 10,91% han emigrado a Adeje desde diferentes lugares de España, el 16,38% desde otros municipios de la provincia de Tenerife, el 1,02% desde otras provincias de la comunidad de Canarias y el 54,83% han emigrado a Adeje desde otros países.

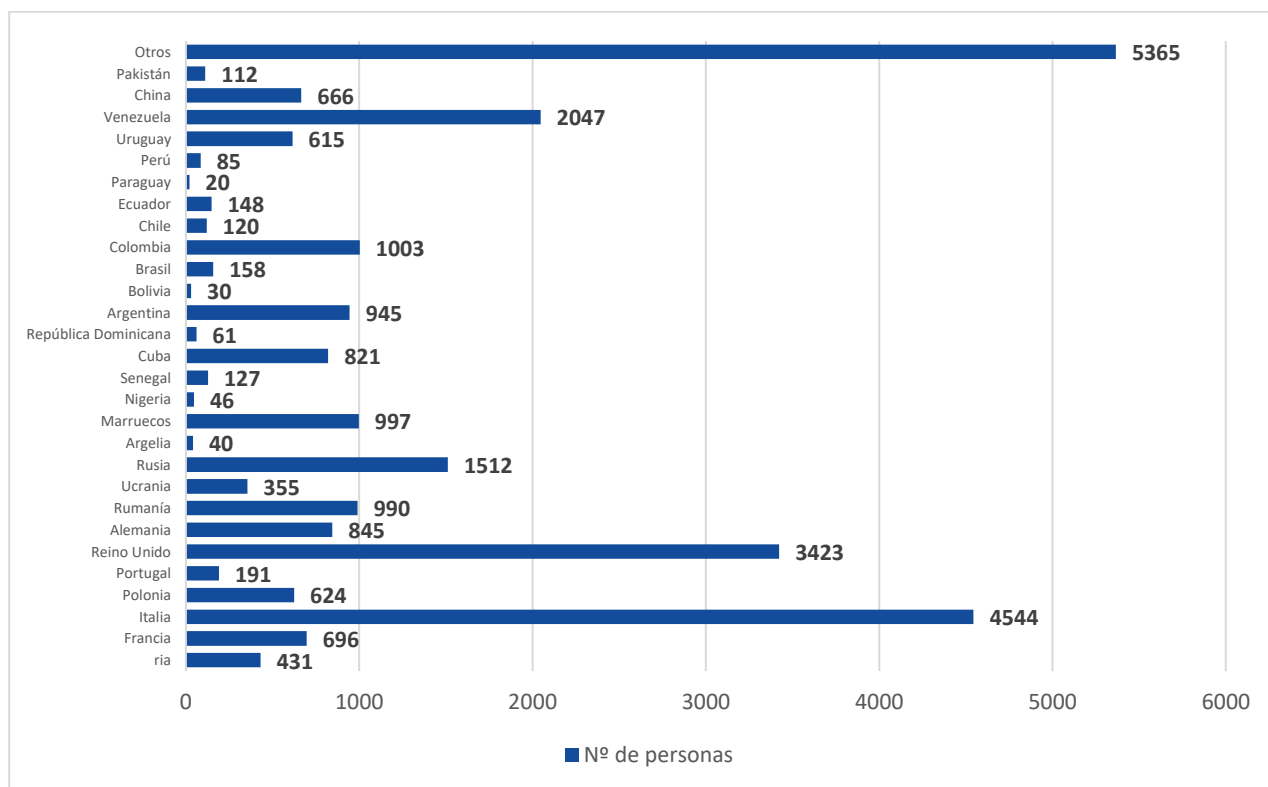
Gráfico 5. Habitantes por lugar de nacimiento



Fuente: INE

Del total de habitantes nacidos en el extranjero, el cual es más de la mitad de la población de Adeje un 17% son italianos, un 10.6% son del Reino Unido, 6% rusos, 4% rumanos y 3% alemanes, por lo cual se debe considerar estos aspectos para realizar una comunicación más acertada en la elaboración del PMUS.

Gráfico 6. Residentes extranjeros en Adeje



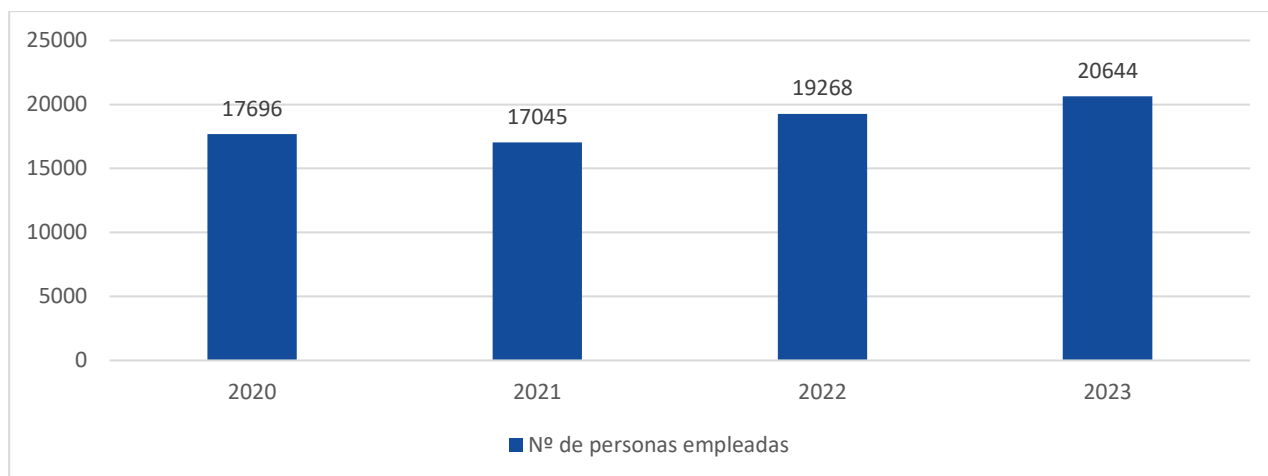
Fuente: INE

2.2.3 Actividad económica

La movilidad cotidiana o por obligada, es decir, por motivos laborales y estudios, son las que más se realizan en una ciudad. Estos desplazamientos tienen picos de alta movilidad durante el ingreso y salida a la escuela y al trabajo.

Actualmente Adeje cuenta con aproximadamente más de 20.000 empleos. El último dato del tercer trimestre del ISTAC, indica 21.292 empleos, habiéndose incrementado desde el 2020 en casi 3.000 empleos más.

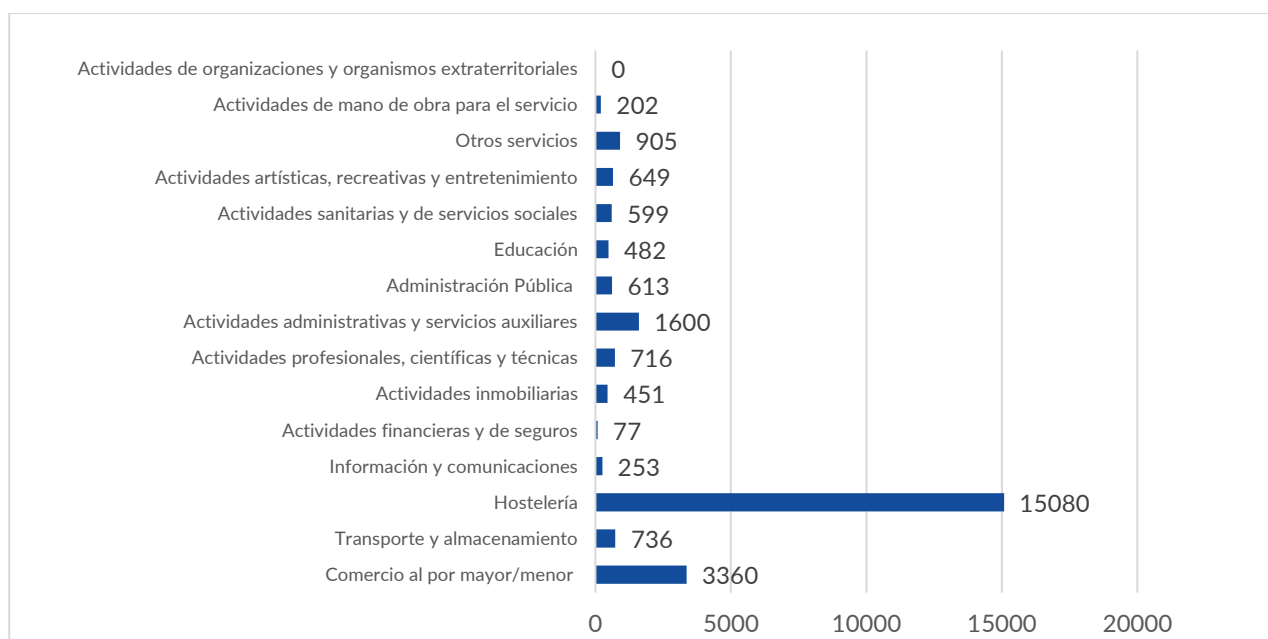
Gráfico 7. Número de empleos Adeje



Fuente. ISTAC

De todos los sectores del desarrollo de Adeje, el de los servicios es el que más demanda empleos, acumulando a finales de 2023 un 93% de la demanda total. La construcción, la industria y la agricultura tienen unos índices de participación escasos frente al sector servicios.

Gráfico 8. Nº de empleos en el sector de los servicios en Adeje



Fuente. ISTAC

Adeje lidera la actividad turística en el Sur de Tenerife y uno de los destinos turísticos de sol y playa más importantes de España. El buen clima, las playas, la seguridad, su planta alojativa compuesta en su mayor parte por hoteles de categorías superiores, una oferta extendida con múltiples alternativas de ocio, deporte, astronomía y comercio, la disponibilidad de infraestructuras avanzadas, así como una diversidad de recursos naturales, culturales e históricos son algunas de las fortalezas que hacen de Adeje una zona de atracción.

Según datos de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad realizada en Tenerife en 2018, la última disponible de la que se obtienen registros, Adeje recibe el 35% de los turistas de todo Tenerife, con una estancia media de unos 7 días, ligeramente inferior al de la media de Tenerife. La distribución por tipo de día, diferenciando entre días laborables, sábados o domingos es similar, con unos 43 mil turistas diarios.

Tabla 13. Estadísticas de turismo

	Estadísticas de turismo		Distribución por tipo de día			
	Estancia media	Turistas/día	Laborable	Sábado	Domingo	Día Medio
Adeje	7,33	43.358	43.245	43.690	43.594	43.358
		37%	36%	36%	36%	36%
Tenerife	9,98	118.759	118.759	121.451	120.827	118.915

Fuente: Encuesta EDM 2018

Como se aprecia en la información analizada, se puede dejar en mayor evidencia la necesidad de centrar medidas en la movilidad generada por el sector de la hostelería, tanto hoteles como restaurantes, que atiende el sector del turismo de Adeje.

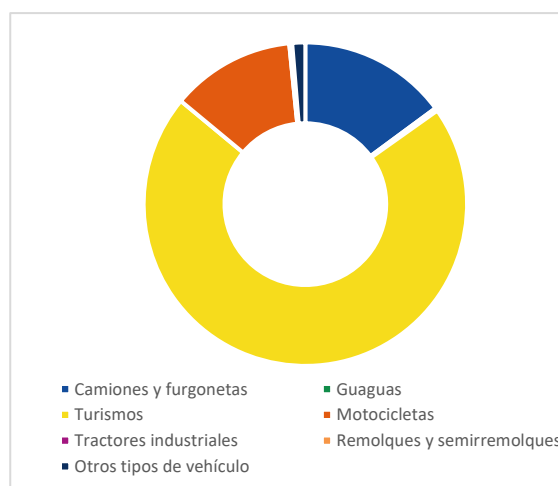
2.2.4 Motorización

El vehículo privado se encuentra interiorizado en el modelo de movilidad de las personas debido, entre otros factores, al urbanismo disperso y distribución poblacional en una orografía municipal compleja y a otros aspectos propios de la movilidad, como la tasa de motorización o la disponibilidad de vehículo y carné de conducir.

Según datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC), el **parque de vehículos** de Adeje en 2023 asciende a 43.770, de los cuales 31.039 son turismos, seguido de camiones y furgonetas y motocicletas por orden de magnitud.

Gráfico 9. Parque de vehículos de Adeje (2023)

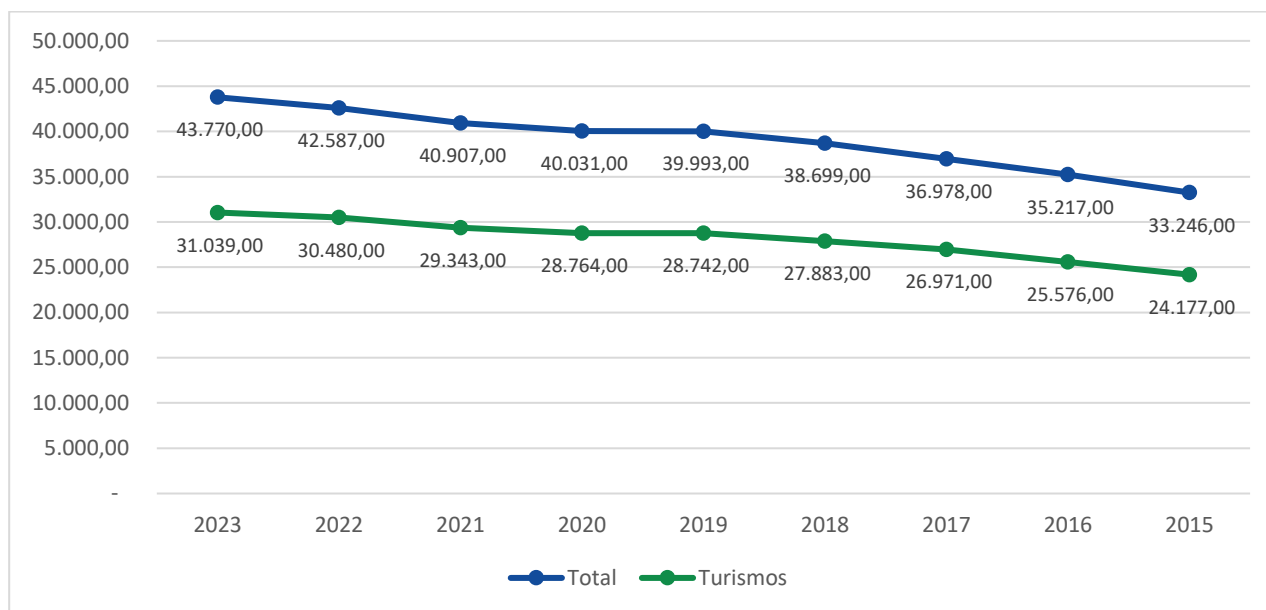
Tipología vehículo	Nº vehículos	%
Camiones y furgonetas	6.514	14,9%
Guaguas	110	0,3%
Turismos	31.039	70,9%
Motocicletas	5.416	12,4%
Tractores industriales	36	0,1%
Remolques y semirremolques	92	0,2%
Otros tipos de vehículo	563	1,3%
TOTAL	43.770	100,00%



Fuente: ISTAC

En los últimos años 5 años el parque automovilístico creció un 9,4% con una tasa de crecimiento anual media del 2,7%. Si comparamos la evolución del parque móvil de Adeje con el de Tenerife o de Canarias, se observa que el municipio de Adeje presenta un porcentaje de incremento anual mayor, salvo en el 2020, donde la crisis sanitaria afectó de manera considerable.

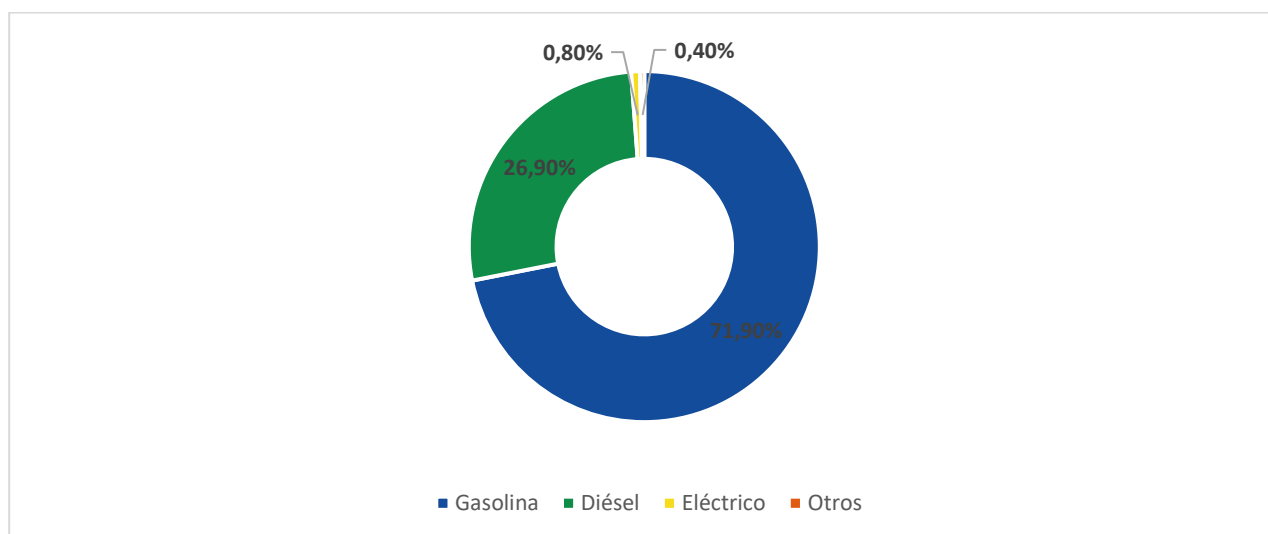
Gráfico 10. Evolución del parque móvil de Adeje



Fuente: ISTAC

En cuanto a la tipología de combustible existe una **alta dependencia de combustibles fósiles** (gasolina y diésel), que suponen casi la totalidad del parque móvil (98,9%), existiendo una mayoría de vehículos de gasolina (71,9%).

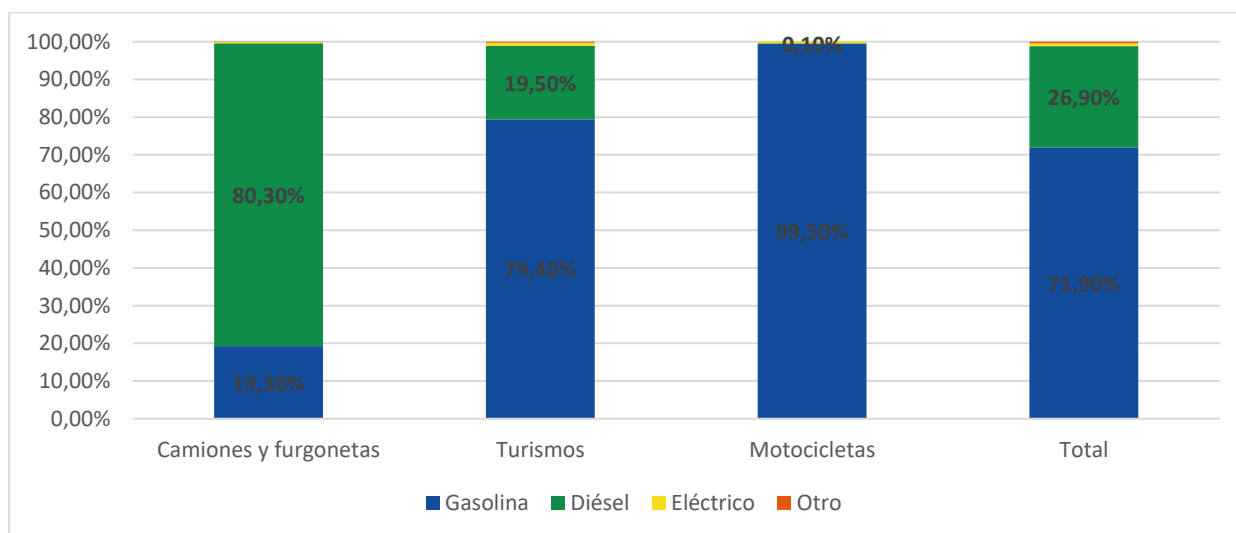
Gráfico 11. Tipo de combustible



Fuente: ISTAC

Distinguiendo por tipología de vehículo se aprecia que camiones y furgonetas utilizan mayoritariamente combustible diésel, mientras que casi la totalidad de las motocicletas y turismos utilizan gasolina.

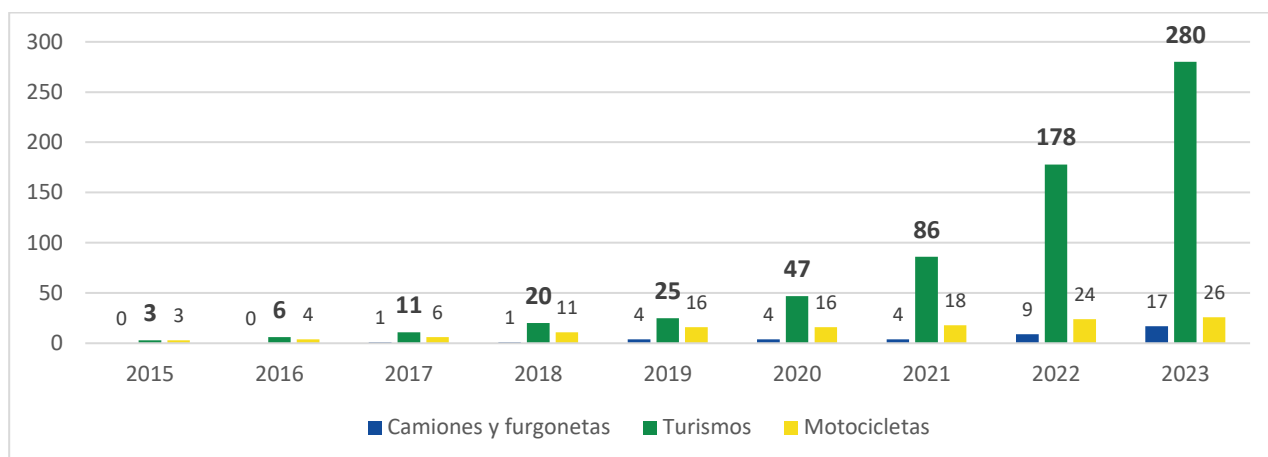
Gráfico 12. Parque de vehículos según su tipología y combustible



Fuente: ISTAC

El actual modelo de transporte perpetúa los innumerables efectos negativos asociados a la dependencia de los combustibles fósiles y una inadecuada gestión de la movilidad. Cada vez hay una mayor preocupación de las consecuencias que el sector transporte está ocasionando sobre el medioambiente. En este sentido, la Estrategia del vehículo eléctrico de Canarias, elaborado en 2020 y el Plan Nacional de Energía y Clima (PINEC) 2021-2030, han elaborado un conjunto de medidas con el objetivo para el año 2030 de conseguir que cerca del 30% del parque móvil de las islas sean eléctricos y alcanzar la total electrificación del sector del transporte terrestre en 2040. En la actualidad, el número de **vehículos eléctricos** en circulación en Adeje es de 329 unidades (0,8% sobre el total de vehículos).

Gráfico 13. Evolución del parque de vehículos eléctricos en Adeje



Fuente: ISTAC

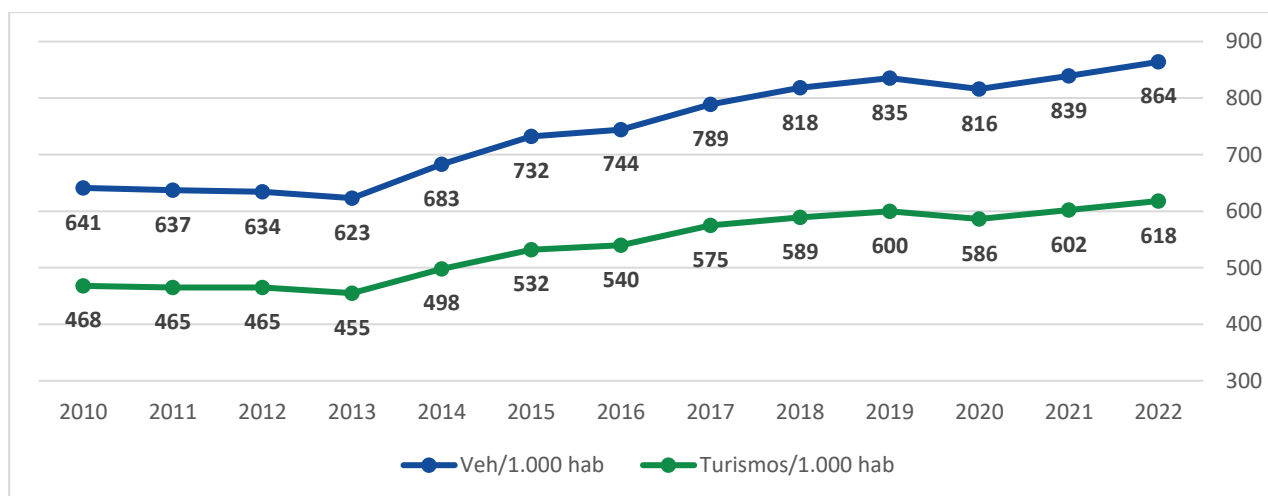
Por otro lado, la **tasa de motorización** es un indicador que mide la cantidad de vehículos motorizados por habitante en un lugar y período dado. En el caso de Adeje, este valor alcanza los 864 vehículos por cada 1.000 habitantes en 2022, similar al de la media de Tenerife, con 820. Ambos valores son ligeramente superiores al del promedio del conjunto de Canarias, que se sitúa en 803.

Respecto a la tasa de motorización de turismos, en Adeje es de 618 turismos por cada 1.000 habitantes, superior al de la media de Tenerife (560) y al de Canarias (540), siendo la Comunidad Autónoma de Canarias ligeramente superior a la media nacional, que se sitúa en 522 vehículos por cada 1.000 habitantes.

La información de los últimos 10 años de la evolución de la motorización de la movilidad local revela que es un proceso que se encuentra en pleno aumento, a pesar de que, para el año 2020, la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 haya frenado su progresión.

En el año 2010, en Adeje, el índice de motorización se situaba en 468 vehículos por cada 1.000 habitantes, mientras que para el último año que existen registros, el índice ya supera los 618 vehículos cada 1.000 habitantes.

Gráfico 14. Evolución de la tasa de motorización



Fuente: ISTAC

2.2.5 Equipamientos

En este apartado se hace referencia a los equipamientos comprendidos en el municipio de Adeje, considerados como los principales puntos de atracción de viajes. Éstos incluyen los centros de trabajo, los centros comerciales, centros culturales y recreativos, centros educativos y sanitarios, equipamientos turísticos (alojamientos), así como otros equipamientos de interés.

Los principales equipamientos del municipio se representan en la figura adjunta clasificados por su tipología.

2.2.5.1 Equipamientos turísticos. Alojamientos

Dado que el sector hotelero de Costa Adeje es uno de los más importantes del territorio nacional y uno de los principales sustentos de la economía, cabe hacer una mención especial a los equipamientos de esta categoría, además de las segundas residencias que hacen aumentar la población considerablemente durante todo el año.

Según el Informe Vivienda Vacacional en Adeje (2018 es el último año del que se tienen registros), el número de equipamientos turísticos en Adeje era el siguiente:

Tabla 14. Equipamientos turísticos en Adeje

Categoría	Nº equipamientos	Nº camas
Hoteles	30	33.427
Apartamientos	51	13.146
Vivienda vacacional	63	269
Hoteles rurales	1	22
Casas rurales	3	14
TOTAL	180	46.878

Fuente: Informe Vivienda Vacacional Adeje 2018

Adeje cuenta con una de las plantas alojativas más modernas y de mayor calidad de Europa, siendo ésta una de sus principales fortalezas. La oferta alojativa destaca por la presencia de hoteles de categoría superior, que le confieren a Costa Adeje un posicionamiento diferenciado frente a otros destinos competidores, donde el 16,5% son hoteles de 5 estrellas o superior (5 estrellas lujo y 5 estrellas gran lujo), lo que supone un total de 6.680 camas de alta categoría.

En cuanto a distribución geográfica de la oferta de alquiler vacacional, determinamos que la zona de mayor concentración es la denominada Las Américas-Costa Adeje, San Eugenio Miraverde Torviscas, seguida de la zona conformada por Callao Salvaje-Playa Paraíso, siempre con mayor presencia en la cercanía al litoral y dispersándose más en el territorio a medida que se avanza hacia el interior, como, por ejemplo, en la zona conocida como Adeje Capital Municipal.

Ilustración 15. Alojamientos turísticos



Fuente: Elaboración propia

2.2.5.2 Equipamientos comerciales

Del Censo de Establecimientos Comerciales de Canarias se desprende que el municipio de Adeje cuenta con un total de 768 establecimientos comerciales distribuidos de la siguiente forma según núcleos de población:

- Costa Adeje, con un total de 164 establecimientos, el 21% de todos los existentes en el municipio, y una densidad de 314 establecimientos por km².
- Costa Adeje-Playas Duque, con 116 establecimientos, 15% del total del municipio, y una densidad de 136,47 establecimientos por km².
- Costa Adeje-Playas Fañabé, con 93 establecimientos, 12% del total del municipio, y una densidad de 110,71 establecimientos por km².
- La Postura, con 42 establecimientos, 5,5% de los establecimientos comerciales en Adeje, y una densidad de 175 establecimientos por km².
- Por último, Armeñime, con sólo 15 establecimientos, pero una densidad de establecimientos de 107,14 establecimientos por km² y también una elevada densidad de población.

Además, existen dos mercadillos temporales. El del agricultor o Agromercado de Adeje, en los alrededores de Las Torres (Calle Archajara), y el de Fañabé (Avda. Bruselas) y una zona industrial-comercial con predominio de grandes superficies en el Polígono de las Torres, colindante al casco de Adeje.

La principal oferta comercial, se concentra principalmente en centros comerciales, donde destacan los siguientes:

- Siam Mall
- El Duque
- Fañabé Plaza
- Gran Sur
- Galeón Outlet
- El Mirador
- San Eugenio
- Puerto Colón

Ilustración 16. Centros comerciales



Fuente: Elaboración propia

En muchos casos los establecimientos invaden las zonas peatonales, vías, paseos, incluso calzadas, con expositores, cartelería, y mercancía, no sólo incomodan e impiden el tránsito normal de los peatones, sino que además empeora la percepción de calidad y estética del espacio público.

2.2.5.3 Equipamientos culturales, recreativos y deportivos.

En cuanto a los equipamientos culturales y recreativos destacan los distintos centros turísticos y culturales de cada uno de los núcleos poblacionales, así como el Polideportivo de Adeje, que se ubica junto al Campo de Fútbol de Adeje y a la Piscina Municipal, ubicadas en el entorno de la avenida Palo Mayor, en el núcleo de Adeje.

Entre las actividades enfocadas al turismo familiar, por número de usuarios, destacarían los parques acuáticos. Y dentro de estos, se encuentra un referente en la oferta de este tipo a nivel europeo y mundial: el Siam Park.

Un parque acuático ubicado a las faldas de la Caldera del Rey, en el límite este municipal, con más de 15 atracciones para todo tipo de perfiles. Con una superficie actual en uso aproximada de 163.000 m², abre durante todo el año, y además de albergar las atracciones permanentes, ha acogido eventos puntuales, sobre todo conciertos,

Existen otros parques de ocio acuático, como el Aqualand Adeje, de menor tamaño y oferta, y otras atracciones familiares temporales o estables, como columpios acrobáticos o minigolfs urbanos.

Los desplazamientos que se generen por este motivo, al igual que para el resto de equipamientos, serán en su mayoría desplazamientos internos a los centros deportivos municipales desde cada uno de los núcleos. Al existir numerosos centros culturales, recreativos y deportivos repartidos a lo largo de los núcleos poblacionales, la mayoría de estos desplazamientos son susceptibles de realizarlos en modos sostenibles.

Tabla 15. Equipamientos culturales, recreativos, sociales y deportivos en Adeje

Denominación	Tipo	Núcleo urbano
Siam Park	Recreativo	Las Nieves
Aqualand	Recreativo	Las Nieves
Centro Cultural Miraverde	Cultural	Miraverde
Centro de Desarrollo Turístico Costa Adeje	Cultural-recreativo	Adeje
Centro Cultural La Caleta	Cultural	La Caleta
Museo Plaza de España	Cultural	Adeje
Centro Cultural Los Menores	Cultural	Los Menores
Centro Cultural Las Nieves	Cultural	Las Nieves
Centro Cultural La Postura	Cultural	Adeje
Sala Exposiciones Granero	Cultural	Tijoco
Asociación San Juan	Cívico-social	Adeje
Casa de Cultura Armeñime	Cultural	Armeñime
Casa de Cultura Tijoco Bajo	Cultural	Tijoco
Casa de Cultura Fañabé	Cultural	Fañabé
Casa de Cultura Villa de Adeje	Cultural	Adeje
Club 3ª Edad Santa Ana	Social	Adeje
Palacio de Congresos de Adeje	Cultural-recreativo	Costa Adeje
Casa de Cultura Taucho	Cultural	Los Menores
Casa de Cultura Tijoco Alto	Cultural	Tijoco
Complejo Deportivo Armeñime	Deportivo	Armeñime
Complejo Deportivo Tijoco	Deportivo	Tijoco
Polideportivo Fañabé	Deportivo	Fañabé
Campo de Fútbol Fañabé	Deportivo	Fañabé
Campo de Fútbol Adeje	Deportivo	Adeje
Piscina Municipal Adeje	Deportivo	Adeje
Polideportivo Adeje	Deportivo	Adeje
Polideportivo Colegio Adeje	Deportivo	Adeje



Polideportivo Los Olivos	Deportivo	Adeje
Polideportivo Tierra Lavada	Deportivo	Adeje
Club Tenis Miraverde	Deportivo	Miraverde
Campo de Tiro Municipal	Deportivo	Los Menores
Pabellón Polideportivo	Deportivo	Adeje
Polideportivo Los Menores	Deportivo	Los Menores
Polideportivo Playa Paraíso	Deportivo	Playa Paraíso
Pabellón Tijoco Bajo	Deportivo	Tijoco
Polideportivo La Caleta	Deportivo	La Caleta

Ilustración 17. Equipamientos culturales y recreativos



Fuente: Elaboración propia

2.2.5.4 Centros educativos

El municipio cuenta 9 centros educativos de carácter público y 1 privado situados la mayoría de ellos en el núcleo principal de Adeje, donde se concentra la población residente. Estos centros dan servicio a más de 2.200 alumnos de educación infantil, primaria y secundaria, además de algunas ramas de bachillerato.

Tabla 16. Centros educativos en Adeje

Denominación	Titularidad	Núcleo	Ámbito	Niveles educativos
CEIP Barranco Las Torres	Pública	Adeje	Local	Infantil y Primaria
IES Galeón	Pública	Adeje	Local	Secundaria, Bachillerato y Formación Profesional
CPEIPS Costa Adeje	Privada	Miraverde	Comarcal	Infantil, Primaria y Secundaria
CEIP Armeñime	Pública	Armeñime	Local	Infantil y Primaria
CEIP Tijoco Bajo	Pública	Tijoco	Local	Infantil y Primaria
CEIP Fañabe	Pública	Fañabé	Local	Infantil y Primaria
CEIP Adeje	Pública	Adeje	Local	Infantil y Primaria
CEIP Los Olivos	Pública	Adeje	Local	Infantil y Primaria
IES Adeje	Pública	Adeje	Comarcal	Secundaria

Fuente: Elaboración propia

Además de los centros educativos, cabe mencionar la Escuela Municipal de Música de Adeje, ubicado en la avenida Barranco de las Torres, en el núcleo de Adeje y la Sección de Educación Permanente Galeón de educación de personas adultas.

Los desplazamientos por motivo estudios que se generen en los centros educativos, serán en su mayoría desplazamientos internos entre el propio núcleo de Adeje y el resto de ellos, los cuales se realizan en modos motorizados.

Ilustración 18. Centros educativos



Fuente: Elaboración propia

2.2.5.5 Centros sanitarios y asistenciales

La accesibilidad a servicios básicos urbanos como el sanitario o el asistencial es esencial para asegurar la calidad de vida de la ciudadanía.

El municipio cuenta con un centro de salud de atención primaria ubicado en la Calle de los Derechos Humanos, en el núcleo de Adeje. Cuenta con una parada de guagua en la misma calle y varios aparcamientos en sus inmediaciones. El horario de servicio es de lunes a viernes de 8:00 a 20:00.

Además de este centro de salud, existe un consultorio local en el núcleo de Armeñime, un centro de urgencias de la Cruz Roja en Costa Adeje y una clínica privada con 150 camas en la zona de la avenida de los Pueblos, en Costa Adeje.

Por otro lado, existen 4 centros asistenciales infantiles y para personas mayores, todos ellos ubicados en el núcleo de Adeje.

Tabla 17. Centros sanitarios y asistenciales de Adeje.

Denominación	Dirección	Núcleo
Centro de Salud Adeje	Calle de los Derechos Humanos	Adeje
Consultorio Armeñime	Calle Antonio Machado	Armeñime
Cruz Roja Las Américas	Avda. Rafael Puig Lluvina	Costa Adeje
Clínica Costa Adeje	Avda. de los Pueblos	Costa Adeje
Residencia de Mayores José Almeida	Avda. de los Vientos 18	Adeje

Denominación	Dirección	Núcleo
Guardería Municipal El Duendecillo Azul	Calle Atbitocazpe s/n	Adeje
Centro socioeducativo Los Olivos Educación Especial	Calle Atbitocazpe s/n	Adeje

Fuente: Elaboración propia

Los hospitales de referencia más cercanos, tanto público (El Mojón – Hospital del Sur), como privada - concertada (Hospiten Las Américas) se encuentran en el municipio colindante de Arona, su proximidad a Adeje los acredita como dotación cercana y casi propios del municipio.

El modelo urbano de Adeje, donde los núcleos se encuentran dispersos entre sí, hace que la mayoría de los desplazamientos que se producen al centro de atención primaria ubicado en el núcleo de Adeje se realicen en vehículo privado.

Ilustración 19. Centros sanitarios y asistenciales



Fuente: Elaboración propia

2.2.5.6 Zonas verdes y espacios públicos

La principal zona verde del municipio consiste en toda la franja de medianías y cotas altas, con una reserva de espacio natural accesible (carretera, a pie y bicicleta), pero además existe también una copiosa red de parques, jardines y plazas diseminados por la orografía municipal.

Su densidad es mayor en las zonas residenciales, mientras que las áreas predominantemente alojativas turísticas, carecen del número de estos espacios que dieran más sensación de esponjamiento y apertura a las edificaciones, debido a la presión sobre el planeamiento y la dedicación de suelo público a estas áreas y funciones. Son las urbanizaciones y hoteles los que suplen esa oferta destinando mayor cantidad de superficie a ajardinado, vegetación, incluso paseos interiores botánicos.

En los últimos años se ha trabajado en la mejora del estado y mantenimiento de los parques, sin embargo, se considera necesario intensificar estos trabajos.

Por otro lado, a lo largo de toda la costa del ámbito de estudio se localizan diferentes playas. En total se contabilizan unas 10 playas, siendo las que tienen mayor afluencia turística las siguientes: Troya I, Troya II, El Bobo, La Pinta, Torviscas, Fañabé y Duque.

Las playas son el principal motivo de viajes de los desplazamientos a pie. La existencia de un paseo marítimo prácticamente continuo supone un cómodo acceso a las playas.

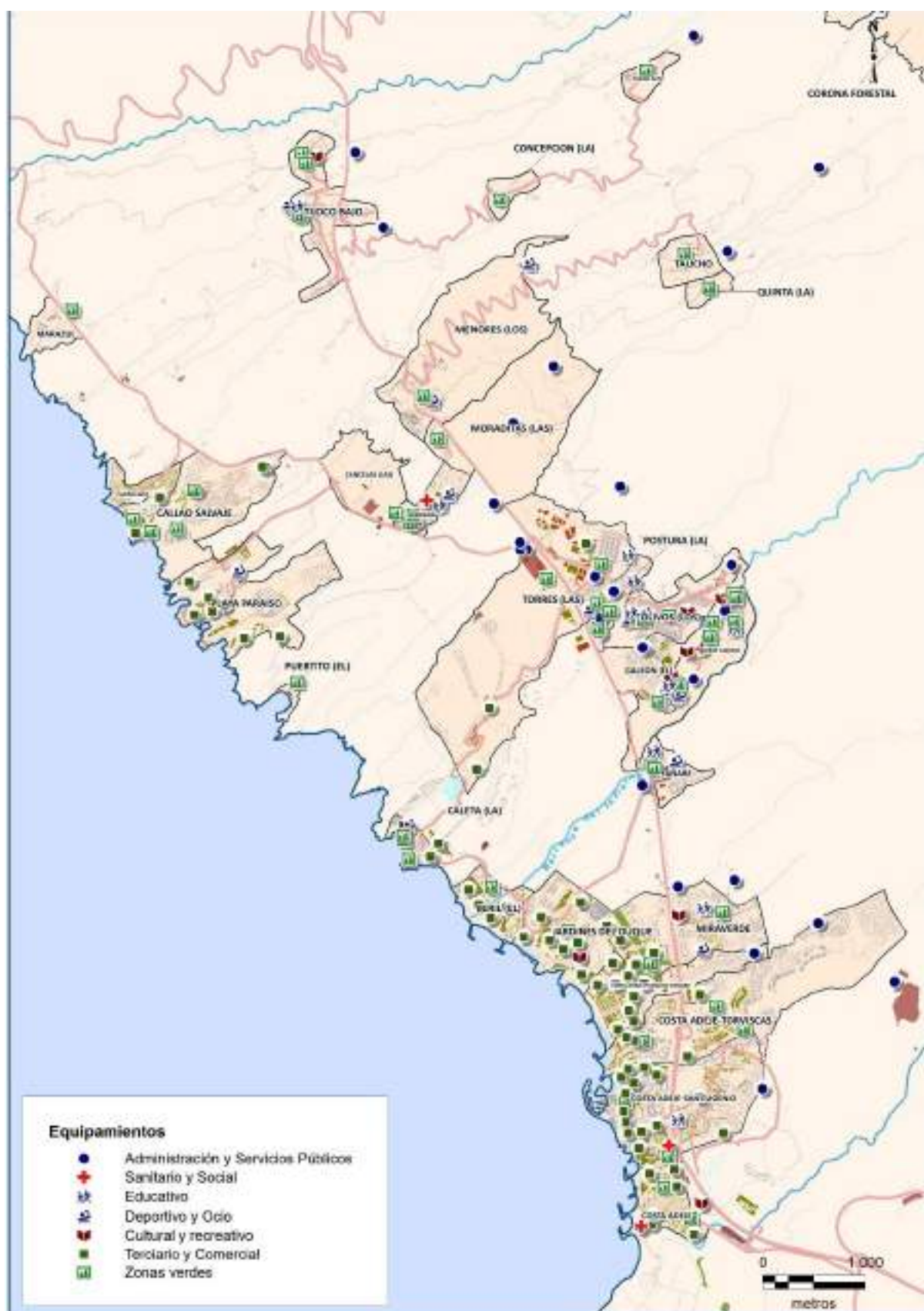
En la siguiente imagen se muestran los parques y espacios públicos o jardines urbanos ubicados en el término municipal de Adeje.

Ilustración 20. Parques y espacios públicos



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 21. Equipamientos



Fuente: Elaboración propia

3 MOVILIDAD GENERAL

3.1 Antecedentes

En este apartado se recogen los resultados extraídos del documento 'Análisis de la movilidad y modelización del sistema de transporte de la isla de Tenerife' elaborado por el Cabildo en el año 2019, la versión más actualizada de las existentes y cuyos datos son totalmente válidos para el análisis de la movilidad actual de Adeje, ya que durante los años 2020 y 2021 la movilidad global se vio afectada por la pandemia del COVID-19, y en la actualidad de están alcanzando los niveles de movilidad pre-pandemia nuevamente, con lo que los escenarios son relativamente similares.

Para la elaboración de dicho documento, en el año 2018, se realizó una **Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM)** tanto a los residentes de la isla como a los no residentes (EDMNR), siendo esta la última EDM realizada en Tenerife hasta la fecha por parte del Cabildo insular.

3.1.1 Características del hogar

El análisis descriptivo de las características de los hogares residentes en Adeje contine, a su vez, los siguientes análisis:

- Tamaño medio familiar.
- Motorización.
- Aparcamiento en la residencia.

El **tamaño medio familiar** en Adeje ese de 2,42 personas por hogar, siendo ligeramente superior al promedio del conjunto de la isla de Tenerife, con 2,38 personas por hogar, y al de los municipios vecinos de Arona y Vilaflor, con 2,23 y 2,26 respectivamente.

Con relación a las **tipologías de los vehículos**, de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad se extrae que casi un 85% de los hogares de Tenerife disponen de turismos, sin embargo, otros vehículos como motos, bicicletas o vehículos de trabajo (camión, furgoneta, taxi, ...) tienen una proporción mucho menor.

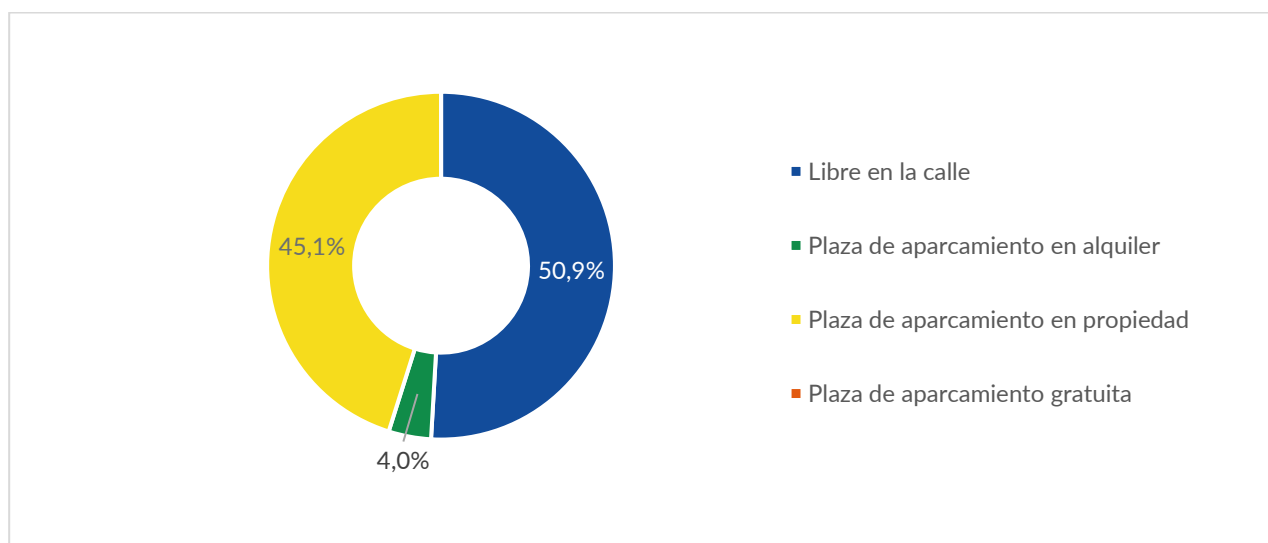
En el caso de Adeje, la cuota de hogares con al menos un turismo alcanza el 88%, un 2,8% de los hogares dispone de moto y tan sólo un 0,5% de bicicleta.

Por otro lado, respecto al **estacionamiento en el lugar de residencia** se ha cuantificado la tipología de aparcamiento para los vehículos tipo turismo, existiendo cuatro posibilidades de respuesta: libre en la calle, plaza de aparcamiento en propiedad, plaza de aparcamiento en alquiler y plaza de aparcamiento gratuita.

Tal y como se observa en la siguiente tabla, para los turismos, el tipo de aparcamiento predominante en el lugar de residencia es libre en la calle con un 50,9%, seguido del aparcamiento en propiedad, con un 45,1% del total.

En los municipios vecinos de Arona o Guía de Isora la distribución es similar.

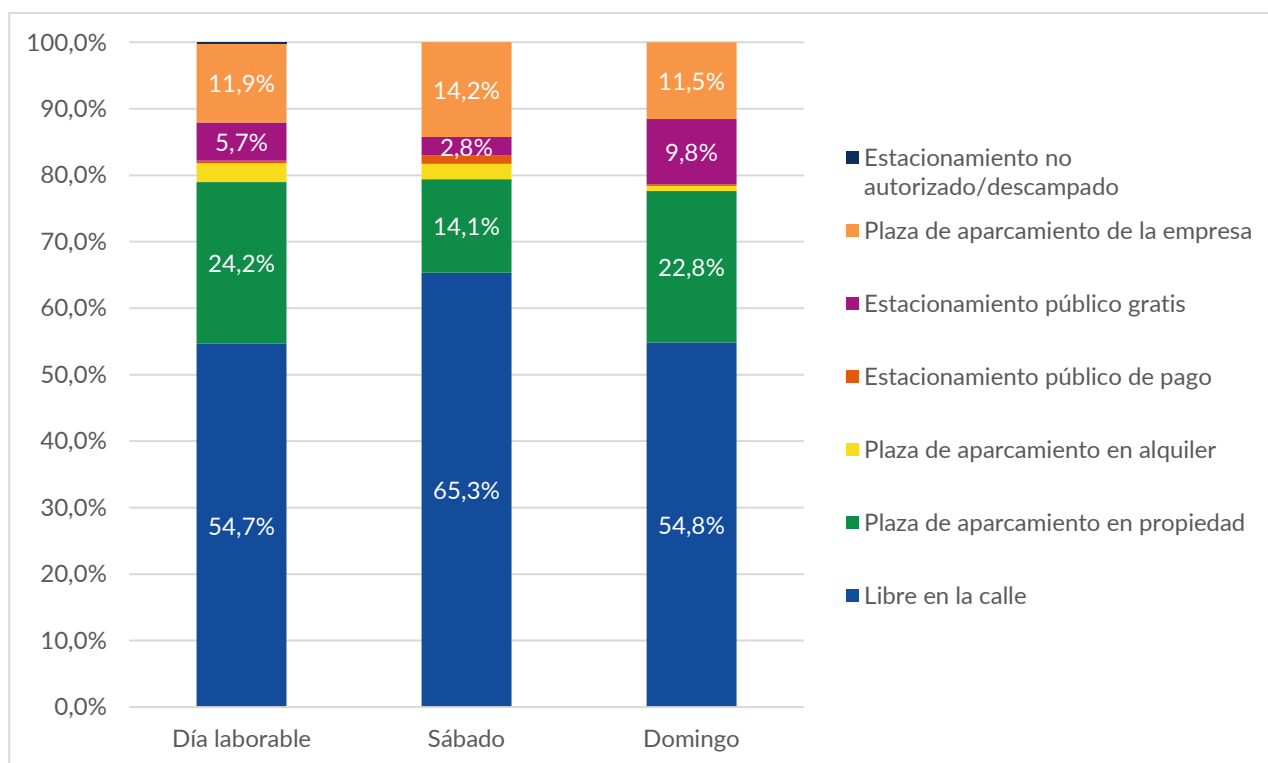
Gráfico 15. Aparcamiento en el lugar de residencia



Fuente: Encuesta EDM 2018

Respecto al **lugar de estacionamiento en destino**, en caso de que se realice algún desplazamiento en vehículo privado, se concluye que el estacionamiento libre en la calle es el lugar de estacionamiento predominante con una cuota superior al 54%, independientemente de que sea día laborable, sábado o domingo. Los domingos, por su parte, son los días que más se utilizan las bolsas de estacionamiento gratuitas.

Gráfico 16. Aparcamiento en el lugar de destino en día laborable y en sábado



Fuente: Encuesta EDM 2018

3.1.2 Características de la población

En este apartado se analiza la distribución de la población según sexo, edad, relación con la actividad económica y la disponibilidad de vehículo para los desplazamientos.

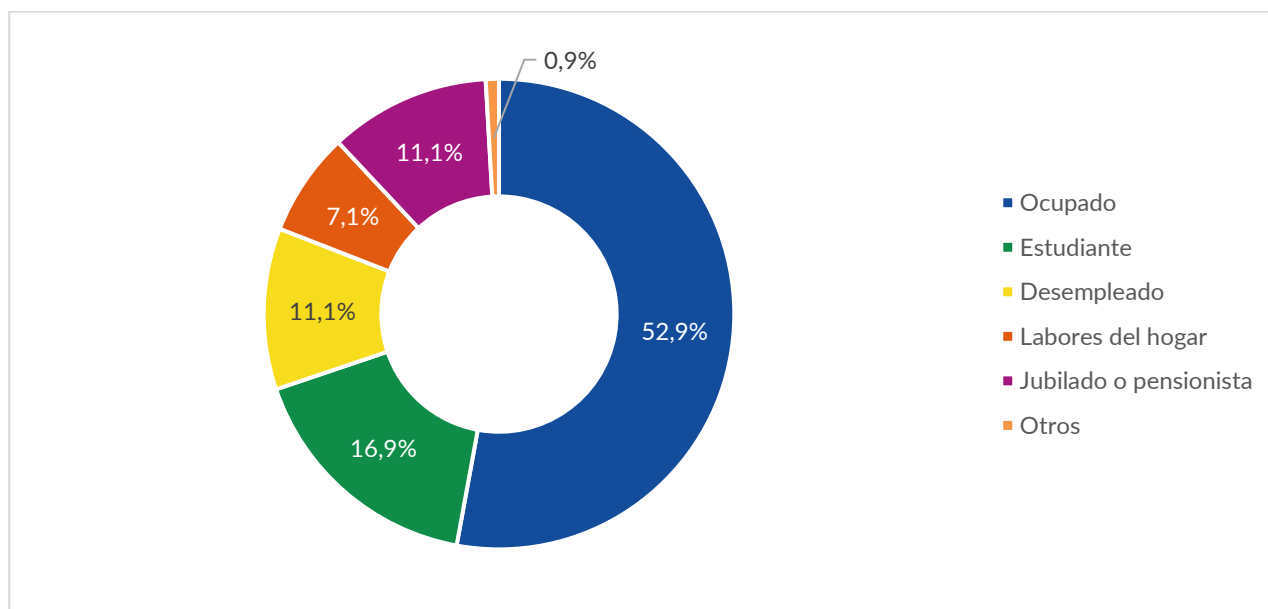
En Adeje, la muestra corresponde a un 50,5% de hombres y el 49,5% restante mujeres con la siguiente distribución por franjas de edad:

- Menos de 18 años: 14%.
- Entre 18 y 44 años: 48%.
- Entre 45 y 64 años: 29,1%.
- 65 o más años: 8,8%.

En Adeje, el 7,3% presenta algún tipo de problema relacionado con la movilidad. En concreto, un 6,1% tiene movilidad reducida permanente y un 1,2% temporal. La **movilidad reducida** permanente se debe, entre otros factores a la edad avanzada, discapacidad motora (ir en silla de ruedas, usar muletas...), discapacidad sensorial (auditiva o visual) o discapacidad psíquica o intelectual, mientras que la temporal es ocasionada por embarazo, viajar con carrito de bebé o tener una lesión, como una fractura, esguince, etc.

Relacionado con la **actividad económica** de los residentes en Adeje, se observa que más del 50% son ocupados u ocupadas, sector de la población con mayor demanda de movilidad debido a los desplazamientos por movilidad obligada que realizan diariamente.

Gráfico 17. Actividad económica de las personas residentes de Adeje

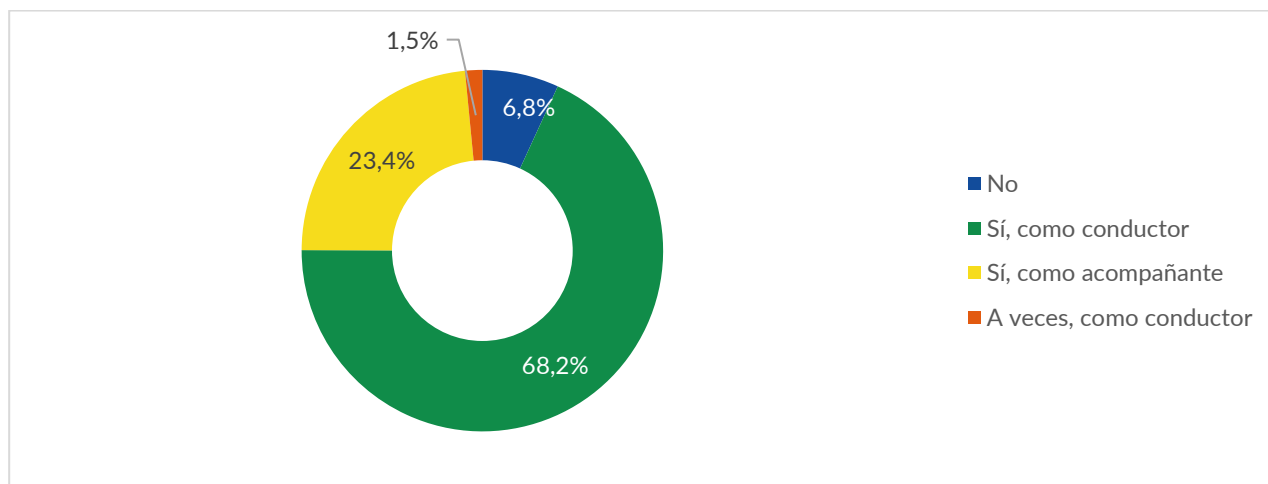


Fuente: Encuesta EDM 2018

En otro orden de cosas, el 62,6% de la población **dispone de carnet de conducir** de coche y un 10,8% cuenta con carnet de coche y moto. Un 25,9% de la población no puede tener carnet por edad u otros motivos o no lo tiene. La disponibilidad de carnet de moto exclusivamente es residual, con un 0,7%.

Respecto a la disponibilidad de vehículo privado, tan sólo un 6,8% ha manifestado no disponer de vehículo privado mientras que el 93,2% restante sí, el 68,2% como conductor, un 23,4% como acompañante y un 1,5% a veces, como conductor. Los datos ponen de manifiesto que la cultura de propiedad del vehículo se encuentra muy arraigada en la población.

Gráfico 18. Disponibilidad de vehículo en Adeje



Fuente: Encuesta EDM 2018

3.1.3 Características generales de la movilidad

En el ámbito de la movilidad se denominan viajes a aquellos desplazamientos que realiza una persona con una duración de más de 5 minutos. El resto de los viajes, aquellos de menos de 5 minutos de duración, tienen una incidencia menor en la movilidad general, por lo que no se computan para su análisis.

Uno de los indicadores más característicos de la movilidad es el término viajes/persona, ya que recoge las relaciones de movilidad con las actividades que realiza diariamente cada individuo, ya sea por estudios o trabajo (movilidad obligada) o de carácter discrecional (compras, médico, etc.).

En Adeje, según la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de 2018 se realizan diariamente **2,5 viajes por persona**, superior a la media de desplazamientos diarios del conjunto de la isla de Tenerife, con 2,1 desplazamientos/día/persona.

Los domingos son los días menos dinámicos, con una media de 2,16 viajes al día, mientras que los sábados y los días laborables se realizan 2,71 y 2,6 viajes respectivamente. Las cifras son similares a municipios cercanos como Arona o Granadilla de Abona, con una media de 2,6 y 2,7 viajes por persona.

Del total de viajes realizados en Adeje en un día laborable, un 58,4% son realizados todos los días laborables o de la semana. Le siguen los viajes que se realizan una o varias veces por semana, con el 30,6%, y en tercer lugar, los que se realizan cada 15 días o de manera esporádica, con un 12,1% de los viajes.

Los viajes recurrentes diarios se reducen al 25,2% en sábados y al 17,2% en domingo.

En los siguientes apartados se analiza la movilidad según los motivos de los viajes y modos de transporte utilizado para los desplazamientos.

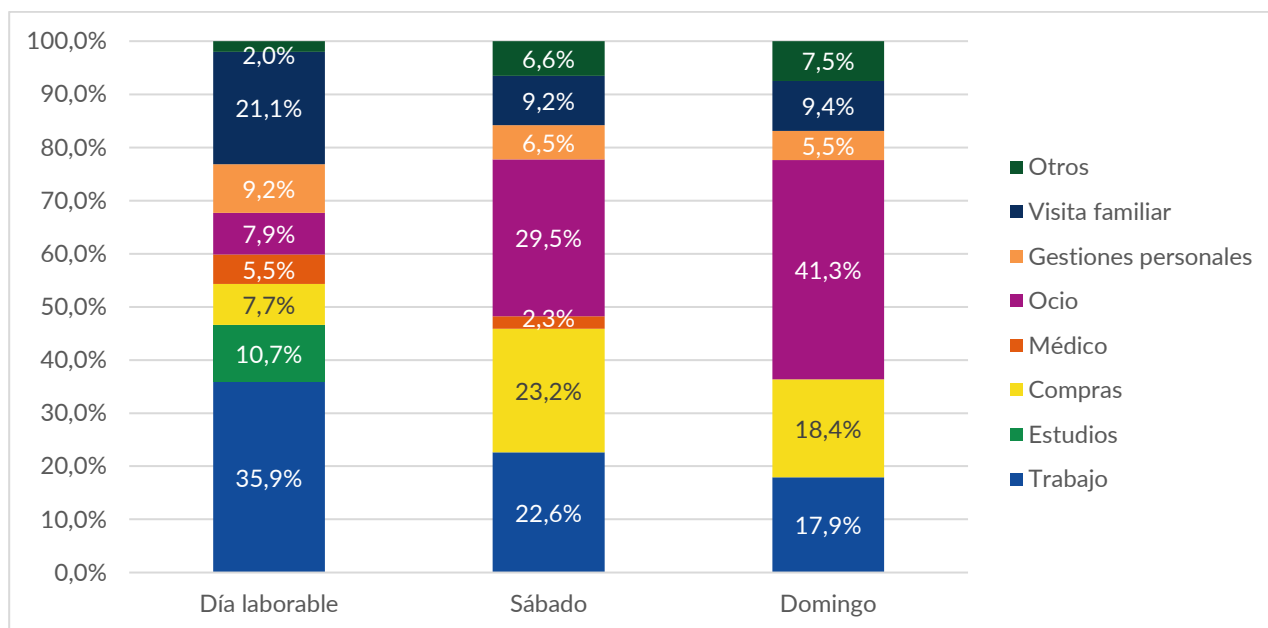
3.1.3.1 Movilidad según motivos

Si se analiza el motivo de los viajes de las personas residentes en Adeje en día laborable se observa que un 46,6% de sus viajes se deben a movilidad obligada (trabajos y estudios), siendo un 35,9% trabajo y un 10,7% estudios. El siguiente motivo con más peso es el de visita familiar, con un 21%, mientras que el resto de los motivos se distribuyen de manera más o menos uniforme.

En sábado, la movilidad obligada se reduce al 22,6%, destacando el ocio y las compras como los motivos principales de viaje, con un 29,5% y 23,2% respectivamente.

Los domingos la movilidad obligada se limita al 17,9% de los viajes y responde solo al motivo de trabajo. El ocio (41,3%) y las compras (18,4%) son los motivos de viaje más destacables.

Gráfico 19. Motivo de los viajes según día tipo



Fuente: Encuesta EDM 2018

3.1.3.2 Movilidad por modos de transporte

Una vez analizadas las características de los viajes, es primordial conocer cómo se realizan esos desplazamientos. La distribución de los viajes según los modos de transporte es un indicador de la calidad de la movilidad, y tiene una clara relación, entre otros, con los niveles de contaminación atmosférica, al ser el tráfico una de las principales causas de este fenómeno. Por ello su estudio es esencial para la adecuada planificación de las políticas de transporte.

En la caracterización de la movilidad se han considerado conjuntamente dentro de la movilidad no motorizada los viajes realizados a pie y en bicicleta.

En Adeje, aproximadamente 9 de cada 10 viajes se realizan en **modos motorizados** en día laborable, considerablemente superior al de la media de la isla de Tenerife, que es del 81,7%. También es superior al de los municipios vecinos de Arona y Guía de Isora, donde el porcentaje de viajes motorizados es del 73,5% y 85,4% respectivamente.

Los sábados y domingos la proporción de viajes mecanizados es similar que en los días laborables, si bien la comparativa con la isla de Tenerife o con el resto de municipios del entorno no es tan acusada.

Dentro de los modos motorizados, el **reparto público-privado** presenta un predominio del vehículo privado tanto en Adeje como en el resto de la isla, con valores entre el 95,1% y el 100% según el día tipo.

Gráfico 20. Reparto de viajes motorizados y no motorizados según día tipo

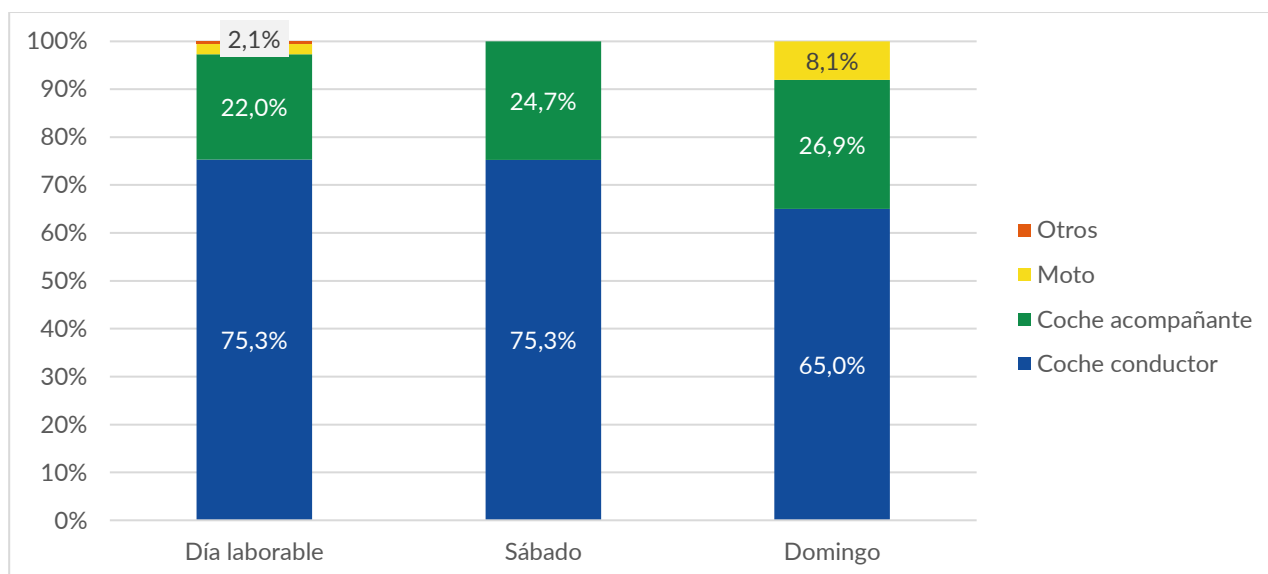


Fuente: Encuesta EDM 2018

Los resultados de la encuesta muestran que el 75,3% de los viajes en día laborable en **transporte privado** se realizan como coche conductor, seguido de un 22% como coche acompañante. Los sábados la dinámica es similar mientras que los domingos los viajes en coche se reducen considerablemente y aumentan las motos.

La ocupación del vehículo privado es de 1,3 personas/coche en día laborable y 1,4 personas/coche en fin de semana.

Gráfico 21. Viajes en transporte privado en Adeje



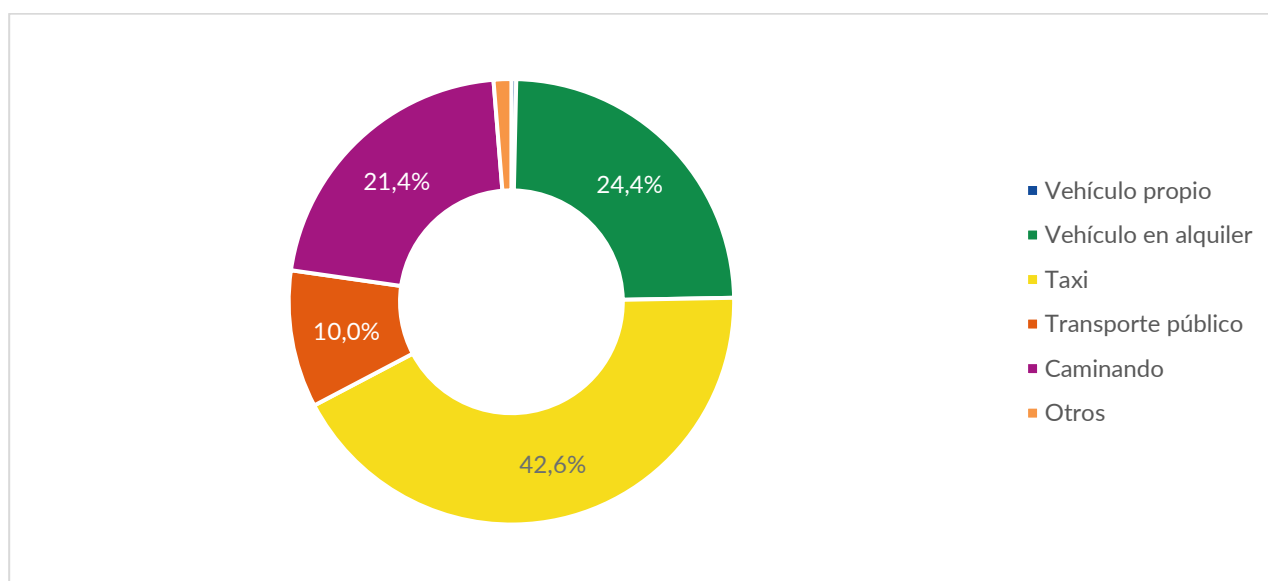
Fuente: Encuesta EDM 2018

3.1.3.3 Movilidad de las personas no residentes

Adeje recibe anualmente cerca de 2 millones de turistas al año, los cuales tiene hábitos de movilidad diferentes a los de los residentes por lo que se considera necesario analizar sus patrones de desplazamiento.

En la siguiente gráfica se observa que el taxi es el modo principal con un 42,6%. Hasta un 24,4% alquila un vehículo privado y un 21,4% camina. Solo un 10% opta por el transporte público.

Gráfico 22. Modo de desplazamiento en la isla de los turistas de Adeje



Fuente: Encuesta EDM 2018

Según indica la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) de Tenerife de octubre 2018, Adeje recibe diariamente 43,358 visitantes, lo que corresponde un 36% de visitantes diarios a la isla. Como se puede apreciar, la movilidad por motivos turísticos a Adeje es constante durante todos los días de semana.

Tabla 18. Viajes diarios según motivo de no residentes

Motivo de viaje	Día laborable	Sábado	Domingo	%	Tenerife
Playa	16.208	16.006	22.220	28%	57.086
Actividades culturales	2.658	7.300	4.801	17%	15.409
Actividades naturaleza	7.330	7.960	16.472	26%	28.332
Actividades gastronómicas	8.265	7.170	9.559	26%	31.260
Parque Temático	6.223	10.508	5.378	27%	22.637
Espectáculos y teatros	165	90	0	69%	238
Visita familiares o amigos	165	0	0	5%	3.572
Deporte	330	90	0	15%	2.205
Ocio nocturno	1.661	1.802	1.241	40%	4.200
Compras	8.465	12.618	8.481	32%	26.297
trabajo	0	0	0	0%	3.583
Aeropuerto	2.057	1.202	1.034	29%	7.184
Otros	2.081	1.534	1.655	51%	4.066
Total	55.608	66.280	70.841		206.069

Fuente: Encuesta EDM 2018

3.2 Movilidad global

La irrupción de las nuevas tecnologías aplicadas al transporte, la amplia penetración de la telefonía móvil y las capacidades de tratamiento masivo de datos (Big Data) ha permitido la introducción de nuevas técnicas para la caracterización de la movilidad en las ciudades. Actualmente, se pueden construir matrices representativas de la movilidad global de las ciudades a partir de las comunicaciones entre los móviles y las antenas de telefonía que generan una “huella” geolocalizable de los movimientos que realiza cada terminal.

El equipo consultor cuenta con los datos de movilidad generados a partir de datos de telefonía móvil para el ámbito de estudio proporcionada por empresas especialistas en técnicas de Big Data, que analiza registros de telefonía móvil y los integra con datos de la red de transporte y datos sociodemográficos para proporcionar información sobre la actividad y la movilidad de la población.

En este sentido, para caracterizar los desplazamientos en el ámbito se han obtenido las **matrices origen – destino a partir de datos anonimizados de telefonía móvil**, tanto de los habitantes de Adeje como de los turistas que la visitan. El objeto de dicho estudio es la obtención de esas matrices segmentadas por el propósito del viaje y modos de transporte para los diferentes días de estudio. El alcance es el siguiente:

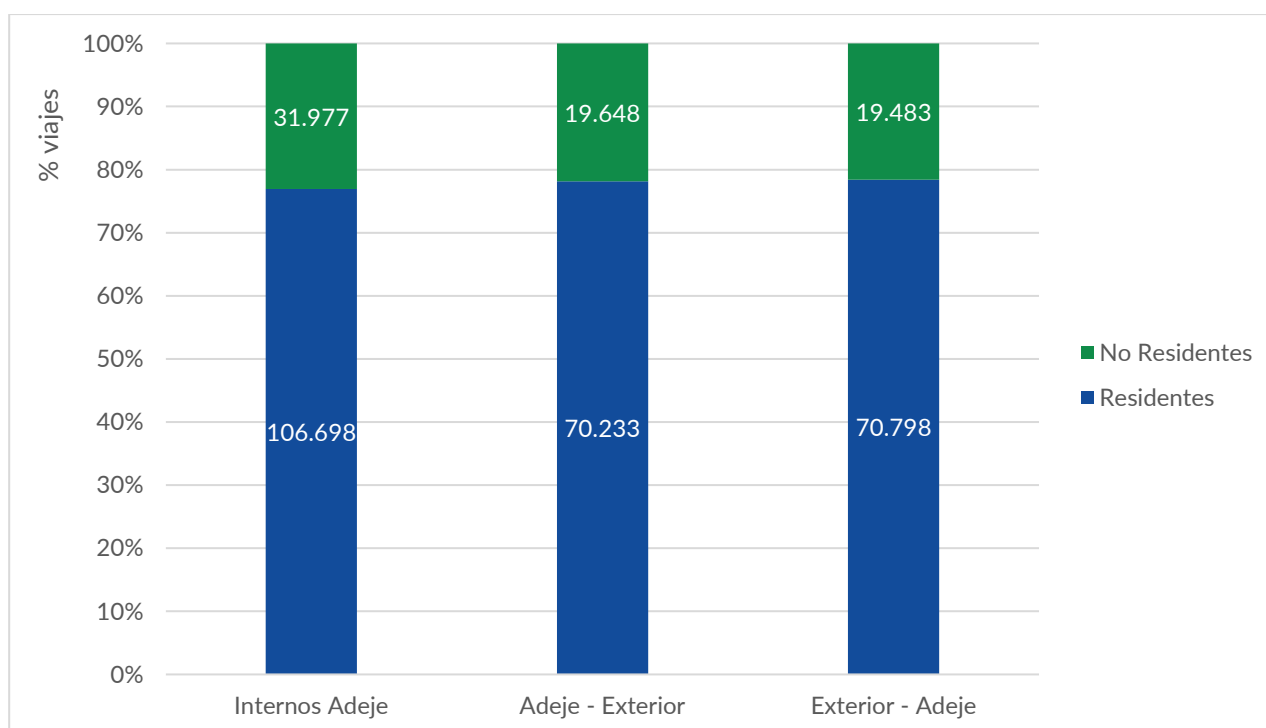
- País de residencia: se clasifica a los viajeros según el país o grupo de países donde residen.
- Segmentación por lugar de residencia: se clasifica a los viajeros residentes en España, diferenciando entre los residentes de la isla y separando por Comunidad Autónoma a los residentes en el resto del país.
- Segmentación por edad: se clasifica a los viajeros según su edad distinguiendo tramos entre:
 - 10 – 29 años.
 - 30 – 44 años.
 - 45 – 64 años.
 - Mayores de 64 años.
- Segmentación por género:
 - Hombre.
 - Mujer.
- Segmentación por propósito de viaje: se entiende cómo la combinación de las actividades en el origen y en el destino del mismo. Se distinguen las siguientes cuatro actividades:
 - Hogar/Casa: lugar de residencia.
 - Trabajo/Estudio: lugar de trabajo/estudio, definido como aquella localización distinta del lugar de residencia en la que se observa una actividad recurrente de duración significativa (6 – 8 horas) la mayoría de los días de la semana.
 - Actividades frecuentes: actividades que se realizan de manera recurrente en una misma localización. Puede tratarse de actividades de ocio (por ejemplo, ir al gimnasio) o pueden ser actividades recurrentes (por ejemplo, llevar a los niños al colegio). En este grupo de actividades también pueden estar incluidas actividades de carácter laboral o escolar a tiempo parcial o trabajos con ubicación variable (por ejemplo, una persona que trabaja 3 días a la semana por las mañanas), que no hayan sido clasificados en el grupo ‘trabajo/estudio’.

- Actividades no frecuentes: lugares visitados con poca frecuencia.
- Modo de transporte: los viajes se clasifican entre transporte público, privado y no mecanizado. Según la distancia del viaje y la procedencia del viajero o viajera, se consideran viajes realizados en modos no mecanizados:
 - Viajes realizados por residentes de menos de 1 km de distancia.
 - Viajes realizados por residentes fuera de la isla de Tenerife de menos de 1,5 km de distancia.

3.2.1 Generación de viajes

En un día laboral medio se realizan **318.838 viajes con origen y/o destino Adeje**, de los cuales el 43,5% son internos (138.675 viajes) y el 56,5% externos (180.163 viajes). Si distinguimos entre los viajes realizados por residentes y por no residentes, los residentes realizan el 77,7% de los desplazamientos diarios en Adeje.

Gráfico 23. Distribución viajes Adeje



Fuente: Elaboración propia

Analizando la concentración de **viales internos** por zonas en un día laborable medio, se observa que la zona con mayor número de viajes que se producen tienen como origen y/o destino la zona de movilidad 3, que es la que corresponde a Costa Adeje, con más de la mitad de los viajes totales que se realizan en el municipio. En segundo lugar, le sigue la zona formada por el casco de Adeje, con el 18% de los desplazamientos.

Teniendo en cuenta únicamente los viajes intrazonas, es decir, los viajes cuyo origen y destino es la misma zona, estos suponen el 63,2% del total de los viajes, de ellos, la zona con mayor número de viajes también es la zona de Costa Adeje, con el 52,4% de los viajes. El resto oscila entre el 0,8% (zona 4: Tijoco Bajo, Tijoco Alto, Marazul, Los Menores, La Concepción, La Quinta, Taucho) y el 7,3% (zona 2: Adeje Casco, Las Moraditas, El Galeón, El Cerco).

Tabla 19. Distribución de viajes internos

O/D	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Total
Zona 1	2,7%	1,8%	3,1%	2,3%	9,9%
Zona 2	1,8%	7,3%	6,9%	2,0%	18,0%
Zona 3	3,0%	7,0%	52,4%	2,3%	64,7%
Zona 4	2,4%	2,0%	2,2%	0,8%	7,4%
Total	10,0%	18,0%	64,6%	7,4%	100,0%

Fuente: Elaboración propia

Respecto de los **desplazamientos externos**, tal y como se ha descrito anteriormente, suponen el 56,5% del total de viajes que se realizan en Adeje. Del total de viajes hacia o desde Adeje a otro municipio, el 50,6% se realiza a Arona, el 14,8% a Guía de Isora y el 11,3% a Granadilla de Abona. El resto de municipios de Tenerife representan el 23,3% restante.

Tabla 20. Distribución de los desplazamientos con otros municipios

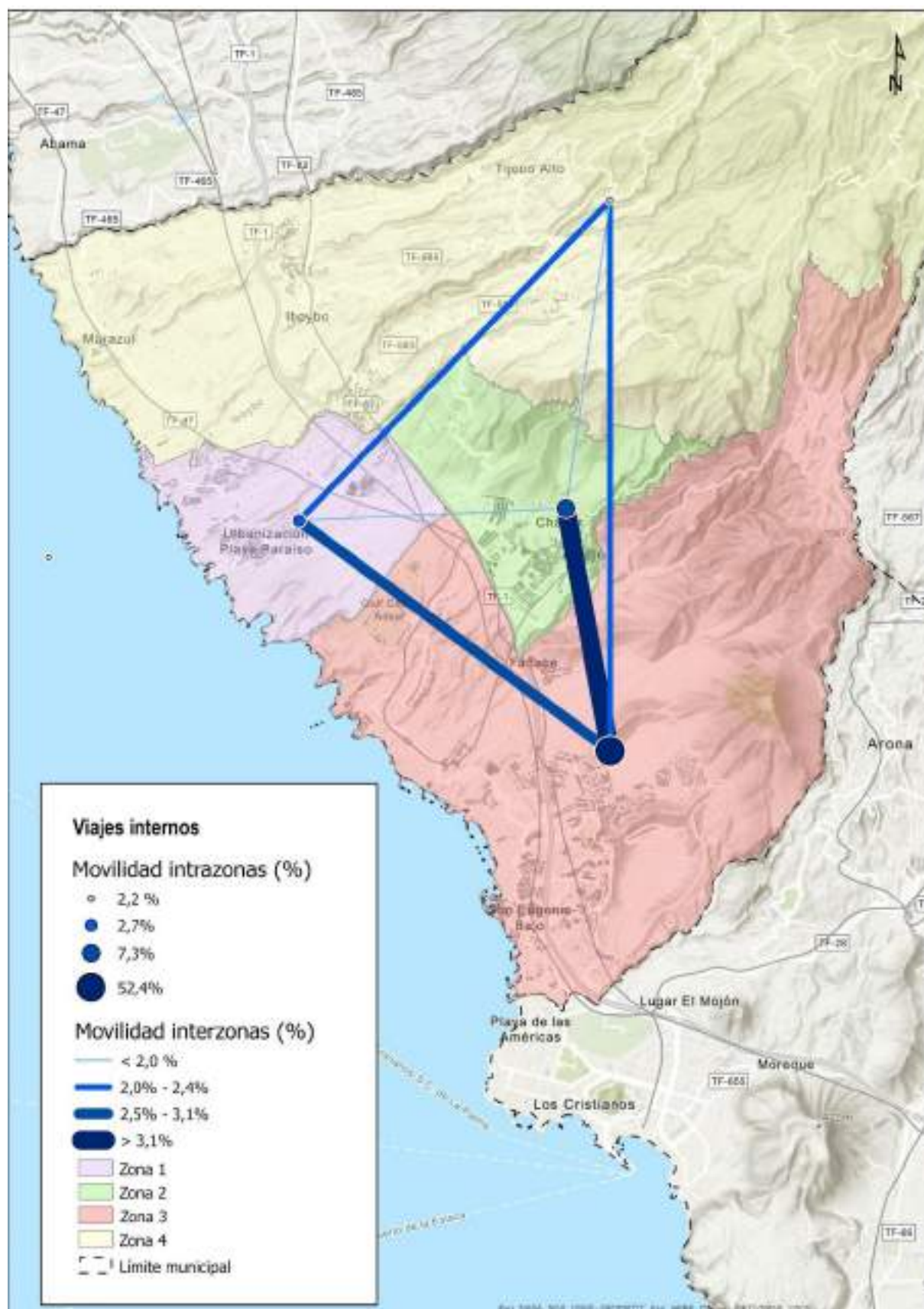
Municipios	Viajes	% viajes externos
Arona	91.202	50,6%
Guía de Isora	26.744	14,8%
Granadilla de Abona	20.296	11,3%
San Miguel	11.228	6,2%
Santiago del Teide	7.171	4,0%
Santa Cruz de Tenerife	5.279	2,9%
San Cristóbal de La Laguna	3.131	1,7%

Fuente: Elaboración propia

Si analizamos los viajes externos con origen Adeje, aproximadamente 5 de cada 10 viajes tienen como destino Arona (45.555 viajes), un 15,1% con Guía de Isora y un 11,1% Granadilla de Abona. El resto de viajes hacia otros municipios desde Adeje representan valores inferiores al 6%.

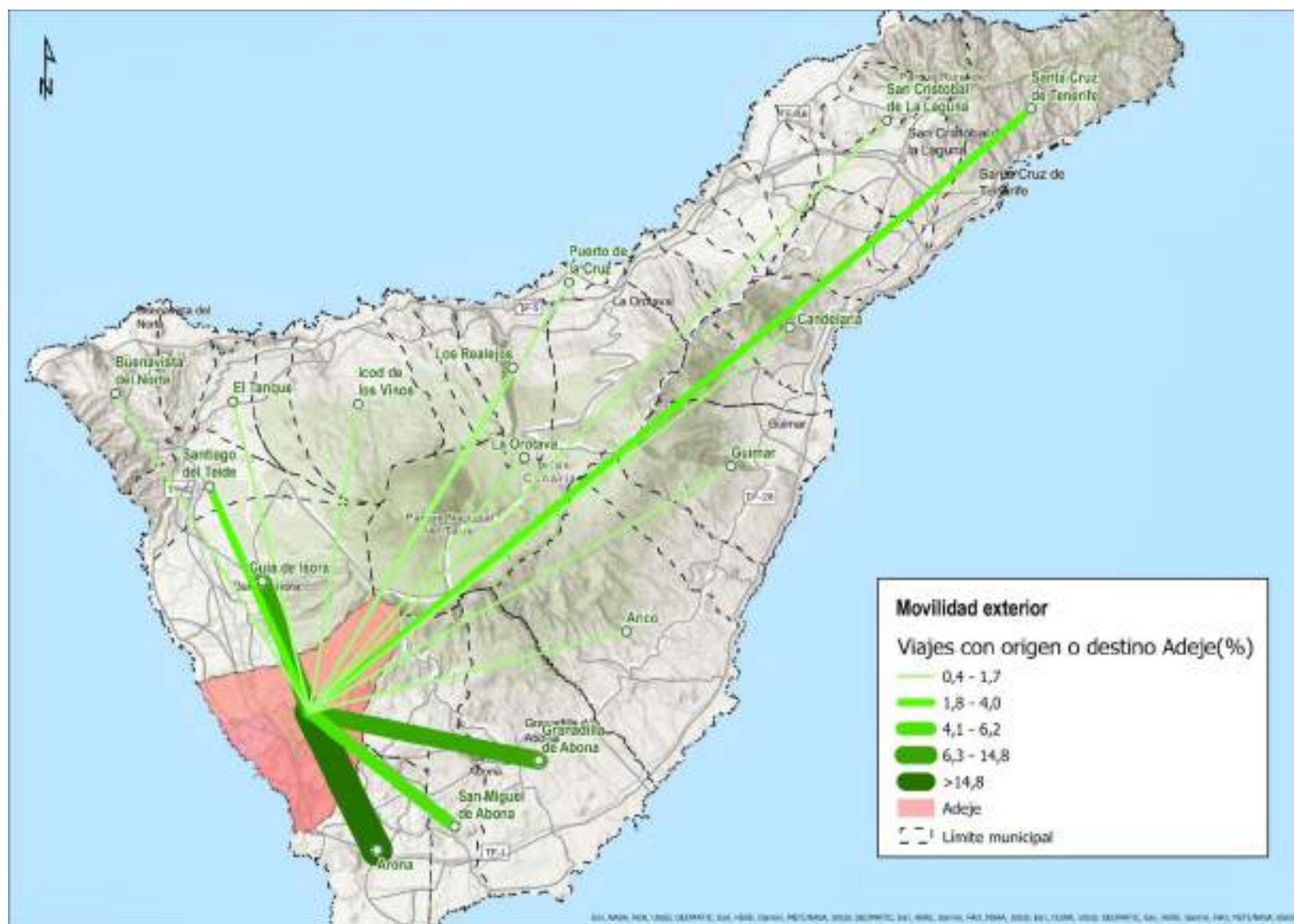
Destaca la zona de movilidad 3, en concreto las zonas de San Eugenio Bajo, Puerto de Costa Adeje y Costa Adeje Norte como la zona con más desplazamientos al exterior, con el 63,7% del total de viajes externos. Respecto los **vviajes externos con destino Adeje**, la dinámica es similar, siendo Arona, Guía de Isora y Granadilla de Abona los municipios con más desplazamientos hacia Adeje, con el 76,6% de los viajes.

Ilustración 22. Viajes internos de Adeje



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 23. Viajes externos con Adeje

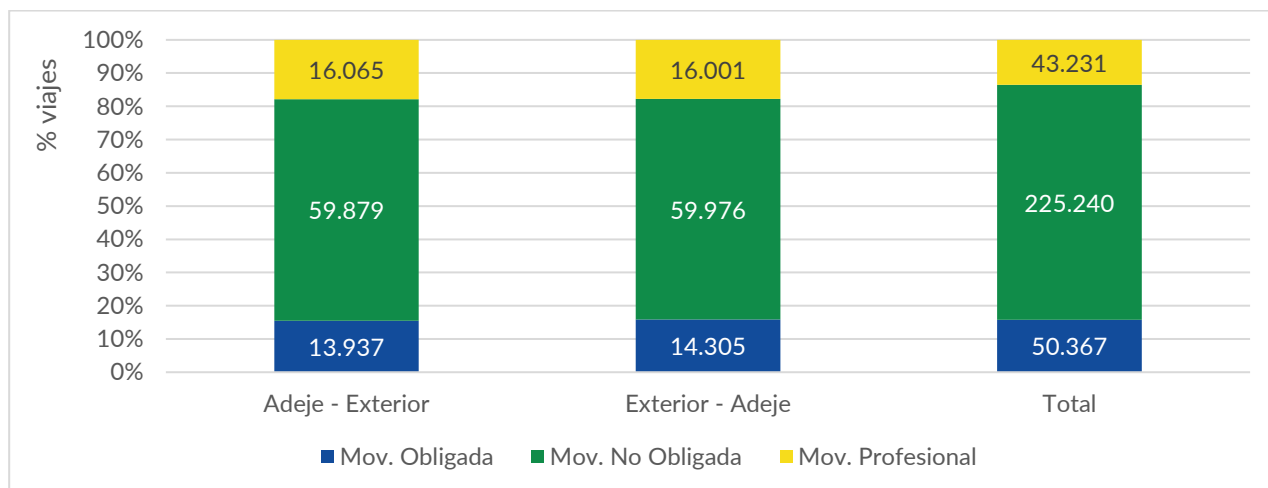


Fuente: Elaboración propia

Aproximadamente 7 de cada 10 viajes externos se realizan por movilidad no obligada, es decir por motivos distintos al trabajo o a estudios. Por su parte, el 15,8% de los desplazamientos a otros municipios son por motivo laboral.

En la siguiente gráfica se muestran los desplazamientos externos según tipo de movilidad.

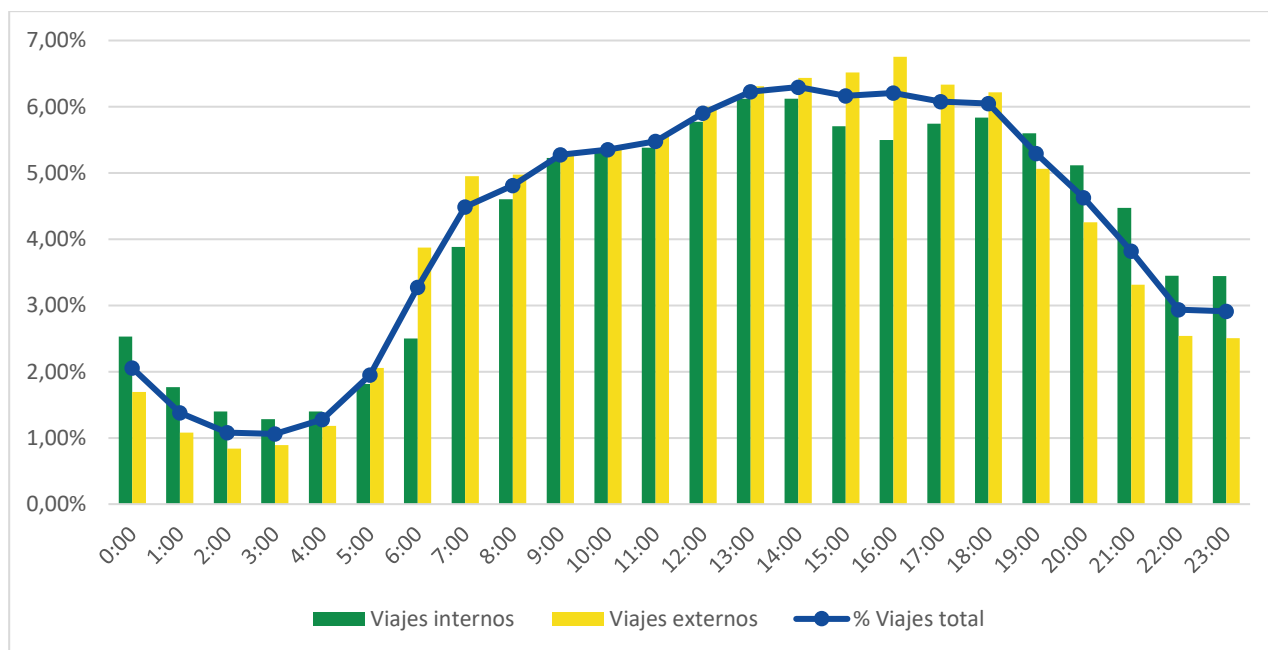
Gráfico 24. Desplazamientos externos según tipo de movilidad



Fuente: Elaboración propia

Otro factor que define la movilidad es la distribución temporal de los desplazamientos. La franja horaria donde se produce mayor número de desplazamiento es a las 14 horas, con más de 20.000 viajes (6,3% de los desplazamientos de un día laborable medio) y a las 6 de la tarde, siendo las horas punta, relacionados con los horarios de salida de los trabajos. A partir de ese momento el número de desplazamientos comienza a descender hasta llegar al mínimo, que se produce de madrugada, entre las 2 y 3 de la mañana, con un 1% de los viajes del día.

Gráfico 25. Distribución horaria de los desplazamientos



Fuente: Elaboración propia

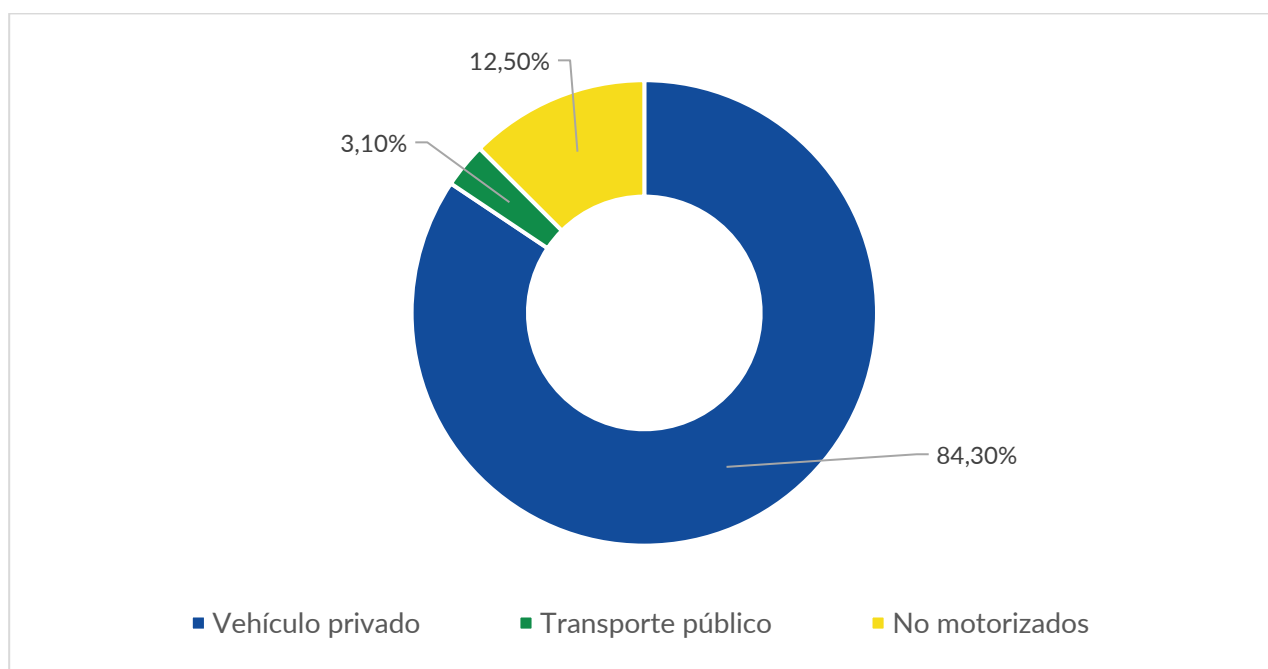
3.2.2 Reparto modal

La **distribución de los viajes según los modos de transporte** es un indicador de la calidad de la movilidad, y tiene una clara relación, entre otros, con los niveles de contaminación atmosférica, al ser el tráfico una de las principales causas de este fenómeno. Por ello el estudio del reparto modal es esencial para la adecuada planificación de las políticas de transporte.

Hay que tener en consideración que este reparto modal parte de los datos de telefonía móvil, por tanto, se recogen los desplazamientos en vehículo privado no solo de los turistas sino también de los vehículos profesionales como los taxis y los vehículos de distribución urbana de mercancías (tanto pesados como reparto a domicilio) por lo que este modo quede totalmente recogido

La distribución modal revela que existe un modo de transporte prioritario, el vehículo privado. Aproximadamente 8 de cada 10 viajes se realizan en vehículo privado mientras que el ir a pie o en bicicleta representa tan sólo el 12,5% de los viajes y el transporte público un 3,1%.

Gráfico 26. Reparto modal



Fuente: Elaboración propia

Tabla 21. Desplazamientos diarios según modo de transporte

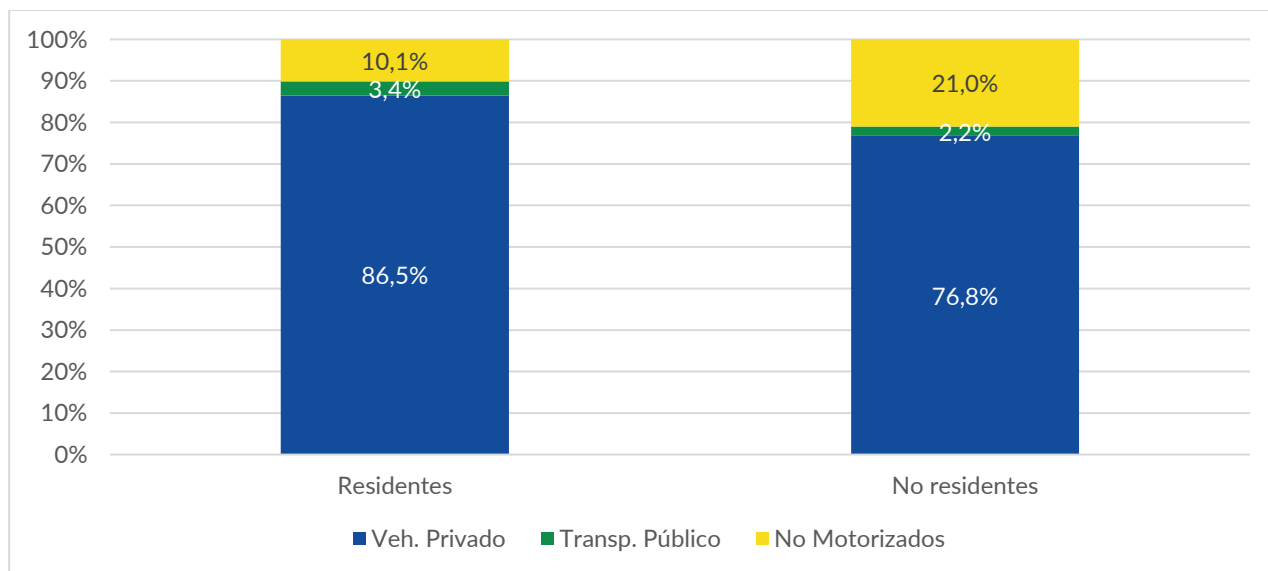
Modo de transporte	% desplazamientos	Nº desplazamientos
Vehículo privado	84,3%	268.878
Transporte público	3,1%	10.023
No motorizados	12,5%	39.937
TOTAL	100,0%	318.838

Fuente: Elaboración propia

Al diferenciar según población residente o no residente, se observa que hasta un 22,2% de los no residentes se desplazan en modos sostenibles (21% a pie o bicicleta y 2,2% en transporte público), y un 76,8% en vehículo privado.

Hay que destacar que la mayoría de los desplazamientos de los no residentes son internos, cuya movilidad está vinculada a motivos de ocio y turismo. Por este motivo, los viajes realizados a pie son más intensos en las áreas donde se concentran actividades turísticas o de playas.

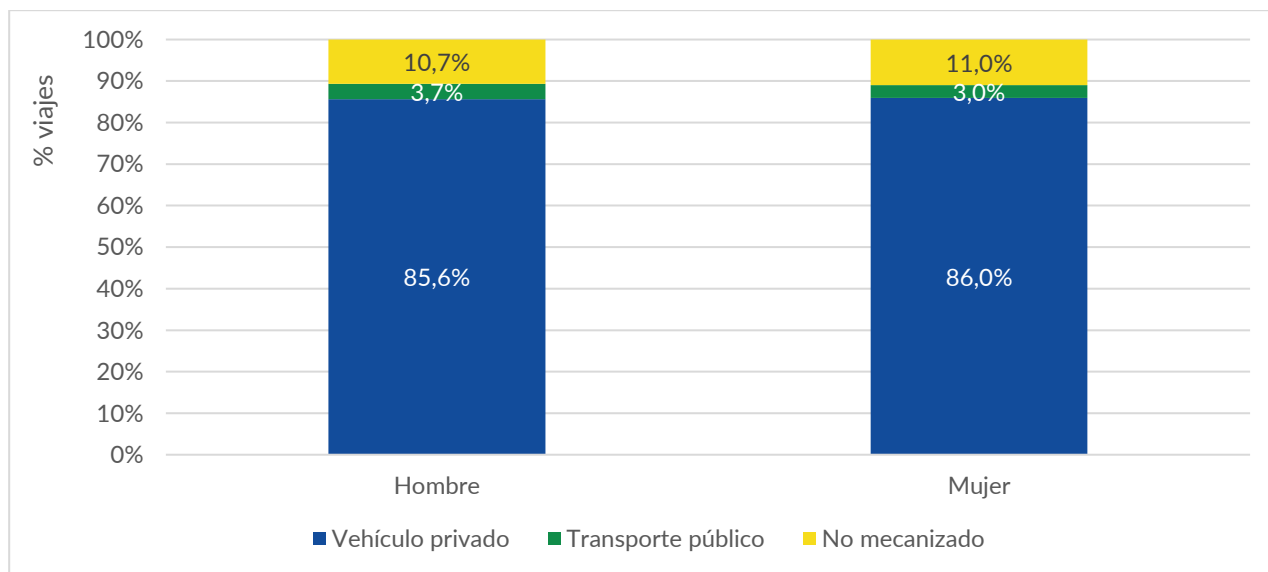
Gráfico 27. Reparto modal diferenciando residentes de no residentes



Fuente: Elaboración propia.

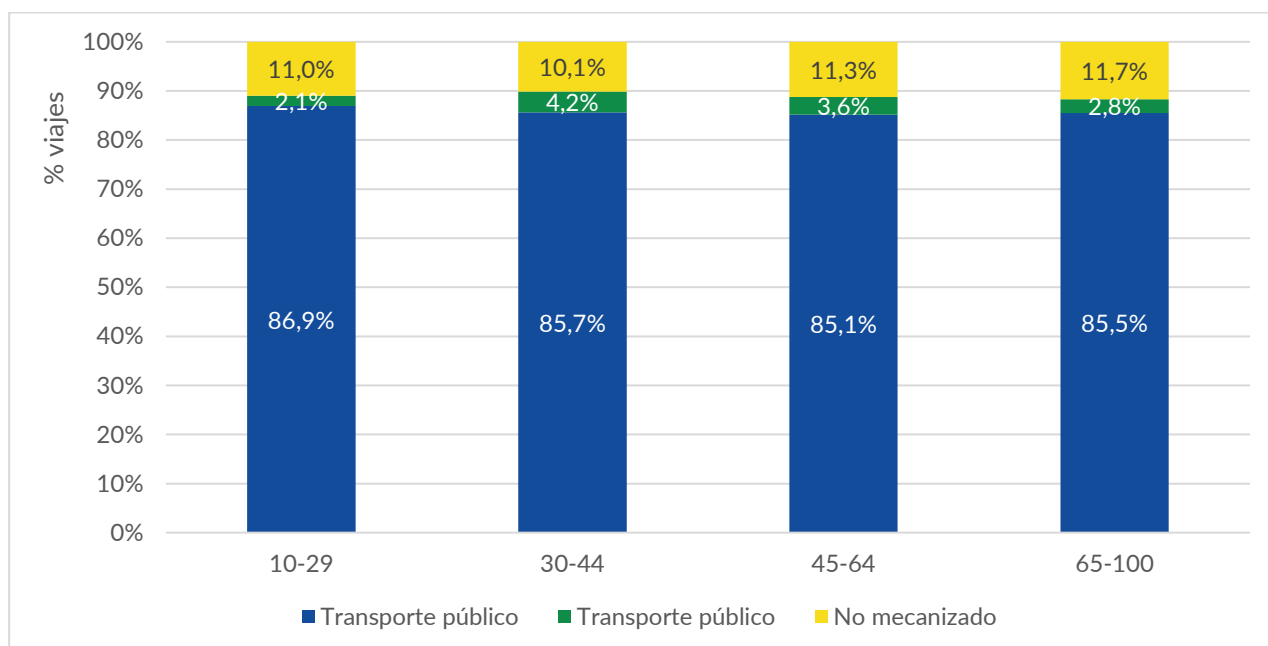
Si diferenciamos los desplazamientos según género o según franjas de edad prácticamente no se distinguen comportamientos diferentes en la elección del modo de transporte. El vehículo privado representa más del 80% de los desplazamientos en todos los casos, los modos no mecanizados representan valores en torno al 10-11% y el transporte público oscila entre el 2 y el 4%.

Gráfico 28. Reparto modal según género



Fuente: Elaboración propia

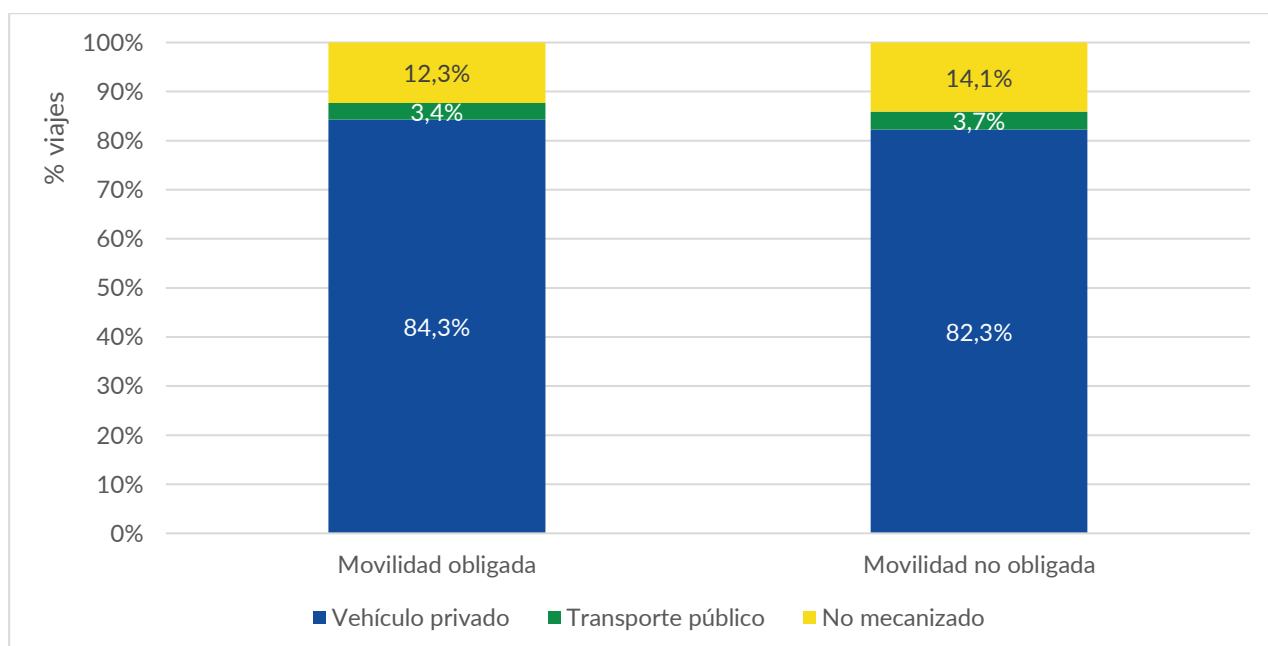
Gráfico 29. Reparto modal según franjas de edad.



Fuente: Elaboración propia

Respecto a la elección en función del motivo de los desplazamientos, diferenciando si se trata de movilidad obligada (trabajo o estudios) o movilidad no obligada, se observa que los hábitos de desplazamiento de la ciudadanía de Adeje, así como de sus visitantes pone de manifiesto la arraigada cultura del automóvil para todo tipo de desplazamientos, a pesar de que la mayoría de desplazamientos, tanto por movilidad obligada como no obligada se realicen dentro del propio municipio de Adeje o al municipio vecino de Arona.

Gráfico 30. Reparto modal según tipo de movilidad



Fuente: Elaboración propia

4 ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE LA MOVILIDAD

A continuación, se describen los principales componentes de las infraestructuras de transportes del municipio de Adeje que garantizan tanto la comunicación externa como interna de la ciudad. Así mismo, se tratará de identificar la principal problemática asociada a cada uno de ellos.

4.1 Movilidad activa

El uso ciclista y el peatonal especialmente se deben contemplar en todos los elementos de la red viaria. Una calle diseñada puede, sin llegar a la peatonalización, tener una distribución de calzada/aceras, diseño de intersecciones, medianas, barreras, arbolado, pavimentación, etc. muy diferente a la concebida teniendo como único criterio el espacio de circulación y aparcamiento del automóvil.

Obviando la función estancial, las zonas destinadas para el peatón sirven de soporte de recorridos que a su vez deben responder una función que es la de comunicar sitios de atracción, con recorridos lo más directos posibles.

La bicicleta es un modo de transporte que, con retraso respecto a otros países europeos, ha ido situándose en la óptica de las personas dirigentes y planificadoras de las ciudades españolas. El respeto por el medio ambiente, la mejora de la calidad de vida urbana y la congestión de tráfico hacen que este modo de transporte resulte una alternativa a los modos tradicionales motorizados y los viajes a pie, con una gran ventaja, su flexibilidad para compartir el mismo espacio que vehículos y peatones.

Habitualmente se exponen otras causas para justificar su no utilización como la climatología o la falta de cultura de uso, pero estos argumentos son escasamente consistentes en Adeje, donde la climatología es benigna y los turistas están totalmente acostumbrados al uso de la bicicleta como modo de transporte en sus países de origen.

Las características para el diseño de una red para peatones y ciclistas son muy similares, por lo que pueden tratarse conjuntamente. Son las siguientes:

- Disponibilidad de espacio.
- Pendientes.
- Conexión de usos atractores de viajes.
- Seguridad: zonas protegidas por la edificación.
- Calidad ambiental percibida.

La orografía es el principal condicionante para su uso. La isla de Tenerife no cuenta en general con pendientes propicias para la implantación de estos modos, sin embargo, la pendiente en la zona turística de Adeje es suave, favorable para que la implantación de estos modos sea un éxito, especialmente la zona más próxima a la costa, que además se corresponde con la zona donde se concentra la mayor parte de los usos atractores, se localiza el grueso de los establecimientos hoteleros además de ser el área donde se dispone de mejor conexión con otros modos de transporte.

Ilustración 24. Pendiente de las vías



Fuente: Elaboración propia

Cabe apuntar que actualmente, a pesar del déficit de carriles bici, el uso de la bicicleta está bastante extendido, pudiendo encontrar con frecuencia a ciclistas transitando por las vías y aceras. También la llegada de diferentes empresas de alquiler de VMP ha propiciado un mayor uso de los mismos para los desplazamientos cortos entre núcleos atractores, facilitando el acceso a zonas con mayor pendiente.

Las características físicas, entre ellas el espacio disponible de la vía influyen en las posibilidades de utilización por parte de viandantes y personas usuarias de bicicletas. El análisis comienza por definir la sección completa de la vía, que es la que determinará si hay espacio suficiente para encajar el espacio de la bicicleta, segregado o no según la clasificación de vía pretendida.

Además, se han realizado aforos peatonales y ciclistas para identificar los principales itinerarios ciclistas y peatonales, así como sus rutas de deseo (ver ANEXO I. Trabajos de campo. Aforos de peatones, ciclistas y VMP). El periodo de conteo en cada punto fue aproximadamente de 30 min, desde las 7:00 hasta las 22:00. Y la campaña duró 2 días (20 y 21 de abril del presente año). En las tablas del Anexo I se adjuntan los resultados obtenidos. Se observa cómo más del 96% de los aforos se corresponden con peatones, siendo los ciclistas, con más de un 2% el segundo modo activo. Por punto de aforo, en el Aforo 02 (Avda. Eugenio Domínguez Alonso – Avda. de Los Pueblos) se obtiene el mayor porcentaje de ciclistas, superándose el 15% del total frente a un 78% de peatones y un 5% de PMR. En relación a los VMP, el 29,4% se contabilizaron en el Aforo 06 (Avda. de España – Avda. de Colón).

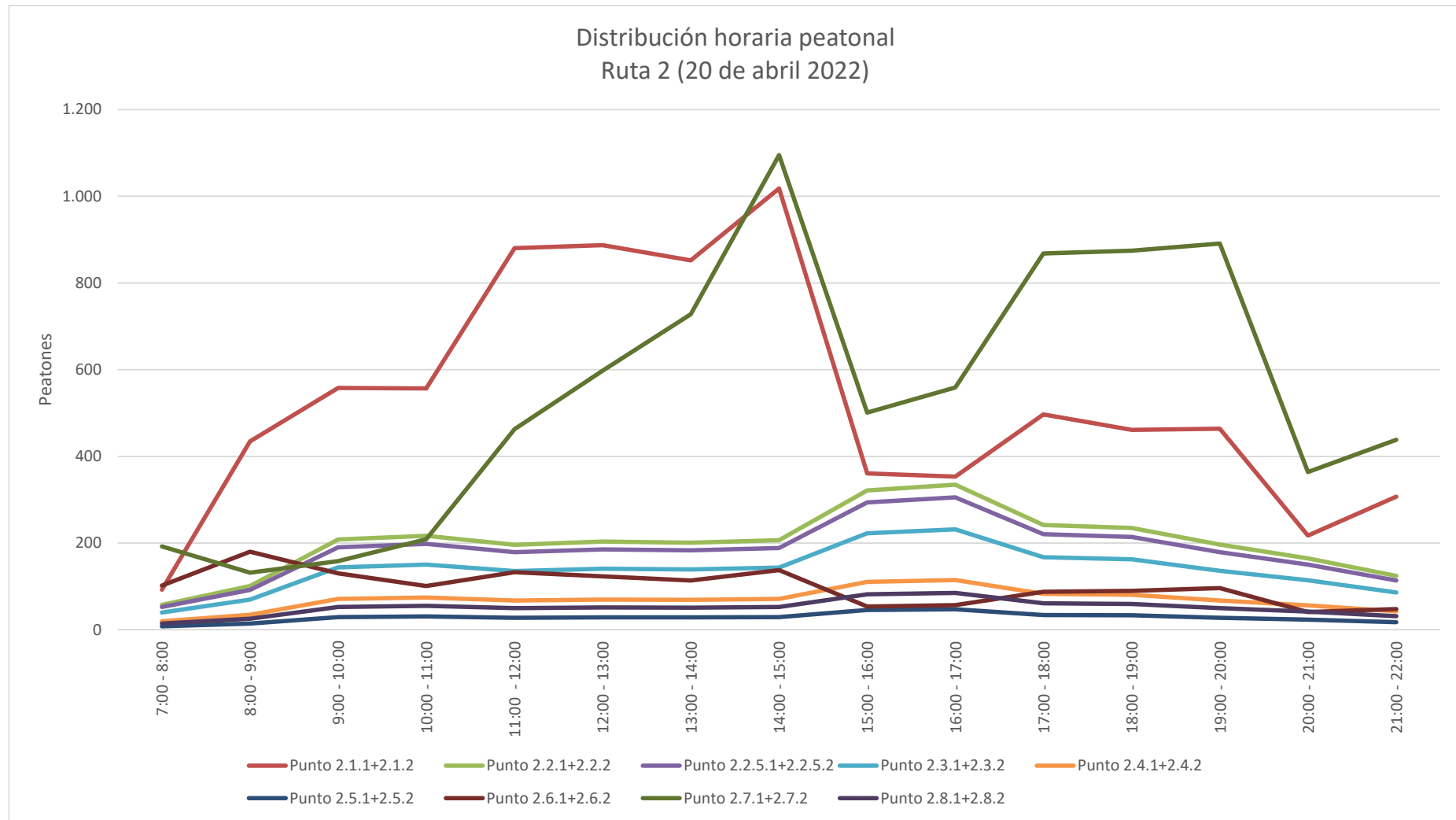
A partir de los resultados expuestos en el Anexo I, se procede a realizar la estimación de los flujos (tan sólo de los peatones) en los tramos horarios en donde no se realizó el conteo, obteniéndose, por tanto, la distribución horaria completa entre las 7:00 y las 22:00 tal y como se observa a continuación.

Tabla 22. Distribución horaria de los peatones entre las 7:00 y las 22:00 en los puntos de aforo del 20 de abril de 2022

Ruta 2. 20/04/2022. Aforo Peatonal									
Hora	Punto								
	2.1.1+2.1.2	2.2.1+2.2.2	2.2.5.1+2.2.5.2	2.3.1+2.3.2	2.4.1+2.4.2	2.5.1+2.5.2	2.6.1+2.6.2	2.7.1+2.7.2	2.8.1+2.8.2
7:00 - 8:00	93	57	52	40	20	8	102	192	15
8:00 - 9:00	435	101	92	70	35	14	180	132	26
9:00 - 10:00	558	208	190	144	71	29	130	158	53
10:00 - 11:00	557	217	198	150	74	31	101	209	55
11:00 - 12:00	880	196	179	136	67	28	133	463	50
12:00 - 13:00	887	203	186	141	70	29	123	598	52
13:00 - 14:00	852	201	183	139	69	28	114	728	51
14:00 - 15:00	1.018	207	189	143	71	29	138	1.095	52
15:00 - 16:00	361	321	294	223	110	46	54	501	82
16:00 - 17:00	353	335	306	232	115	47	57	559	85
17:00 - 18:00	497	242	221	167	83	34	88	868	61
18:00 - 19:00	461	235	214	162	81	33	90	874	60
19:00 - 20:00	464	196	179	136	67	28	96	891	50
20:00 - 21:00	217	165	150	114	56	23	41	364	42
21:00 - 22:00	307	124	113	86	43	18	48	438	32
Total	7.939	3.007	2.746	2.083	1.032	426	1.494	8.070	763

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 31. Distribución horaria de los peatones entre las 7:00 y las 22:00 en los puntos de aforo del 20 de abril de 2022



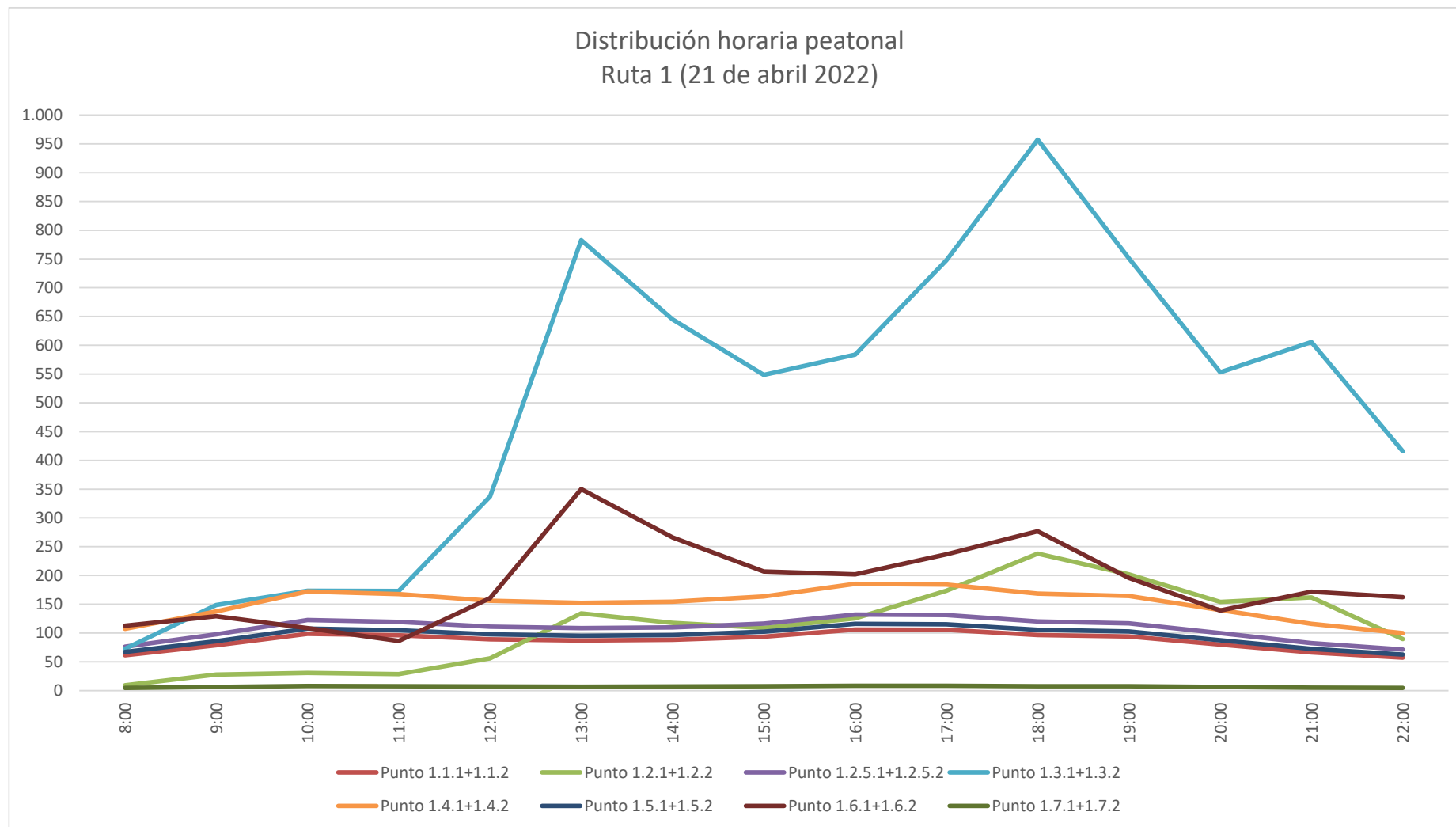
Fuente: Elaboración propia

Tabla 23. Distribución horaria de los peatones entre las 7:00 y las 22:00 en los puntos de aforo del 21 de abril de 2022

Ruta 1. 21/04/2022. Aforo Peatonal								
Hora	Punto							
	1.1.1+1.1.2	1.2.1+1.2.2	1.2.5.1+1.2.5.2	1.3.1+1.3.2	1.4.1+1.4.2	1.5.1+1.5.2	1.6.1+1.6.2	1.7.1+1.7.2
7:00 - 8:00	61	9	76	72	107	67	113	5
8:00 - 9:00	79	28	98	149	137	86	129	6
9:00 - 10:00	98	31	122	173	172	108	109	8
10:00 - 11:00	96	29	119	173	168	105	86	8
11:00 - 12:00	89	56	111	337	156	98	161	7
12:00 - 13:00	87	134	108	783	152	95	350	7
13:00 - 14:00	88	118	110	645	154	97	266	7
14:00 - 15:00	94	109	116	548	164	102	207	7
15:00 - 16:00	106	126	132	584	185	116	202	8
16:00 - 17:00	105	173	131	748	184	115	237	8
17:00 - 18:00	96	238	120	957	168	105	277	8
18:00 - 19:00	94	202	117	751	164	103	196	7
19:00 - 20:00	80	154	100	553	140	88	139	6
20:00 - 21:00	66	162	82	605	116	73	172	5
21:00 - 22:00	57	89	71	416	100	63	162	5
Total 7-22	1.298	1.657	1.615	7.495	2.268	1.419	2.804	103

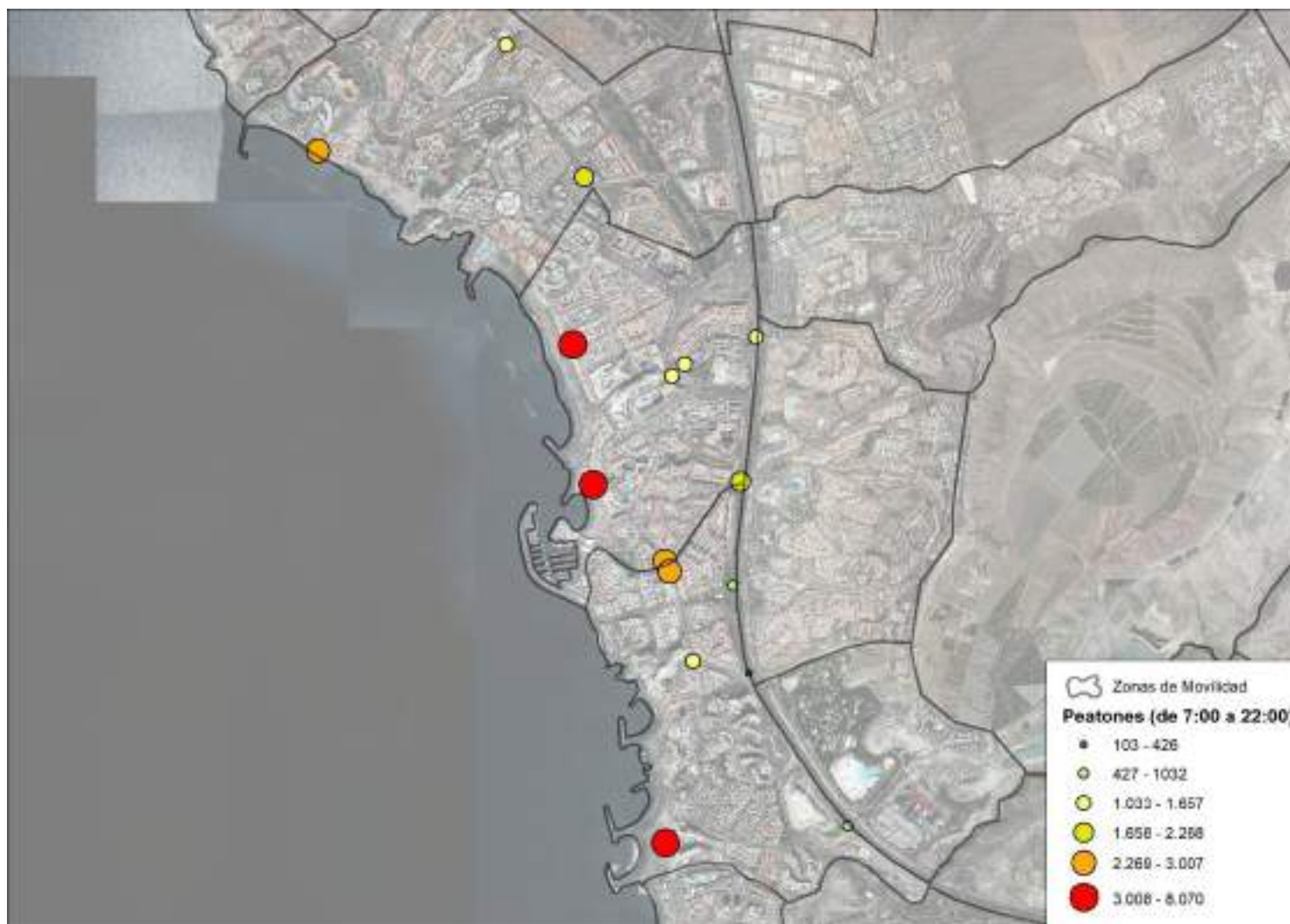
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 32. Distribución horaria de los peatones entre las 7:00 y las 22:00 en los puntos de aforo del 21 de abril de 2022



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 25. Flujo de peatones entre las 7:00 y las 22:00



Fuente: Elaboración propia

En el plano anterior se observa cómo los puntos con mayor flujo de peatones son los localizados próximos a la costa (Aforo 01 - Avda. Rafael Puig, Aforo 07 - Avda. cercana a Playa La Pinta y Aforo 11 - Paseo de la Playa de Fañabé), superándose los 7.900, 8.000 y los 7.400 peatones respectivamente. En cuanto a los pasos superiores sobre la TF-1, los puntos en donde se registra un mayor volumen de peatones son en el Aforo 08 (enlace TF-1 junto al Aqualand) y el Aforo 09 (enlace TF-1 Costa Adeje - Torviscas - Playa Fañabé), superándose los 2.000 y 1.200 peatones respectivamente.

A partir de los datos registrados, se calcula el ratio de peatones² por minuto y metro de acera (peat/min/m), valor que permite determinar el nivel de servicio referido a los peatones de acuerdo a la metodología expuesta en el Highway Capacity Manual (HCM, 2000). Asumiendo una capacidad de 75 peat/min/m, los resultados obtenidos reflejan que el nivel de servicio en todos los puntos es de tipo 'A'.

Tabla 24. Nivel de Servicio en los puntos de aforo del 20 de abril de 2022

Punto	V (peat/min/m)	V/C	Nivel de Servicio
2.1.1+2.1.2	3,55	0,05	A
2.2.1+2.2.2	2,45	0,03	A
2.2,5.1+2.2,5.2	1,56	0,02	A
2.3.1+2.3.2	1,06	0,01	A
2.4.1+2.4.2	0,96	0,01	A
2.5.1+2.5.2	0,29	0,00	A
2.6.1+2.6.2	0,32	0,00	A
2.7.1+2.7.2	4,77	0,06	A
2.8.1+2.8.2	0,61	0,01	A

Fuente: Elaboración propia

Tabla 25. Nivel de Servicio en los puntos de aforo del 20 de abril de 2022

Punto	V (peat/min/m)	V/C	Nivel de Servicio
1.1.1+1.1.2	1,58	0,02	A
1.2.1+1.2.2	1,91	0,03	A
1.2,5.1+1.2,5.2	0,86	0,01	A
1.3.1+1.3.2	2,07	0,03	A
1.4.1+1.4.2	4,17	0,06	A
1.5.1+1.5.2	0,83	0,01	A
1.6.1+1.6.2	0,73	0,01	A
1.7.1+1.7.2	0,03	0,00	A

Fuente: Elaboración propia

² Incluye PMR, los ciclistas por acera y los patinetes por acera.

4.1.1 Infraestructura peatonal

El principal eje peatonal existente es un paseo marítimo, que discurre paralelo a la costa de manera continua, desde La Caleta hasta el extremo sur de Costa Adeje que se prolonga hasta Los Cristianos excepto en algunos tramos de La Caleta donde se presentan discontinuidades. El tratamiento del paseo peatonal es muy heterogéneo.

Exceptuando el paseo costero, no existe otro itinerario peatonal prioritario o preferente que permita la rápida identificación por parte de los viandantes para los desplazamientos a zonas interiores.

Ilustración 26. Zonas peatonales



Fuente: Elaboración propia

En los últimos años el peatón ha ido ganando protagonismo mediante actuaciones como las llevadas a cabo en vías de la importancia de tráfico como Rafael Puig, su continuación por la Avda. Eugenio Domínguez o la Avenida Ernesto Sarti, donde se ha eliminado uno de los carriles, dejando las vías de un solo sentido y ampliando las aceras, incluyendo incluso zonas estanciales.

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

Ilustración 27. Paseo Costa Adeje



Fuente: Google Street View

Hay que destacar el entramado de transversales peatonales que conectan el paseo marítimo y otras vías urbanas básicas y locales, como las citadas anteriormente, con los establecimientos hoteleros y apartamentos, formando una red mallada continua para los desplazamientos a pie.

Las anchuras de las aceras son homogéneas, y se caracterizan por su amplia sección, especialmente en Costa Adeje, normalmente superior a los 2 metros permitiendo los desplazamientos peatonales de manera segura y cómoda en la mayoría de los puntos.

Existen incluso calles superiores a los 5 metros de anchura, donde se ha incluido vegetación y mobiliario urbano como bancos o papeleras en zonas estanciales.

En aquellas aceras más estrechas, la presencia de obstáculos como farolas o marquesinas en paradas de guaguas dificultan los desplazamientos a pie.

Se presentan a continuación imágenes de algunos de los diferentes itinerarios peatonales de Adeje.

Ilustración 28. Infraestructura peatonal de Costa Adeje



Fuente: Elaboración propia

Se ha identificado un problema en los desplazamientos peatonales entre barrios debido al efecto barrera que supone la TF-1 para los desplazamientos en modos sostenibles. Existen varias pasarelas entre la zona sur y norte de la TF-1, sin embargo, no resulta una alternativa segura para dichos desplazamientos.

Ilustración 29. Pasarelas/pasos a nivel TF-1



Fuente: Elaboración propia

El flujo peatonal de residentes y turistas que atraviesan estas pasarelas es elevado, principalmente entre la zona sur de Costa Adeje con el Siam Park, y desde la zona norte de Fañabé, San Eugenio o Torviscas hacia las playas.

El acerado es prácticamente inexistente, frente a un volumen de tráfico motorizado elevado, supone un grave peligro para aquellas personas que realizan sus desplazamientos a pie entre la cara norte y sur de la TF-1.

Ilustración 30. Pasarela TF-1



Fuente: Elaboración propia

En el caso del casco de Adeje, la situación es bien diferente a Costa Adeje, donde se identificaron aceras anchas en recorridos principales, calle Grande, pero con espacios de desplazamiento efectivo muy variantes, sobre todo en sus calles transversales y transiciones entre calles principales y secundarias. La existencia de barreras, aceras estrechas o la inexistencia de aceras interrumpen la continuidad del desplazamiento de las personas, especialmente aquellas con diversidad funcional, carros de bebé o compras, o elementos de ayuda para andar.

La calidad del tramo de cada calle varía de acuerdo con la orografía y el contexto. A ello se suma la ilegalidad de algunos estacionamientos sobre las aceras.

Ilustración 31. Itinerarios peatonales inaccesibles en el casco de Adeje



Fuente: Elaboración propia

Hay que destacar la importancia de los equipamientos educativos del municipio y su ubicación desde el punto de vista del análisis de la movilidad, ya que se trata de movilidad obligada que genera viajes diarios, tanto de los estudiantes, con o sin familiares, que acuden a los centros de estudio, como de los trabajadores de los centros, siendo el conjunto un porcentaje elevado de la población. Por lo tanto, el análisis de la movilidad escolar resulta ser fundamental para la movilidad sostenible en el municipio, resultando importante valorar la posible implantación de camino escolares o rutas peatonales seguras.

El municipio cuenta 9 centros educativos de carácter público y 1 privado situados la mayoría de ellos en el núcleo principal de Adeje, donde se concentra la población residente.

El entorno de los centros localizados en el Casco se caracteriza por contar con acerado de ancho correcto, aunque se recomienda ampliar las zonas peatonales, y pasos de peatones en sus inmediaciones, lo cual es positivo para incentivar los desplazamientos a pie y/o en bicicleta.

Ilustración 32. Aceras junto al CEIP Los Olivos.



Fuente: Elaboración propia

4.1.1.1 Conclusiones

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

- Amplia red peatonal, aunque presenta discontinuidades.
- Aceras anchas en la mayoría de los itinerarios principales.
- Inexistencia de una red peatonal preferente que de forma similar al paseo costero permita a los peatones la identificación de paseos interiores.
- Impermeabilidad peatonal/ciclista entre la zona sur y norte de la TF-1. Así, existe la oportunidad de mejorar y aumentar la oferta de itinerarios peatonales seguros y accesibles que unan los distintos núcleos de población para fomentar la comunicación a pie.
- Flujo elevado de viandantes hacia el Siam Park, a través de un puente en malas condiciones de seguridad y accesibilidad.
- Algo parecido sucede con el puente de San eugenio y Torviscas.
- Entre Fañabé y las playas existe un paso a nivel peligroso.
- Infraestructura ciclista y VMP.

4.1.2 Infraestructura ciclista y VMP

Adeje cuenta con amplias secciones viarias que propician para la inclusión de carriles bici, sin perjudicar a los peatones. Si además las pendientes de la zona de estudio son benignas, con un gran porcentaje por debajo del 5%, Adeje, especialmente la zona costera, se conforma como una de las zonas más favorables para la implantación de este modo sostenible.

La sección de las vías, salvo en casos puntuales, es amplia, contando los principales ejes con secciones superiores a los 15 m, por lo que se pueda actuar sobre las vías para incluir el espacio para la bicicleta, contribuyendo a fomentar el uso de otros modos de transporte diferentes al vehículo privado.

Ilustración 33. Cicistas circulando por Adeje

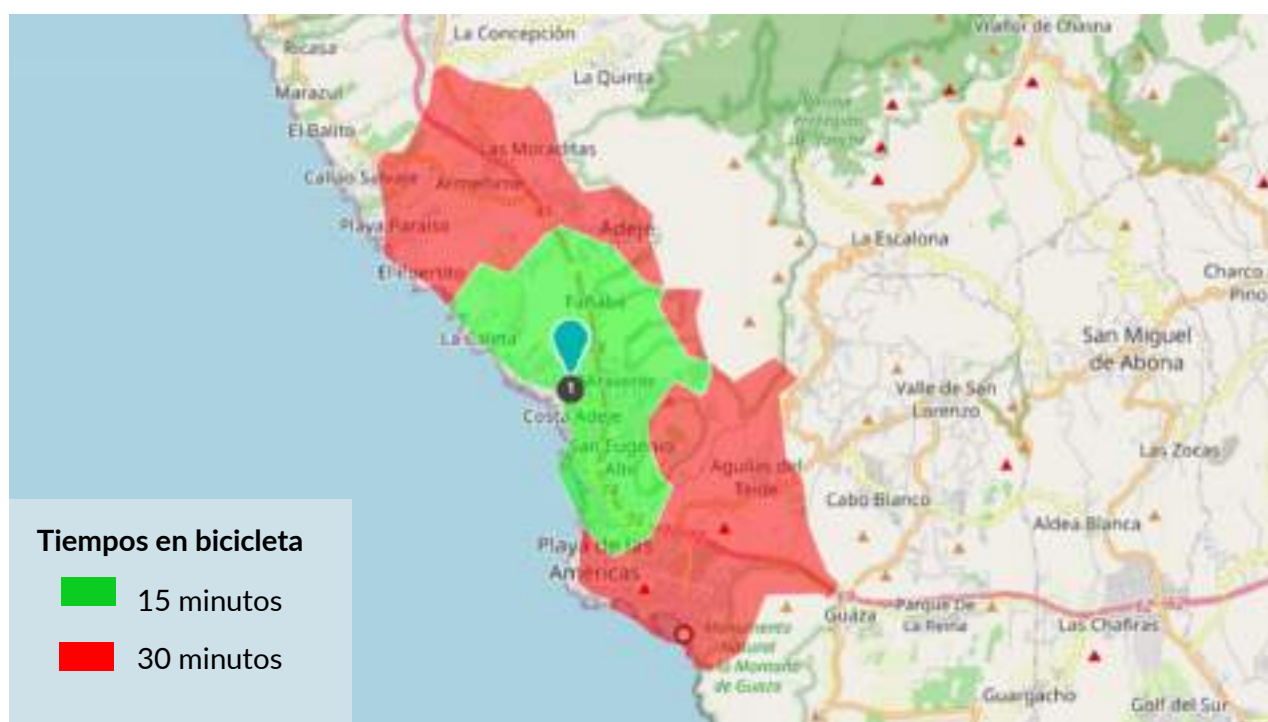


Fuente: Elaboración propia

En la siguiente imagen se analizan los tiempos que hay en bicicleta desde Costa Adeje, que se ha escogido como epicentro de los desplazamientos. Para el cálculo de los tiempos de acceso a en bicicleta se ha utilizado la herramienta *Openrouteservice*, del Sistema de Información Geográfica QGIS.

Las distintas manchas que se muestran en el siguiente mapa, representan intervalos de 15 minutos de desplazamiento en bicicleta. Se observa que en 15 minutos de desplazamiento en bicicleta se alcanza el Casco de Adeje, mientras que para el resto de los núcleos se necesitan 30 o más minutos. La existencia de un carril bici entre ambos núcleos facilitaría y fomentaría los desplazamientos en este modo de transporte.

Ilustración 34. Accesibilidad en bicicleta desde Costa Adeje



Fuente. OpenRouteService

En la actualidad, la infraestructura ciclista en Adeje consta tan sólo de 1,24 km, sin conectividad entre dichas. Los carriles ciclistas actuales se encuentran dispersos en algunos tramos de la Avenida de los Pueblos y en la carretera de Fañabé a La Caleta, presentando discontinuidades a lo largo de su trazado, como se puede observar en las siguientes imágenes.

Ilustración 35. Carril bici en Avenida de los Pueblos (arriba) y carretera Fañabé – La Caleta (abajo)



Fuente: Elaboración propia

La inexistencia actual de carriles bici obliga a que los que hacen uso de la bicicleta para sus desplazamientos tengan que buscar su espacio, compartiendo la acera con los peatones, pudiéndose dar situaciones de peligro para el peatón si la sección de la acera no es suficiente, o compartiendo la calzada con el vehículo privado y guaguas, siendo el ciclista el que está expuesto a situaciones de peligro.

Para que las personas usuarias de la bicicleta puedan transitar de forma segura por el viario, las vías deben contar con intersecciones bien resultas, señalización horizontal y vertical y elementos de reducción de velocidad para el tráfico motorizado.

Existe un proyecto para la ejecución de un carril bici entre el acceso a Adeje-pasarela Miraverde y Fañabé. Se trata de dos tramos, de 2.530m y de 495 metros, que facilitaría la conexión entre el casco de Adeje y Costa Adeje.

Ilustración 36. Proyecto carril bici Miraverde- Fañabé



Fuente: Ayuntamiento de Adeje

Además de la movilidad ciclista urbana, existen una serie de rutas insulares de carácter recreativo deportivo. Es evidente la cada vez mayor presencia de turistas y profesionales que recorren Tenerife en bicicleta a través de las carreteras, con el que se busca practicar deporte o dejar la ciudad para conocer los numerosos parajes naturales, playas y otras localidades.

Para este tipo de rutas ciclistas que circulan por carreteras es necesaria la reducción de las velocidades del tráfico motorizado en tramos muy frecuentados por ciclistas además de una señalización vertical clara, tanto para ciclistas como para conductores.

Ilustración 37. Ciclismo de montaña en Adeje



Fuente: webtenerife

Desde Adeje parten las siguientes rutas ciclistas de ámbito insular:

- Ruta Sur Alta: Costa Adeje - Trasera de Los Cristianos - Carretera General del sur - La Camella - Granadilla - Vilaflor - Arona - Trasera de Los Cristianos - Costa Adeje.

Esta ruta tiene un recorrido circular con un total de 62 kilómetros y se desarrolla en la vertiente sur y oeste de la Isla.

- Ruta Sur Baja: Costa Adeje - Trasera de Los Cristianos - Las Galletas - El Médano - San Isidro - Granadilla - Carretera General del Sur - Los Cristianos - Costa Adeje.

Esta ruta es circular, comienza y termina en la urbanización turística de Costa Adeje. El recorrido se desarrolla por la zona sur de la Isla. Tiene un trazado bastante completo, compuesto por tramos que bordean la costa y otros que surcan las zonas de medianías.

- Ruta Sur: Costa Adeje - Guía de Isora - Chío - Parque Nacional del Teide - Boca Tauce - Vilaflor - Granadilla - San Miguel - La Camella - Trasera de Los Cristianos - Costa Adeje

Esta ruta es una de las más espectaculares de la Isla. Surca la zona costera, medianías y montaña a lo largo de 100 kilómetros. Tiene un perfil típico de ascenso y descenso que resulta cómodo. Es un recorrido circular con salida y llegada al mismo punto.

- Ruta Adeje - PN Teide: Costa Adeje - Trasera de Los Cristianos - Carretera General del Sur - Arafo - dorsal de la Esperanza - Parque Nacional del Teide - Vilaflor - Arona - Trasera de los Cristianos - Costa Adeje

Esta es una ruta es muy dura debido a su longitud y a la cantidad de metros ascendidos en total. Empieza y termina en la urbanización turística Costa Adeje, y recorre una distancia total de 162 kilómetros a lo largo de la zona sur y oeste de Tenerife.

Ilustración 38. Rutas ciclistas insulares



Fuente: webtenerife

Para este tipo de recorridos el Cabildo de Tenerife, dentro del Marco Estratégico de Desarrollo Insular ha elaborado el 'Programa de Mejora de Recorridos Ciclistas' con el objetivo de conseguir un entorno que promueva el uso de la bicicleta en condiciones de seguridad, y con ello promover en la isla la movilidad sostenible.

Con este programa, además de habilitar infraestructuras de transporte, se consigue la creación y mejora de espacios públicos con potencialidades turísticas, capaces de aportar valor al destino, generando un mayor gasto turístico.

Mediante la mejora de los corredores altamente frecuentados por ciclistas se pretende propiciar el aumento de la movilidad sostenible y fomentar nuevos modelos turísticos.

4.1.2.1 Conclusiones

De la caracterización de la infraestructura ciclista se concluye que:

- El clima y la orografía, principalmente en la zona costera, facilitan el uso de la bicicleta para los desplazamientos de distancias medias.
- Las secciones viarias permiten la inclusión de carriles bici sin perjudicar a peatones.
- Necesidad de conectar el Casco de Adeje con Costa Adeje.
- La movilidad ciclista en el municipio es deficiente, en gran medida por la poca adaptación de las infraestructuras a este fin. Ello implica problema de convivencia, al invadir las aceras peatonales (riesgo de accidentes), o circular por las vías.

4.1.3 Infraestructura y servicios para el transporte público

El transporte público constituye uno de los criterios de la ordenación del territorio que facilitan la movilidad urbana e interurbana además de contribuir a la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía. El transporte urbano tiene consecuencias directas en la contaminación atmosférica y acústica, la congestión y las emisiones de CO₂.

A continuación, se analiza la situación actual del transporte público y otros medios de transporte alternativos en el sector con el fin de poder establecer las medidas necesarias para que la potenciación y fomento de este. En el municipio de Adeje la oferta de transporte público existente guaguas interurbanas y taxi, además de otros servicios de transporte discrecional. En los siguientes apartados se analiza tanto la oferta como la demanda de ambos modos de transporte.

4.1.4 Transporte público regular

El municipio de Adeje no dispone de ningún servicio de transporte público urbano, siendo el existente competencia del Cabildo de Tenerife, operado por la empresa Transportes Interurbanos de Tenerife (TITSA). A continuación, se hace una descripción de las características principales de estos servicios de transporte público, en aras a detectar posibles deficiencias del servicio y oportunidades que sirvan de base para la elaboración de propuestas para la mejora del mismo y de la movilidad municipal.

Ilustración 39. Estación de guaguas de Adeje



Fuente: Elaboración propia

4.1.4.1 Líneas y paradas

La oferta de transporte público regular de viajeros existente está formada por un conjunto de líneas interurbanas de guaguas.

Los servicios regulares TITSA, entendidos como aquellos que se ofrecen de forma continuada durante un plazo de tiempo definido, son:

Tabla 26. Líneas regulares de guaguas interurbanas con parada en Adeje

Línea	Descripción
40	Costa Adeje (Estación) – Cristianos – Aeropuerto Sur
110	Santa Cruz – San Isidro – Los Cristianos – Costa Adeje
111	Santa Cruz – Aeropuerto Sur – Los Cristianos – Costa Adeje
N711	Santa Cruz – Aeropuerto Sur – Los Cristianos – Costa Adeje
342	Costa Adeje (Estación) – Cañadas del Teide – El Portillo
343	Estación Puerto de la Cruz – Costa Adeje (por aeropuertos Norte y Sur)
417	Costa Adeje (Estación) – Adeje (El Cerco) – Guía de Isora
418	Costa Adeje (Estación) – Valle San Lorenzo
424	Los Cristianos – El Duque
447	Los Cristianos – Costa Adeje – El Cerco – Adeje (Las Torres)
450	Costa Adeje (Estación) – Los Cristianos – San Isidro
460	Icod de los Vinos – Guía de Isora (Estación) – Costa Adeje (Estación)
467	Costa del Silencio – Los Cristianos – San Eugenio – Costa Adeje (Estación) – La Caleta de Adeje
471	Los Cristianos – Costa Adeje (Estación) – Playa Paraíso
473	Los Cristianos – Costa Adeje (Estación) – Callao Salvaje – Los Gigantes
477	Estación Costa Adeje – Los Gigantes (Directo)

Fuente: TITSA

Ilustración 40. Mapa general de líneas de transporte público colectivo con parada en Adeje



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

En las siguientes páginas se estudian por separado cada una de las líneas que afectan al ámbito territorial de Adeje analizando parámetros como frecuencias y recorridos:

Línea 40

La línea 40 parte en la Estación de Guaguas de Costa de Adeje y finaliza en el Aeropuerto de Tenerife Sur (TFS). Tiene una duración de 40 minutos y su frecuencia es de 30 minutos. Cuenta con 8 paradas de las cuales 2 de ellas se encuentran en el término municipal de Adeje.

Línea 110

Se trata de una línea directa entre la Estación Costa Adeje y el intercambiador de Santa Cruz. Cuenta con 6 paradas por sentido, de las cuales 2 se encuentran en Costa Adeje y otra en Arona.

Esta línea presenta una frecuencia de unos 20 minutos desde las 5:40 de la mañana las 21:20 de la noche los días laborables y de 6 de la mañana a 20.30 los sábados, domingos y festivos.

Línea 111:

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

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

Las paradas en el término de Adeje son las mismas que las de la línea 110.

N711

Realiza el mismo itinerario que la línea anterior, pero en horario nocturno (de 23:45 a 05:55).

Línea 342:

Esta línea 342 conecta el municipio de Adeje con el Parque Nacional del Teide, por lo que tiene un carácter principalmente turístico.

Esta línea tiene una única salida desde Las Américas (09:15 am) y una sola salida desde El Portillo (15:15 pm). El vehículo que realiza el recorrido se encuentra adaptado para personas con movilidad reducida.

Línea 343:

Esta línea tiene como origen y destino Puerto de la Cruz y Adeje. En su tramo intermedio del recorrido, esta línea atraviesa todos los municipios de la zona norte de la isla hasta llegar a La Laguna para posteriormente continuar su recorrido por la zona sur de la isla hasta alcanzar Costa Adeje. Realiza parada en los aeropuertos Norte y Sur. Su frecuencia de paso supera las 2 horas, y un total de 2 paradas en cada sentido en el interior de la zona turística de Adeje.

Línea 417:

Esta línea parte de la estación de guaguas de Los Cristianos, continúa por la Avda. de Las Chayofitas, entra en la TF-481 para penetrar en la TF-1 y finaliza en la TF-82. Los días lectivos realiza para en el IES Los Olivos e IES El Galeón.

Tiene una frecuencia próxima a los 40 min.

Línea 418

La línea 418 inicia su recorrido en la Estación Costa Adeje, pasa por Los Cristianos y finaliza en Valle San Lorenzo, en el municipio de Arona. Tiene una frecuencia de unos 45 minutos entre las 6:10 de la mañana y 20:45 de la tarde.

Línea 447

Esta línea tiene un marcado carácter urbano, ya que únicamente recorre los municipios de Adeje y Arona, realizando un total de 24 paradas por sentido. Su duración es de unos 45 minutos, al igual que su frecuencia de paso. Realiza servicio entre las 6:35 de la mañana y las 21:30.

Línea 448

La línea 448 comunica La Caleta, en Adeje, con El Cerco-Las Torres, también en el término municipal de Adeje. Cuenta con 19 paradas y presta servicio los días laborables de 7:00 a 22:00, con dos expediciones nocturnas desde La Caleta.

En la actualidad se encuentra fuera de servicio, teniendo como alternativa la línea 447, haciendo transbordo con la línea 467, para acceder desde el casco de Adeje a La Caleta.

Línea 450:

Esta es otra de las líneas interurbanas que conectan dos municipios con un especial carácter turístico. En este caso, esta línea 450 parte de la Estación Costa Adeje para finalizar en San Isidro. El recorrido de esta línea es a través de la TF-1 y su frecuencia de paso es de una hora entre las 7.10 y las 22.50.

Línea 460:

Al igual que la línea 343, ya analizada, la línea 460 conecta un municipio del norte de la isla (Icod de los Vinos con una población de 24.091 habitantes) con el sur, pero a diferencia de la primera, esta última realiza su itinerario por el lado oeste de la isla atravesando municipios como Garachico, El Tanque, Santiago del Teide, y Guía de Isora para finalizar en la estación de guaguas de Costa Adeje.

Su recorrido tiene una duración de 1 hora 40 minutos aproximadamente con una frecuencia de unas dos horas.

Línea 467

Al igual que otras de las líneas ya analizadas, ésta conecta dos núcleos de un marcado carácter turístico en el sur de la isla pues esta línea parte de La Caleta de Adeje) y finaliza su recorrido en el núcleo de Las Galletas (Arona) atravesando otros núcleos atractores desde el punto de vista turístico pertenecientes a la zona de Abona.

Su frecuencia de paso es de tan sólo 15 minutos y realiza, en determinadas franjas horarias, pasa por los núcleos de La Camella y Cabo Blanco. Es la línea que más viajeros transporta de las relacionadas con las zonas turísticas de los municipios de Adeje y Arona, superando los 1,6 millones de viajeros en el año 2017.

Línea 471

La línea 471 inicia su recorrido en Los Cristianos y finaliza en Playa Paraíso, uno de los núcleos que forman Costa Adeje. En su recorrido realiza hasta 23 paradas, la mayoría de ellas en el término municipal de Adeje. Su duración aproximada es de 35 minutos y su frecuencia es de 30-45 minutos en función de la franja horaria.

Línea 473:

Esta línea con carácter interurbano conecta Los Cristianos con Los Gigantes, dos entidades de población con un marcado carácter turístico y con una población de 17.344 y 9.945 habitantes respectivamente.

Realiza más de 50 paradas y su duración es de 1 hora y 20 minutos. Además, los días lectivos realiza parada en el IES Los Olivos y el IES El Galeón, ambos dentro del ámbito de estudio. La frecuencia de paso de esta línea no llega a los 30 minutos.

Línea 477:

Esta línea interurbana que aquí se analiza conecta los mismos núcleos de población (Los Cristianos y Los Gigantes) que la línea 473. La diferencia entre ambas está en que la línea 477 realiza un recorrido directo entre ambos núcleos, lo que implica menor número de paradas intermedias y un menor tiempo de recorrido de la misma.

Además, si se comparan ambas líneas se observa que la línea directa 477 presenta una peor frecuencia de paso que la 473 (55 min frente a 28 min).

Ilustración 41. Línea 40 (C. Adeje -TFS) y 342 (C. Adeje - Cañadas del Teide - El Portillo)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Ilustración 42. Líneas 110 y 111 (Sta. Cruz – C. Adeje) y 343 (Pto. la Cruz – C. Adeje (por aeropuertos))



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Ilustración 43. Línea N711: Santa Cruz – Aeropuerto Sur - Los Cristianos – Costa Adeje



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Ilustración 44. Línea 417: Costa Adeje (Estación) – Adeje (El Cerco) – Guía de Isora



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Ilustración 45. Línea 418: Costa Adeje (Estación) – Valle San Lorenzo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Ilustración 46. Línea 424: Los Cristianos – El Duque



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Ilustración 47. Línea 447: Los Cristianos – Costa Adeje – El Cerco – Adeje (Las Torres)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Ilustración 48. Línea 450: Costa Adeje (Estación) – Los Cristianos – San Isidro



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Ilustración 49. Línea 460: Icod de los Vinos - Guía de Isora (Estación) - Costa Adeje (Estación)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Ilustración 50. Línea 467: Costa del Silencio - Los Cristianos - San Eugenio - C. Adeje (Estación) - La Caleta



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Línea 471 Los Cristianos - Costa Adeje (Estación) - Playa Paraiso

- Parada de autobús
- Sentido Ida
- Sentido
- Zona 1
- Zona 2
- Zona 3
- Zona 4
- Límite municipal

132

Ilustración 52. Línea 473: Los Cristianos – C. Adeje (Estación) - Callao Salvaje - Los Gigantes



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Ilustración 53. Línea 477: Estación Costa Adeje - Los Gigantes (Directo)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Como principales conclusiones destacan:

- Baja frecuencia de paso, la mayoría de las líneas cuentan con una frecuencia superior a los 30 minutos.
- No existe conexión en guagua hasta la Playa del Puertito de Adeje. La línea con parada más cercana sería la 473, con parada en la entrada de Playa Paraíso, a casi 1,5 km del centro de ocio y playas, distancia elevada para poder realizar a pie el último tramo.
- La mayoría de las líneas realizan paradas en la Estación Costa Adeje o en la denominada Magma, también en Costa Adeje.

4.1.4.2 Cobertura de paradas

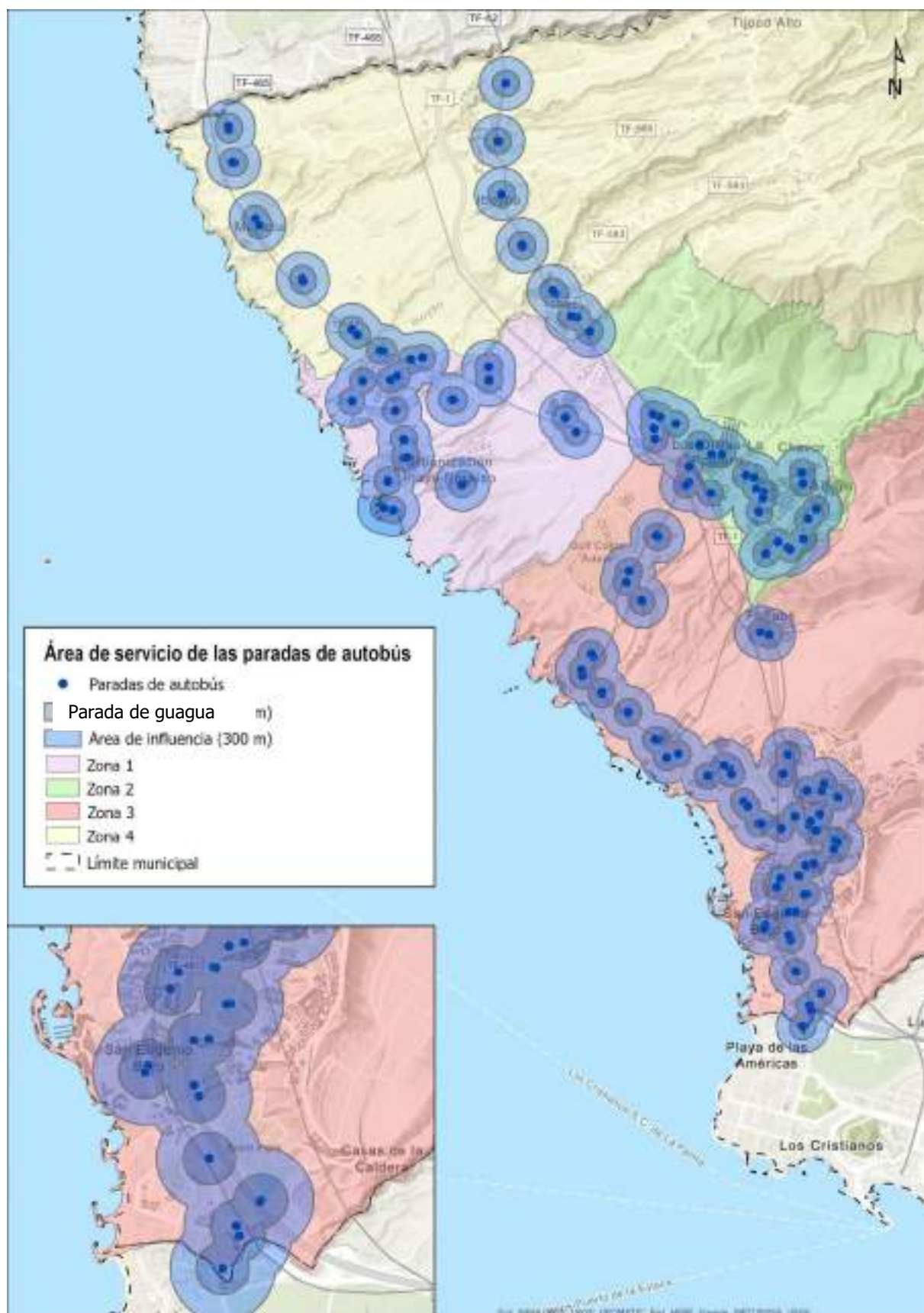
En este apartado se analiza la cobertura del sistema, entendida como porcentaje de la población o territorio que pueden considerarse con acceso al sistema de transporte público y las condiciones en que éste se realiza.

Se ha analizado la demanda potencial de la red, o población cubierta, calculada mediante isócronas de distancia y que mide la población que reside a un radio de distancia definido de las paradas de la red, en este caso se han definido radios de 150 y 300 metros.

De esta manera, tomando un radio de 150 metros, distancia fácilmente asumible por cualquier persona para un buen acceso al transporte público, **la cobertura territorial del servicio alcanza el 46%**. Si ampliamos el radio hasta **300 metros**, distancia igualmente accesible para todos los potenciales usuarios o usuarias, independientemente de su condición física, **se alcanza una cobertura del 79%**, es decir prácticamente la totalidad de las personas residentes y visitantes de Adeje tienen una parada de transporte público a 4-5 minutos andando de su lugar de residencia.

Tal y como reflejan los datos se puede ver en el plano que se adjunta a continuación que la cobertura de la red es prácticamente total a 300 metros. Únicamente se identifican dos zonas con menor cobertura: una zona residencial de viviendas unifamiliares al norte de Playa Paraíso y los nuevos desarrollos al norte de Miraverde Sur, en la Caldera del Rey, donde no llega el servicio de transporte interurbano por carretera.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Si analizamos de manera individual cada una de las paradas, las paradas con mayor población atendida a una distancia de 150 metros son la 8.226 y la 8.238, con 6.788 personas y 5.730 respectivamente. Se tratan de las paradas ubicadas en la calle Madrid, en la zona de Las Nieves-San Eugenio Alto (zona de movilidad 3).

Considerando la cobertura a 300 metros, existen hasta 16 paradas que atienden a más de 10.000 personas, ubicándose la mayoría de ellas en Las Nieves-San Eugenio Alto y en Miraverde Sur (zona de movilidad 3). En el casco de Adeje (zona de movilidad 2) las paradas con mayor cobertura poblacional son la de Los Olivos y Telefónica (calle La Cruz) y Las Torres (Avda. Barranco Las Torres).

En la siguiente tabla se muestran las paradas con mayor cobertura poblacional a 150 y 300 m.

Tabla 27. Población atendida por parada

Código Parada	Denominación parada	Zona de movilidad	Ubicación	Población atendida a 150 m	Población atendida a 300 m
8226	Cataluña	3	Calle Madrid	6.788	18.092
8225	Madrid	3	Calle Madrid	3.380	17.337
8228	Galicia	3	Calle Galicia	4.716	17.307
8237	Gaudí	3	Calle Galicia	2.329	16.878
8227	Gaudí	3	Calle Galicia	3.223	16.693
8238	Cataluña	3	Calle Madrid	5.730	16.143
8240	Windsor	3	Calle País Vasco	1.995	15.336
8236	Gaudí	3	Calle Galicia	4.431	13.776
8224	Windsor	3	Calle País Vasco	1.769	13.220
8174	Ocean Park	3	Avda. de los Pueblos	863	13.086
8239	Madrid	3	Calle Madrid	2.646	13.078
8030	Telefónica	2	Calle La Cruz	4.151	11.878
8223	País Vasco	3	Calle País Vasco	329	11.557
7459	Los Olivos	2	Calle La Cruz	3.834	11.311
7509	Las Torres - Adeje	2	Avda. Barranco Las Torres	1.934	10.877
8241	País Vasco	3	Calle País Vasco	1.241	10.314

Fuente: Elaboración propia

4.1.4.3 Infraestructura

Para el estudio de las paradas de guaguas se ha analizado la información de la línea o líneas que prestan servicio en cada parada y sus características principales.

Las paradas y marquesinas de espera del transporte público, tal y como recoge la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio de 2021, 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, se deben situar próximas al itinerario peatonal accesible, estando conectadas a éste de forma accesible y sin invadirlo, y cumplirán las características establecidas en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad:

1. Paradas.

La presencia de las paradas se señalará en el pavimento mediante la colocación de una franja de detección tacto-visual de acanaladura, de 120 centímetros de ancho con contraste cromático elevado en relación con las áreas de pavimento adyacentes. Dicha franja transcurrirá en sentido transversal al de la línea de marcha a través de todo el ancho de la acera, desde la fachada, zona ajardinada o parte más exterior del itinerario peatonal, hasta la zona del bordillo.

Los caracteres de identificación de la línea tendrán una altura mínima de 14 centímetros y contrastarán con la superficie en la que se inscriban. Los postes correspondientes a las paradas contarán con información sobre identificación y denominación de la línea en sistema Braille. Junto al bordillo de la parada, se instalará una franja tacto visual de tono y color amarillo vivo y ancho de 40 centímetros.

El ámbito de la calzada anterior, posterior y de la misma parada ha de protegerse con elementos rígidos y estables que impidan la invasión de vehículos que indebidamente obstaculicen la aproximación que debe realizar el autobús para que la rampa motorizada alcance el punto correcto de embarque.

2. Marquesinas.

La configuración de la marquesina deberá permitir el acceso bien lateralmente, bien por su parte central, con un ancho libre mínimo de paso de 90 centímetros. Asimismo, su espacio interior admitirá la inscripción de dos cilindros concéntricos superpuestos libres de obstáculos, el inferior, desde el suelo hasta una altura de 25 centímetros con un diámetro de 150 centímetros y el superior, hasta una altura de 210 centímetros medidos desde el suelo, con un diámetro de 135 centímetros.

Si alguno de los cerramientos verticales fuera transparente o translúcido, éste dispondrá de dos bandas horizontales entre 5 y 10 centímetros de ancho, de colores vivos y contrastados que transcurran a lo largo de toda su extensión, la primera de las bandas a una altura entre 70 y 80 centímetros y la segunda entre 140 y 170 centímetros, medidas desde el suelo.

La información correspondiente a la identificación, denominación y esquema de recorrido de las líneas, contará con su transcripción al sistema Braille. Cuando se informe a los usuarios con una pantalla de la situación de los autobuses de las líneas que pasan en esa parada se procurará completar el dispositivo con la información sonora simultánea, a la demanda de un invidente, con un mando de los utilizados para el accionamiento de la sonorización de las señales semafóricas; o sistema alternativo. Se dispondrá al menos de un apoyo isquiático y algún asiento.

Los asientos agrupados o individuales tendrán reposa brazos al menos en su lateral exterior, la altura desde el asiento al suelo será de 45 ± 2 centímetros.

En el ANEXO III. *Inventario de infraestructuras y servicios para el transporte colectivo y taxis* se describen todas las paradas de transporte público de Adeje.

Del análisis de infraestructuras se concluye que en Adeje gran parte de las paradas de la red de guaguas interurbanas están dotadas de **marquesina y poste de señalización** o cartel informativo donde se indica las líneas que pasan por la parada y los horarios. Además, las marquesinas disponen de bancos y paneles de protección contra el soleamiento e inclemencias meteorológicas

Sin embargo, en los casos en los que las paradas no cuentan con marquesinas, tampoco se dispone de apoyos isquiáticos u otros elementos de mobiliario urbano, tan sólo existe un poste en donde se informa de las líneas y horarios de las guaguas que paran en ella.

Muchas de las paradas no disponen de plataforma reservada para el embarque y desembarque de viajeros, dificultando las operaciones de entrada y salida de las personas usuarias del servicio de transporte público.

Ilustración 55. Parada con marquesina en casco Adeje



Fuente: Google Street View

En Costa de Adeje existe una estación de guaguas de la cual se distribuyen la mayoría de las líneas que hacen parada en Adeje, en la que se realizaron una serie de ampliaciones en su zona operativa y en la de aparcamientos. Estas obras han permitido la ampliación de los espacios para las operaciones de embarque y desembarque, de 6.000 m² a 10.000 m², lo que supone una mejora tanto de la movilidad como de la seguridad de las maniobras de las guaguas.

Las nuevas infraestructuras de las guaguas ahorrarán más de 20.000 kilómetros en combustible al año, al entrar directamente en las dársenas, sin tener que rodear la estación, permitiendo ganar en puntualidad, productividad y sostenibilidad, tras llevar a cabo la reordenación de los accesos, garantizando la seguridad de los usuarios durante las maniobras.

Ilustración 56. Estación de Guaguas de Adeje



Fuente: Digital Sur

Recientemente el Cabildo de Tenerife ha invertido más de 550.000 euros con el objetivo de adaptar aquellas paradas que no cumplen la normativa de accesibilidad vigente.

Dicho proyecto actuará concretamente sobre las paradas situadas en la autopista del Sur, tanto en sentido Sur como en sentido Norte. La mejora de la accesibilidad corresponde con los municipios de Santa Cruz de Tenerife, El Rosario, Candelaria, Arafo, Güímar, Fasnia, Arico, Granadilla, San Miguel, Arona y Adeje.

Los trabajos consistirán, fundamentalmente, en la instalación de pavimentos podotáctiles adecuados en dimensiones, forma y tonalidades a la normativa; realización de vados para facilitar el cruce de la calzada; instalación de marquesinas y apoyos isquiáticos; colocación o sustitución de asientos; instalación de apoyabrazos; colocación de señales de parada adecuadas; ejecución de rampas de acceso e instalación de papeleras.

Por otro lado, existe una **aplicación para móviles** que, a través de la geolocalización, el dispositivo facilita las paradas más cercanas en su entorno, informándole en tiempo real sobre los minutos que restan para que pase la siguiente guagua.

Para utilizarlo se accede a través del navegador del móvil a la página www.titsa.com. Posteriormente, la herramienta identifica la posición del usuario y le sitúa en un plano con las paradas más próximas a su posición.

Ofrece información de cómo ir a un punto concreto de la isla, informa sobre las tarifas vigentes en billete y bono, y orienta y facilita propuestas de destinos turísticos o de ocio.

Figura 5. Aplicación móvil TITSA



Fuente: TITSA

4.1.4.4 Tarifas

Existen numerosos abonos y títulos de transporte para la utilización del servicio:

- **Billete sencillo:** precio según tarifa kilométrica con un mínimo de 1,45€. Válido para todas las líneas y zonas de la isla.
- **Billete ida y vuelta:** disponible a partir de 4,25€. 10% de descuento para trayectos iguales o superiores a 20 km. Válido para todas las líneas y zonas de la isla.
- **Título monedero:** precio según tarifa kilométrica con un mínimo de 1,15€. Válido para todas las líneas y zonas de la isla.
- **Abono Joven:** recarga mensual de 30€ para menores de 30 años residentes en Canarias. Válido para todas las líneas y zonas de la isla.
- **Estudiante Universitario:** recarga mensual de 15€ y precio de viaje según rango kilométrico, con un mínimo de 0,90€. Válido para menores de 26 años y carnet universitario (Universidad La Laguna, UNED, Universidad Europea La Orotava). Válido para todas las líneas y zonas de la isla.
- **Bono Residente Canario:** recarga mensual de 38€ para residentes en Canarias. Válido para todas las líneas y zonas de la isla.
- **Tarjeta Infantil:** 0 € para niños y niñas hasta 9 años. Válido para todas las líneas y zonas de la isla.
- **Abono Senior:** recarga mensual de 30€ para mayores de 65 años. Válido para todas las líneas y zonas de la isla.
- **Abono Mensual Personas con Discapacidad:** recarga mensual de 30€ para personas con discapacidad igual o superior al 50%. Válido para todas las líneas y zonas de la isla.

- **Títulos especiales para colectivos:**
 - o Jubilados: 12 €, válido para todas las líneas excepto las del Teide y Teno. El precio del viaje depende de los kilómetros, con un mínimo de 0,35 € para las líneas interurbanas y 0,22€ para las urbanas.
 - o Discapacidad: 12 €, válido para todas las líneas excepto las del Teide y Teno. El precio del viaje depende de los kilómetros, con un mínimo de 0,35 € para las líneas interurbanas y 0,22€ para las urbanas.
 - o Familia Numerosa: 15 €, válido para todas las líneas excepto las del Teide y Teno. El precio del viaje depende de los kilómetros, con un mínimo de 0,90 € para las líneas interurbanas y 0,50€ para las urbanas.
- **Títulos turísticos:**
 - o Tarjeta turística 1 día: 10 €, viajes ilimitados en todas las líneas.
 - o Tarjeta turística 7 días: 50€, viajes ilimitados en todas las líneas.

A modo de resumen, se presenta a continuación una tabla donde se recogen las características generales de cada título de transporte.

Tabla 28. Billetes y títulos de pago de la guagua

Título	Requisitos	Precio	Recarga	Validez	Transbordo
Billete sencillo	No	1,35€	No	Tranvía	No
Billete ida y vuelta	No	2,50€	No	Tranvía	No
Tarjeta Monedero	No	1,05€	De 5€ a 100€	Bus y tranvía	Sí
Abono mes	No	40€ mensual	40€ mensual	Bus y tranvía	Sí
Abono Joven	< 30 años residente en Canarias	30€ mensual	30€ mensual	Bus y tranvía	Sí
Tarjeta universitaria	< 26 años y carnet universitario	0,80€	15€	Bus y tranvía	Sí
Bono residente	Residente en Canarias	38€ mensual	38€ mensual	Bus y tranvía	Sí
Tarjeta infantil	Niños 5-9 años residentes en Tenerife	0€ mensual	0€ mensual	Bus y tranvía	Sí
Abono Senior	> 65 años y DNI	30€ mensual	30€ mensual	Bus y tranvía	Sí
Abono Discapacitados	Discapacidad > o igual al 50%	30€ mensual	30€ mensual	Bus y tranvía	Sí

Título	Requisitos	Precio	Recarga	Validez	Transbordo
Bono Cabildo emplea	Desempleados	30€ mensual	30€ mensual	Bus y tranvía	Sí
Jubilados Cabildo. Colectivo	DNI	0,40€	12€ mensual	Bus y tranvía	Sí
Discapacidad Cabildo. Colectivo	DNI	0,40€	12€ mensual	Bus y tranvía	Sí
Familia Numerosa Cabildo. Colectivo	Carné de familia numerosa	0,80€	15€ mensual	Bus y tranvía	Sí

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Come medida de incentivo del uso de la guagua, desde abril de 2021, es posible pagar los billetes o recargar los abonos de TITSA utilizando la aplicación Ten+Móvil. También es posible pagar con tarjeta de crédito o con efectivo.

4.1.5 Taxi

En Adeje existe una Ordenanza Municipal del Servicio de Transporte de viajeros en Auto Taxi desde el 2014, para dotar de mayor claridad respecto al número de plazas de los vehículos y otros elementos técnicos de gestión del servicio, como las tarifas, formas de concertación del servicio (en parada o fuera de ellas y concertación previa con emisora), etc.

Según datos del Ayuntamiento de Adeje el número de autorizaciones de vehículos turismos para la prestación de servicio de viajeros es de 193 licencias en el año 2021.

Las tarifas del servicio urbano son las siguientes:

- **Diurno Laborable:**
 - o Mínimo de Percepción Diurna: 3,15 €.
 - o Tarifa 2 - Km recorrido: 0,55 € / Km (Ida y Vuelta).
 - o Tarifa 3 - Km recorrido: 1,10 € / Km.
 - o Hora de espera: 15,05 €
- **Nocturno y Festivos:**
 - o Tarifa 2 - Km recorrido: 0,63 € / Km (Ida y Vuelta).
 - o Tarifa 3 - Km recorrido: Nocturna: 3,45 €.
 - o Hora de espera: 15,05 €
- **Suplementos:**
 - o Llamada Radio Taxi: 0,50 €
 - o Entrada y Salida Puerto y Aeropuerto: 1,70 €
- **Suplementos Especiales**
 - o Navidad 24, 31 y 5 de Enero: desde las 22:00 hasta las 22:00 del día siguiente: 6,45 € (Carrera mínima).

Existen un total de 47 paradas repartidas en todo el término municipal, además de otras 2 que se encuentran en vías de desarrollo (Los Menores y Tijoco). La mayoría se encuentran en Playa de Fañabé (Costa Adeje, zona 4).

Ilustración 57. Paradas de taxi en Costa Adeje.



Fuente: Elaboración propia

En el ANEXO III. *Inventario de infraestructuras y servicios para el transporte colectivo y taxis* se describe cada una de las paradas de taxi.

En la imagen que se muestra a continuación se localiza cada una de las paradas de taxis existentes en el interior del ámbito turístico que aquí se analiza:

Ilustración 58. Localización de las paradas de taxi



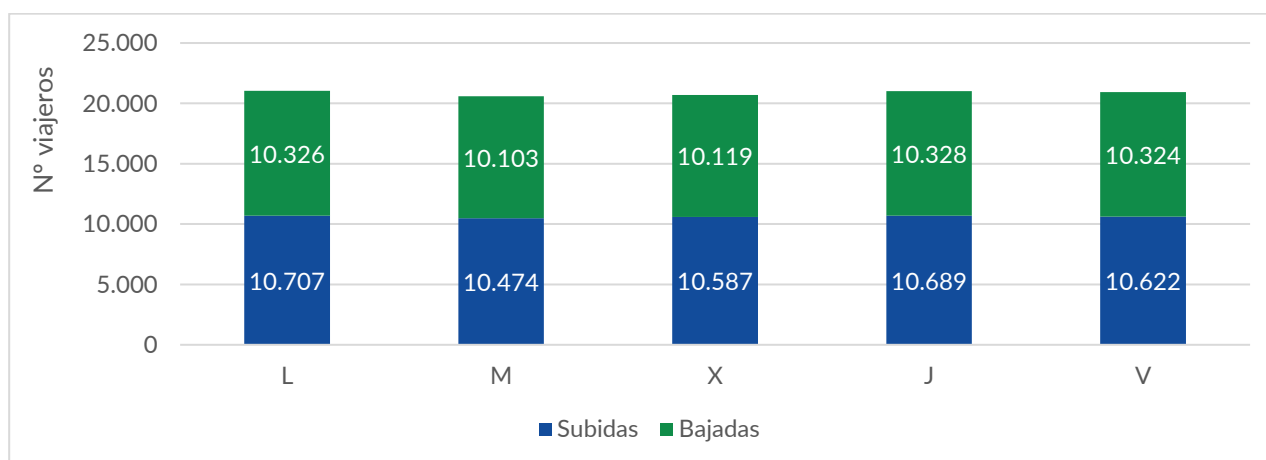
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

4.1.6 Demanda de transporte público regular

Para analizar la demanda del transporte regular de viajeros se han estudiado los datos aportados por TITSA entre el lunes 29 de noviembre y el viernes 3 de diciembre de 2021.

El número medio de viajeros por día ronda los 20.000, con aproximadamente la mitad de las operaciones de subida y la otra mitad de bajadas. En total, a lo largo de los 5 días de la semana se realizan 104.279 operaciones de embarque o desembarque de viajeros en las paradas de guagua del término municipal de Adeje. No existen grandes diferencias en el uso del transporte público según el día de la semana, siendo el lunes el día con mayor demanda (21.033 viajeros) y el martes el de menos, con 456 personas menos (20.577 viajeros).

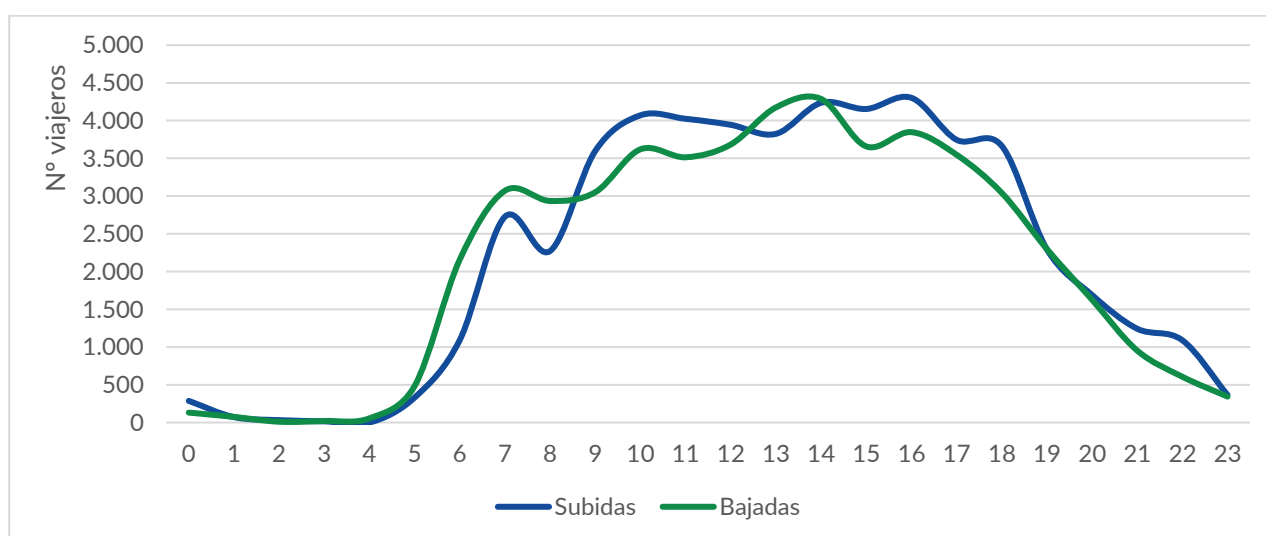
Gráfico 33. Número de viajeros según día de la semana



Fuente: TITSA

Respecto a la distribución horaria de las subidas y bajadas, no se observan grandes diferencias entre una operación u otra. A las 2 de la tarde se realiza el 8,2% de las operaciones del día, siendo el momento del día con mayor número de viajeros subiendo (4.236) o bajando (4.287) a las guaguas de TITSA en la semana de estudio.

Gráfico 34. Distribución horaria de subidas y bajadas



Fuente: TITSA

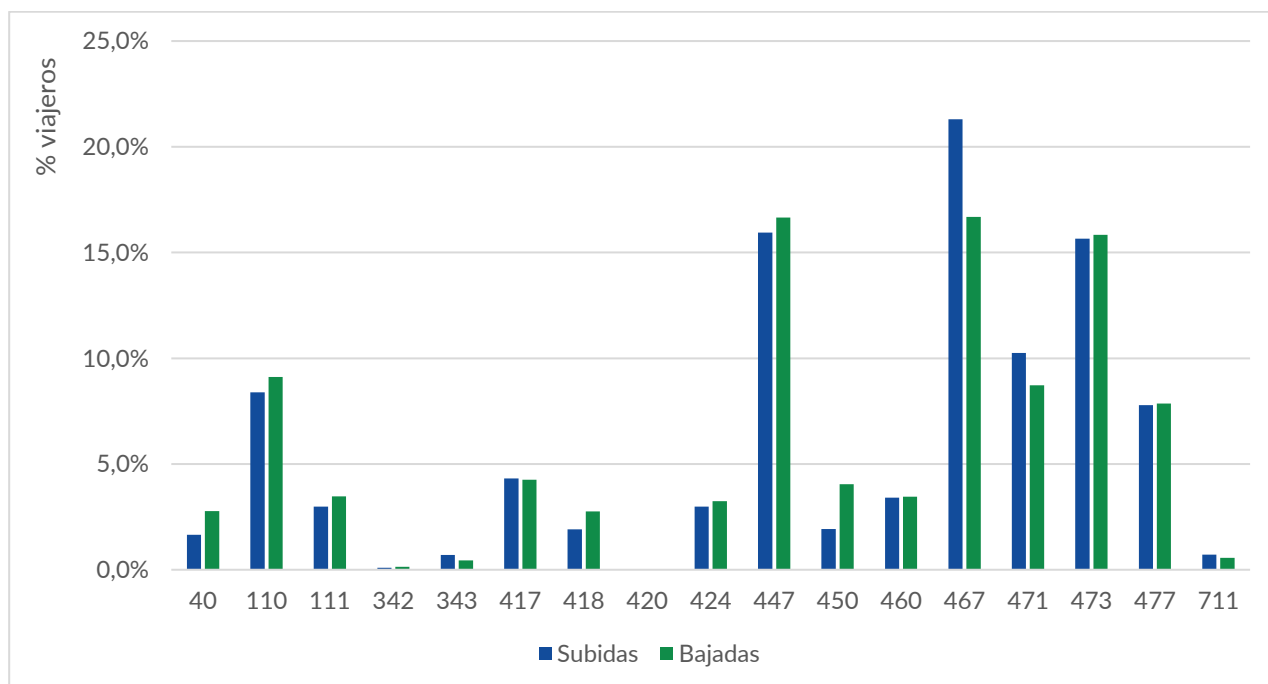
Respecto al reparto por línea, la **467 es la más utilizada en Adeje**. Se trata de una línea con un marcado carácter turístico en el sur de la isla pues esta línea parte de La Caleta de Adeje y finaliza su recorrido en el núcleo de Las Galletas (Arona) atravesando otros núcleos atractores desde el punto de vista turístico pertenecientes a la zona de Abona.

Su frecuencia de paso es de tan sólo 15 minutos y realiza, en determinadas franjas horarias, esta línea pasa por los núcleos de La Camella y Cabo Blanco.

Las líneas 447 y 473 son las siguientes con mayor demanda. La primera tiene un marcado carácter urbano, ya que únicamente recorre los municipios de Adeje y Arona, realizando un total de 24 paradas por sentido. Su duración es de unos 45 minutos, al igual que su frecuencia de paso.

Por otro lado, la 473 realiza más de 50 paradas entre Los Cristianos con Los Gigantes, dos entidades de población turística. Además, los días lectivos realiza parada en el IES Los Olivos y el IES El Galeón, ambos dentro del término municipal de Adeje.

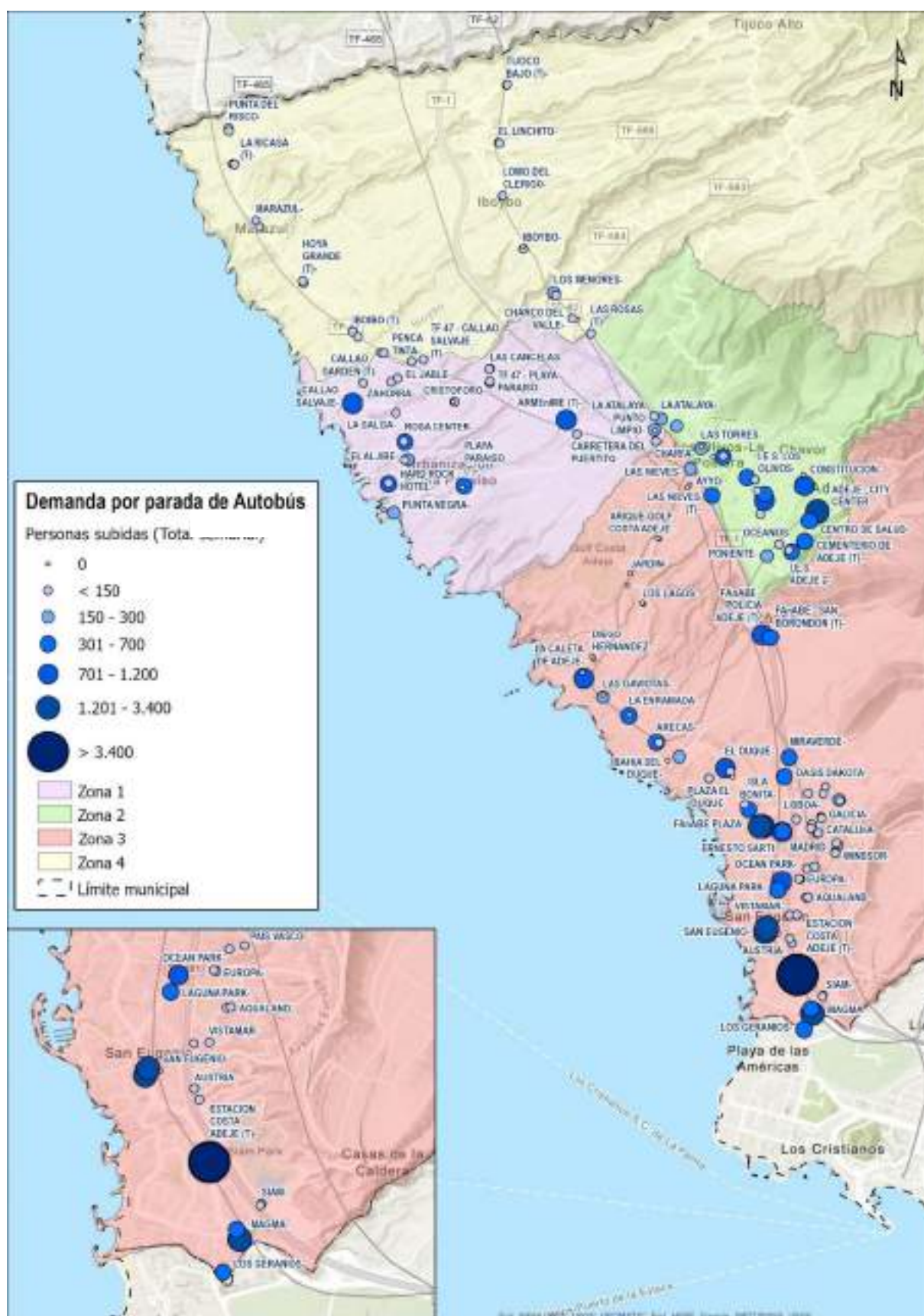
Gráfico 35. Viajeros por línea



Fuente: TITSA

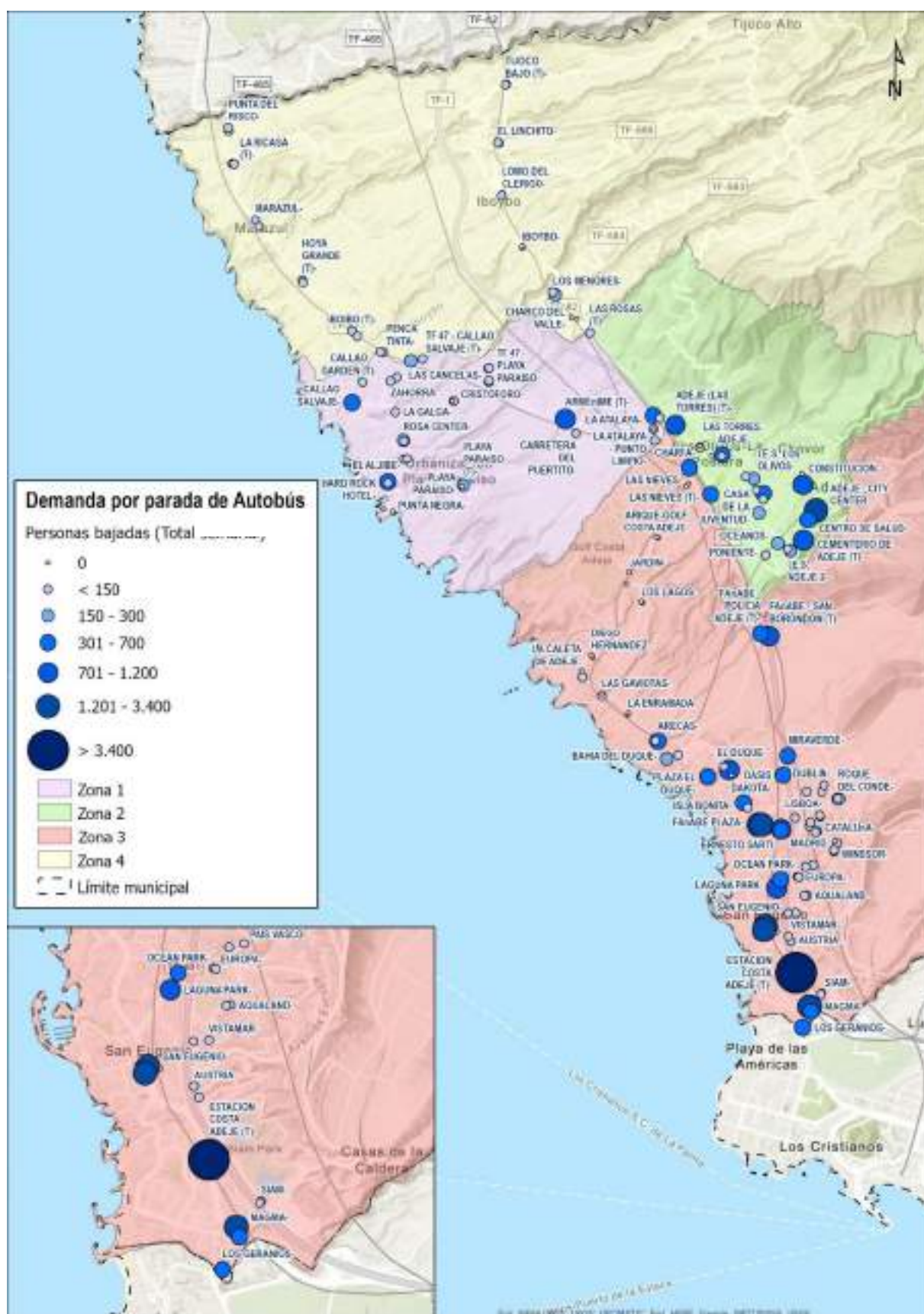
Por último, se analiza la demanda de viajeros por parada. Para ello, se ha elaborado un plano para representar las paradas con mayor y menos número de subida/bajada de viajeros a lo largo de una semana laborable promedio.

Ilustración 59. Viajeros subidos por parada en una semana laborable



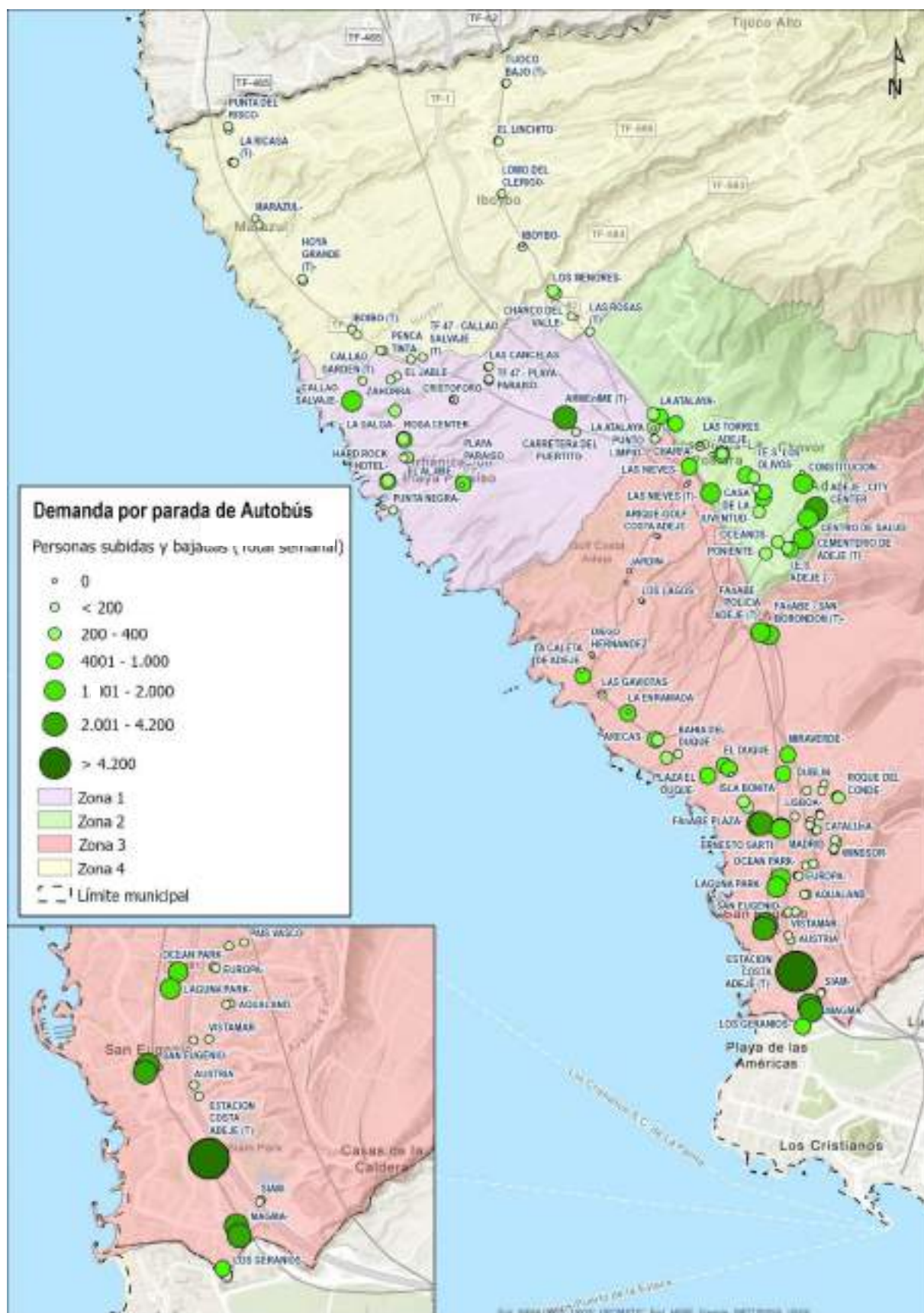
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Ilustración 60. Viajeros bajados por parada en una semana laborable



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Ilustración 61. Demanda total por parada en una semana laborable



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

La parada con mayor demanda de viajeros es la 7142, correspondiente a la Estación de Guaguas de Adeje, con el 33,1% del total de personas subidas y bajadas en paradas del término municipal. A lo largo de la semana la Estación de Guaguas la utilizan 34.484 personas, cerca de 7.000 al día (3.210 personas subidas y 3.687 bajadas).

La Estación de Guaguas es cabecera de muchas de las líneas de pasan por Adeje, además de concentrar todas las líneas que pasan por la localidad.

Las siguientes paradas con mayor demanda son la 7154, ubicada en la Avenida de los Pueblos, en Costa Adeje, y la 7454, frente a la Plaza de Venezuela, en el casco de Adeje. La demanda de cada parada representa un 4% sobre el total de viajeros, valores muy inferiores al de la Estación de Guaguas.

En el ANEXO III. *Demanda de viajeros por parada* se muestra en detalle la demanda de todas las paradas de guaguas de Adeje a lo largo de una semana laborable promedio.

Ilustración 62. Viajeros en una marquesina de Costa Adeje



Fuente: Elaboración propia

4.2 Distribución Urbana de Mercancías (DUM)

El desarrollo económico de una localidad se encuentra estrechamente ligado a la distribución de mercancías, resultando esta actividad una de las principales causas que inciden en la movilidad, y que debe planificarse de manera eficiente teniendo en cuenta todos los elementos que actúan sobre ella, tales como la congestión viaria, el cumplimiento de los horarios previstos y de los espacios habilitados, la contaminación de los vehículos de reparto o la seguridad vial, entre otras.

Los principales problemas relacionados con esta actividad tienen que ver con la congestión que sufren las calles, producida por la limitación física que supone el estacionamiento irregular de vehículos (ligeros y pesados) en el entorno de los comercios. Este hecho está ocasionado principalmente por la ocupación de las zonas de carga y descarga por vehículos particulares, a pesar de la limitación de horarios que se establece en la señalización, y por la escasez de espacios habilitados para esta actividad.

Para que la planificación de la distribución urbana sea correcta se deben tener en cuenta numerosos factores, desde la ocupación del espacio público, hasta la velocidad de circulación, ruidos, vibraciones y emisión de gases contaminantes.

En este sentido, la Asociación de Fabricantes y Distribuidores (AECOC) elaboró un documento de las Recomendaciones para la Logística en el ámbito de la Colaboración y Transporte Urbano de Mercancías Eficiente, en el que especifica lo que debe buscar un modelo eficiente de distribución urbana de mercancías:

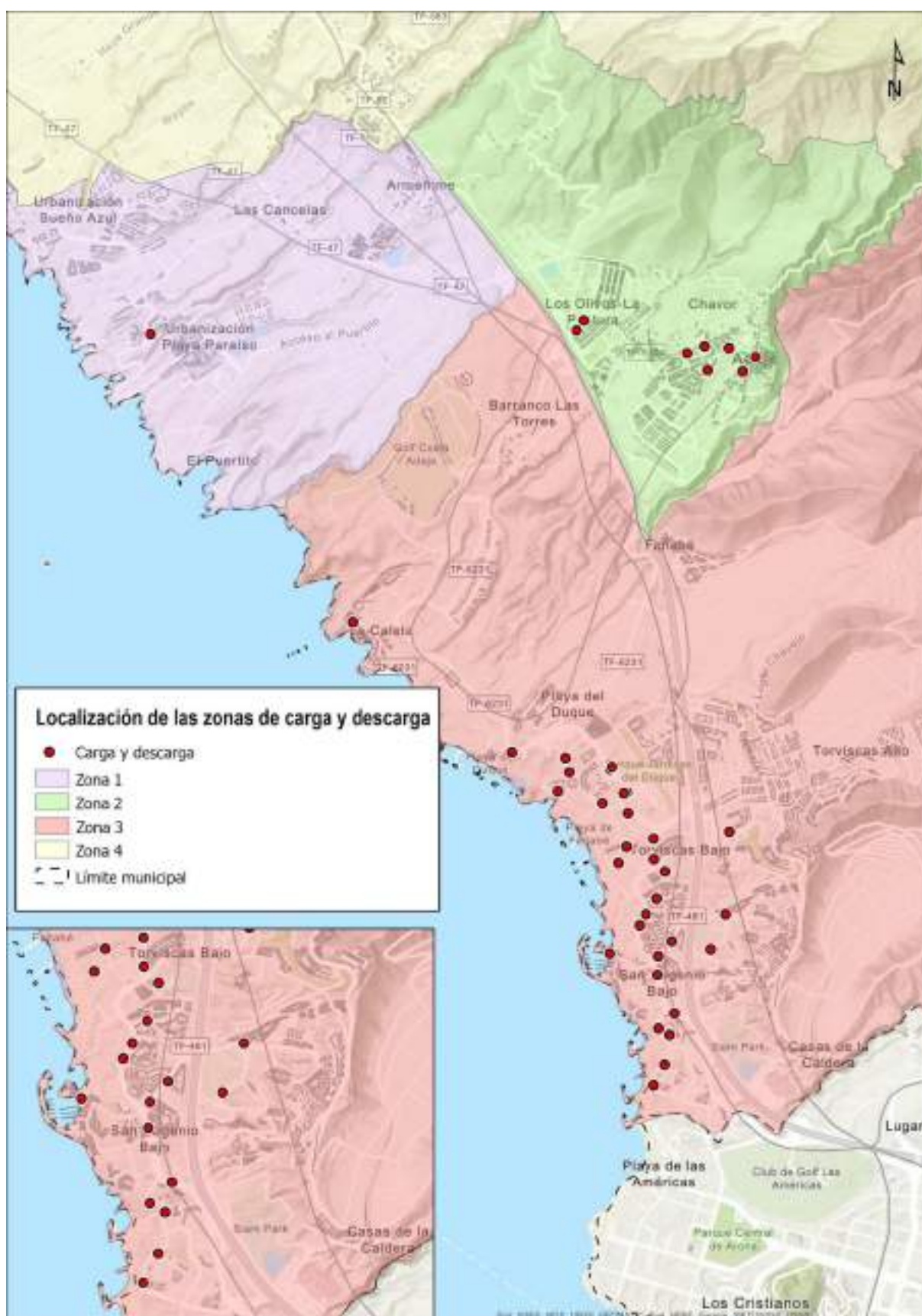
- Mejora la calidad de vida.
- Mejora de la accesibilidad, movilidad urbana y seguridad vial.
- El fortalecimiento de la posición económica de la ciudad.
- La reducción de la congestión vial, contaminación y emisiones de efecto invernadero.
- Incremento de la capacidad de carga de los vehículos utilizados.
- Mejora en la sostenibilidad de las operaciones.

El municipio de Adeje cuenta con una Ordenanza municipal de movilidad y uso del dominio público afectado por la circulación de la Histórica Villa de Adeje, aprobada el 25 de octubre de 2013 que regula las operaciones de la carga y descarga, sin embargo, no define los horarios, ni plazas, ni ubicaciones ni requisitos para solicitar una plaza.

Por otro lado, la Ordenanza municipal sobre protección del medio ambiente urbano contra la emisión de ruidos y vibraciones recoge una serie de valores límite permitidos en la emisión de vehículos y se prohíben las actividades de carga y descarga entre las 22:00 y las 07:00.

A continuación, se muestran los puntos de carga y descarga municipales distribuidos en su totalidad por la zona litoral del municipio:

Ilustración 63. Ubicación de plazas de carga y descarga



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

La distribución de los estacionamientos reservados para carga y descarga responde fielmente a las necesidades de los comercios, centralizados, en gran medida, en Costa Adeje y en el Casco de Adeje.

Por contra, existe gran **disparidad de criterios** sobre la superficie u el horario de uso. Carecer de un criterio común o planificado dificulta el correcto uso de los carga y descarga, tanto por distribuidores como por vehículos privados.

Respecto al estado de conservación y mantenimiento de las plazas, la mayoría de ellas presentan un estado de conservación adecuado en la mayoría de los casos. Todas las paradas cuentan con un poste de señalización vertical, sin embargo, no todas las señales muestran los horarios. Respecto a la señalización horizontal, se han identificado numerosos casos no existe pintura en el viario o su estado de conservación es inadecuado.

Ilustración 64. Zona de carga y descarga en Costa Adeje



Fuente: Elaboración propia

4.3 Tráfico y circulación

4.3.1 Jerarquía y descripción viaria

La vía pública constituye un elemento que estructura y ordena el territorio que desempeña dos funciones básicas: canalizar el sistema de transporte y facilitar el acceso a los edificios y a los usos ubicados en los márgenes de la vía.

En este sentido, se engloba la red viaria, como el espacio destinado a la circulación de personas y vehículos y al estacionamiento de estos últimos, así como de sus elementos funcionales, las áreas estanciales, cuya función es la permanencia temporal de los peatones, facilitando la relación e intercambio social, y las plataformas reservadas para algún modo o tipo específico de transporte, tales como sistemas de transporte colectivo de capacidad intermedia, carriles-bus, carriles-bici, etc.

El presente apartado tiene como objeto la jerarquización y descripción detallada de las principales vías de comunicación motorizada existentes en Adeje.

La red viaria de Adeje cuenta con una disposición en forma de espina de pescado, vertebrada por la autopista del sur o la TF-1, que atraviesa el municipio. La TF-82 y la TF-47 discurren de forma más o menos paralela a la TF-1 mientras que otras vías, como la carretera de Fañabé a La Caleta o las Avenidas de Ayyo, el Horno o El Jable, dan acceso a La Caleta, Callao Salvaje y Playa Paraíso.

Ilustración 65. Disposición general viario de Adeje



Fuente: Elaboración propia

Atendiendo a los criterios de jerarquización funcional, se puede clasificar la red viaria en tres niveles:

Ilustración 66. Jerarquía viaria



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de TITSA

Viario exterior

Son aquellos viales que conectan el municipio con el resto de las localidades de la isla. Se caracterizan por desempeñar la función de canalización del tráfico rodado, con velocidades e intensidades de tráfico altas.

Dentro de este grupo se incluye la **TF-1 o la Autopista del Sur de Tenerife y la TF-47**, ambas de titularidad del Cabildo de Tenerife. La TF-1 es el gran eje de la movilidad inter e intramunicipal en el ámbito y una de las más importantes a nivel insular. Discurre desde la Autopista del Norte (TF-5) hasta Adeje, desarrollándose de forma paralela al borde costero oriental de la isla de Tenerife.

Ilustración 67. Viario exterior



Fuente: Elaboración propia

Da acceso a todas las poblaciones existentes en la zona oriental y meridional de la isla (Santa Cruz de Tenerife, El Rosario, Candelaria, Arafo, Güímar, Fasnia, Arico, Granadilla de Abona, San Miguel de Abona, Arona, Adeje, Guía de Isora y Santiago del Teide) además del Aeropuerto de Tenerife Sur.

En el caso de Adeje, da servicio a la mayoría de los habitantes del municipio, siendo la columna vertebral de los desplazamientos motorizados, tanto en vehículo privado como en transporte público, mezclando tráficos de carácter insular (de largo recorrido) con locales, añadiendo no solo agitación y congestión sino también peligrosidad.

Se trata de una vía con control local de accesos, limitándose su accesibilidad a los enlaces existentes, que en la zona de Adeje se disponen de forma numerosa, **en apenas 7,5 km dispone de hasta 10 enlaces o conexiones.**

La falta de vías urbanas de conexión entre núcleos turísticos y Adeje casco convierte a la TF-1 en la única alternativa para acceder a los centros atractores de viajes, los cuales se concentran en Costa Adeje y Adeje casco.

Respecto al diseño y ordenación, esta vía se rige por lo señalado en la Instrucción 3.1. I.C.-Trazado y la Ley de Carreteras de Canarias. Su trazado presenta radios de curvatura amplios y pendientes moderadas.

La sección tipo dispone de calzadas separadas con dos carriles de 3,5 metros por sentido de circulación, arcenes exteriores de 1,5 metros e interiores de 0,75 metros y mediana de 2,0 metros. La mayoría de las entradas y salidas de la Autopista se resuelven mediante enlaces, donde se dispone un carril adicional para facilitar las maniobras.

La vía carece de vegetación en la mediana salvo en algunos tramos concretos. Respecto a la señalización, se considera adecuada para el tipo de vía.

Ilustración 68. TF-1 a su paso por Adeje



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, la TF-47 tiene una extensión de 18,7 km entre Adeje y Puerto de Santiago, pasando por Armeñime, Las Cancelas, Callao Salvaje y Marazul en el término municipal de Adeje, y Agua Dulce y Playa de San Juan en el municipio de Guía de Isora.

Dentro de la categoría de viario exterior se clasifica como travesía, ya que algunos tramos atraviesan núcleos de población y tienen carácter urbano. La carretera tiene el perfil de carretera convencional, con dos carriles de circulación y una capacidad entre 2.500 y 5.000 vehículos por hora.

Por lo general, el estado de conservación y mantenimiento del firme es aceptable, tanto de la TF-1 como de la TF-47, si bien presenta algunas grietas en la capa de rodadura, principalmente en la TF-1 debido a los vehículos pesados que circulan por la citada vía. Destacar que recientemente, el Área de Carreteras y Movilidad del Cabildo de Tenerife ha ejecutado una serie de trabajos de reasfaltado de la TF-1 entre Costa Adeje y Adeje, en dirección Santa Cruz de Tenerife, con el objetivo de mejorar la comodidad y seguridad de los conductores.

Viario urbano básico:

Este grupo lo forma aquel viario que estructura y distribuye los tráficos desde o hacia el viario de rango superior, sirviendo de enlace entre el viario urbano con el exterior.

Aloja principalmente a los tráficos motorizados de entrada y salida y los de paso, aunque permite el tránsito peatonal y ciclista en algunos puntos.

Los parámetros y características geométricas de la vía se establecen con criterios a evitar que los vehículos superen los 50 km/h o 80 km/h en vías de servicio.

Dentro del viario urbano básico se puede diferenciar entre viario de conexión y paso y de distribución.

El primero se encarga de alojar tráficos de conexión con el viario exterior mientras que el segundo distribuye el tráfico dentro de la trama urbana hacia los viarios locales o de menor nivel.

Las vías más representativas de este nivel son:

- Avenida de los Pueblos.
- Avenida Ernesto Sarti.
- Avenida Francisco Ucelay.
- Avenida de Moscú.
- Carretera de Fañabé - La Caleta.
- Avenida de España.
- Avenida Bruselas.
- Avenida de la Constitución.
- Avenida de Ayyo.
- Avenida de Moscú.
- Avenida Hermano Pedro.
- Avenida Virgen de Guadalupe.
- Avenida Kurt Konrad Mayer.
- Avenida Francia.
- Avenida Austria.
- Avenida de los Acantilados.
- Calle Alcojora.
- Calle la Cruz.
- Calle Piedra Redonda.
- Calle Castillo.
- Calle Tinerfe el Grande.
- Calle Manuel Bello Ramos.
- Avenida Barranco de las Torres
- Avenida de las Gaviotas.
- Calle Alemania.
- Calle Madrid.
- Calle Baleares.
- Calle Galicia.
- Avenida Europa.

Ilustración 69. Viario urbano básico



Fuente: Elaboración propia

A modo de ejemplo se analiza la Avenida de los Pueblos, en Costa de Adeje, al tratarse de una de las vías comerciales más importantes y servir de conexión entre la TF-1 y las zonas costeras. La Avenida cuenta con dos calzadas separadas por una mediana de 4 metros de ancho que se encuentra ajardinada, además de aceras y aparcamiento en ambos lados de la calzada. Las aceras cuentan con un ancho libre de paso de al menos 1,45 metros y una pendiente longitudinal media en torno al 3%.

Dispone de un tramo de carril bici segregado y numerosas y dos paradas de transporte público para cada sentido de circulación. La señalización y mobiliario urbano es adecuado para el tipo de vía, en la que se dispone de papeleras, recogida de residuos urbanos, paneles informativos, bancos, etc.

Ilustración 70. Avenida de los Pueblos



Fuente: Google Street View

En el *Anexo V: Inventario de infraestructura vial*, se adjuntan unas fichas descriptivas de cada una de las vías urbanas básicas, que incluyen los siguientes aspectos:

- Ubicación.
- Sentidos de circulación.
- Anchuras.
- N° carriles.
- Pendientes.
- Aparcamiento.
- Integración con otros modos de transporte.

Viario urbano local.

Lo integran el resto de las calles de menor nivel y se caracterizan por tener una baja densidad de tráfico. Facilitan el acceso a las edificaciones y los diferentes usos ubicados en los márgenes de las propias calles además del estacionamiento, descartando los tráficos de paso debido a su diseño y capacidad.

Su diseño y trazado se caracteriza por evitar velocidades superiores a 30 km/h, disponer de elementos de calzado de tráfico, visibilidad elevada, etc. En este tipo de viarios pueden coexistir los tráficos mecanizados y los peatonales y de bici, pudiendo disponerse al mismo nivel según las características de la vía.

Dentro de este grupo de vías podemos distinguir entre viario local colector, viario local residencial y viario local peatonal según el uso que se haga de la vía.

Como regla general, todas las calles del viario local cuentan con aceras para el tránsito de viandantes que deben cumplir el ancho mínimo de paso. Muchas de las calles son de sentido único, tanto en Costa Adeje como en el núcleo principal.

El estado de las calles en cuanto a señalización se refiere es aceptable, ya que tanto horizontal como verticalmente su presencia es adecuada. En cuanto a la conservación del firme se constata que, en general, está algo deteriorado, aunque claramente esta consideración depende en su totalidad de cada tramo concreto.

A pesar de que en muchos casos existan secciones de calzadas amplias, sin embargo, esto no se traduce en un equilibrio entre el espacio destinado al coche frente al peatón siendo el primero predominante pese a que las demandas de utilización por parte de los segundos sean mayores. En la siguiente imagen se muestra un ejemplo del desequilibrio entre el espacio exclusivo para el peatón y los automóviles en un viario local de Costa de Adeje.

Ilustración 71. Paseo la Pedrera



Fuente: Elaboración propia

Se concluye que la **TF-1 supone una barrera urbana entre la zona turística de costa y las medianías**, actuando como frontera de movilidad entre ambos lados de esta. Se trata, por tanto, de una vía principal de comunicación que incomunica y crea heridas en el entorno urbano, imposibilitando la permeabilidad transversal peatonal o ciclista entre barrios, además de los efectos asociados al tráfico como los ruidos, emisión de gases de efecto invernadero, contaminación visual, empeoramiento de la percepción de la calidad, etc.

La vía pública debe ser entendida como un espacio no solamente de tránsito y rápido acceso a servicios, sino que además como una zona de convivencia, estancia y relación. En consonancia, la idea de la TF-1 como eje vertebrador de los diferentes núcleos de Adeje, propicia gran cantidad de desplazamientos que podrían ser realizados por vías urbanas de conexión entre núcleos urbanos. El caso más representativo es la **desconexión entre núcleos turísticos**, donde los turistas de Callao Salvaje o Playa Paraíso precisan de la TF-1 para acceder a Costa Adeje. Esto conlleva una sobresaturación de la vía en este tramo, cuya función se basa en la conexión entre municipios.

Ilustración 72. Impermeabilidad peatonal-ciclista



Fuente: Elaboración propia

Las vías por regla general disponen de suficiente ancho. Por otro lado, se observa que la red viaria tiene una serie de deficiencias, tales como intersecciones inadecuadas, tramos o elementos mal diseñados o dimensionados, impactos a la calidad y conservación de la pavimentación, carencias de reductores de velocidad, iluminación y señalización, en muchas zonas y puntos negros de la ciudad.

Respecto de la señalización vial, existen dos tipologías: señalización de tráfico e informativas/turísticas.

La señalización de tráfico cuenta con una norma establecida y una serie de objetivos específicos. En este sentido, la señalización de las principales vías de comunicación, como la TF-1 se adecua a los objetivos, es decir, aumentar la seguridad de la circulación, eficacia y comodidad de la circulación.

La señalética urbana, por su parte, se basa en la fijación de postes telescópicos a los que se les añaden paneles, a demanda, en distintos puntos del callejero. Este tipo de señalización debe actualizarse frecuentemente, disponer de buena visibilidad y adecuada a la realidad del entorno para facilitar los accesos y la orientación hacia los puntos esencialmente demandados por los visitantes.

Ilustración 73. Ejemplo señalética urbana en Adeje



Fuente: Google Street View

4.3.2 Demanda de uso

Una vez caracterizado el viario existente se procede a analizar el tráfico que soportan dichas vías. Así, en primer lugar, se analiza el tráfico de las vías exteriores, continuando con el tráfico de la red municipal.

Para realizar esta caracterización del tráfico, se procede a buscar la información pertinente en los lugares habilitados para ello por las diferentes administraciones, a saber: del Cabildo de Tenerife y de aforos propios y datos de estudios realizados por el Ayuntamiento de Adeje. El objetivo es analizar la evolución de la Intensidad Media Diaria (IMD), que se define como el número total de vehículos que atraviesan una sección en un año dividido por 365 días. Es decir, puede considerarse como la intensidad de tráfico que corresponde al día medio del año.

En la red de carreteras del Cabildo de Tenerife existen 8 estaciones de medición (3 estaciones permanentes y 5 de cobertura) dentro del término municipal de Adeje. Las estaciones permanentes son aquellas donde el aforo se realiza durante todos los días del año y 24 horas cada día, utilizando aparatos automáticos con registradores horarios y sistema de detección de velocidad. Por su parte, las estaciones de cobertura realizan un aforo al año en siete días laborables consecutivos, de forma que se realiza cinco días laborables, un sábado y un domingo consecutivo.

A partir de la media semanal de los datos obtenidos y con los coeficientes suministrados por las estaciones afines, se determina el tráfico medio anual (IMD). La información aportada por el Cabildo incluye una serie histórica de los últimos 10 años, lo que permite realizar un análisis temporal de la evolución del tráfico en el ámbito de estudio. Sin embargo, hay que subrayar que debido a la pandemia ocasionada por el COVID -19 los datos de aforo de tráfico de vehículos en 2020 son atípicos, por lo que se tendrá en cuenta de cara al análisis. Las estaciones permanentes son las siguientes:

Ilustración 74. Estaciones de aforo Cabildo Tenerife (2020)



Fuente: Mapa de Tráfico del Cabildo de Tenerife.

Tabla 29. Características de las estaciones de aforo permanentes del Cabildo de Tenerife

	Carretera	Pk	Ubicación
Estación 65	TF-1	79	Fañabe
Estación 285	TF-47	0,99	Armeñime-Pedregales
Estación 375	TF-82	47,60	Las Rosas

Fuente: Elaboración propia

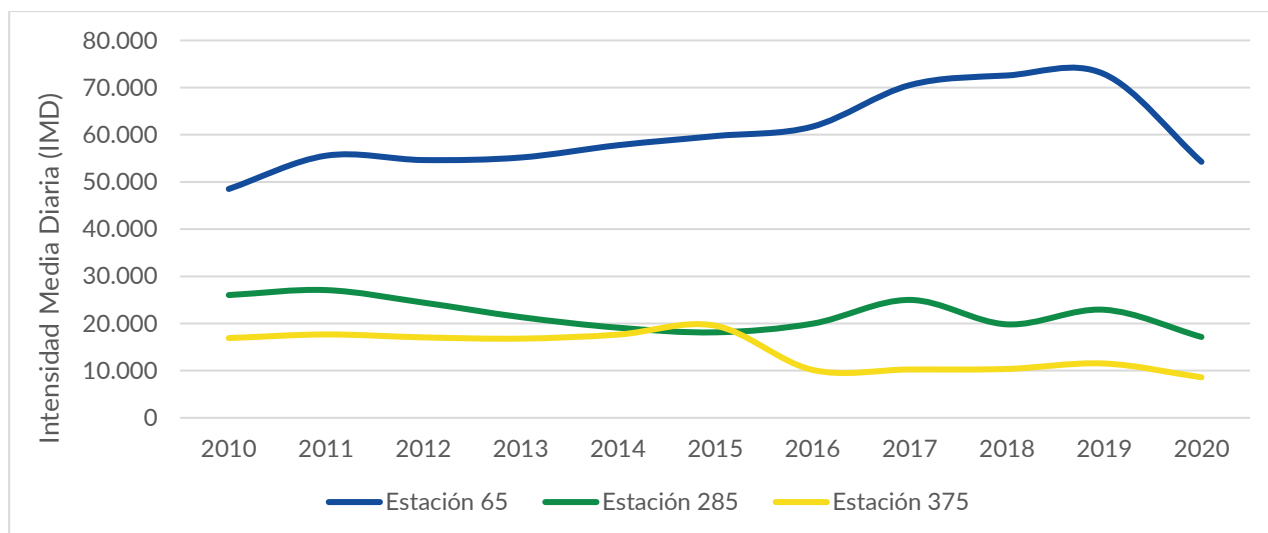
Tabla 30. Evolución de la IMD en las estaciones permanentes (2010-2020)

	Estación 65			Estación 285			Estación 375		
	IMD	vp (%)	v.media (km/h)	IMD	vp (%)	v.media (km/h)	IMD	vp (%)	v.media (km/h)
2010	48.514	2,78	89	26.029	2,98	52	16.909	2,41	55
2011	55.566	2,61	94	27.080	2,99	52	17.680	2,64	59
2012	54.643	2,63	94	24.432	3,13	54	17.061	2,35	59
2013	55.177	2,47	94	21.357	3,71	55	16.794	1,92	60
2014	57.782	2,64	94	19.118	4,2	53	17.638	2,04	60
2015	59.722	2,82	94	18.125	4,19	52	19.546	1,97	59
2016	61.728	3,1	94	19.961	4,2	52	10.173	2,37	-
2017	70.520	3,1	92	25.002	3	51	10.256	1,78	-
2018	72.570	3,1	92	19.822	17,7	60	10.364	2,19	-
2019	72.867	3	92	22.915	4,4	50	11.523	2,59	-
2020	54.265	3,1	93	17.148	3,5	52	8.596	2,56	-

Fuente: Mapa de Tráfico del Cabildo de Tenerife

*Donde vp es el % de vehículos pesados y vmedia la velocidad media de los vehículos por dicha vía.

Gráfico 36. Evolución de la IMD en las estaciones permanente (2010-2020).



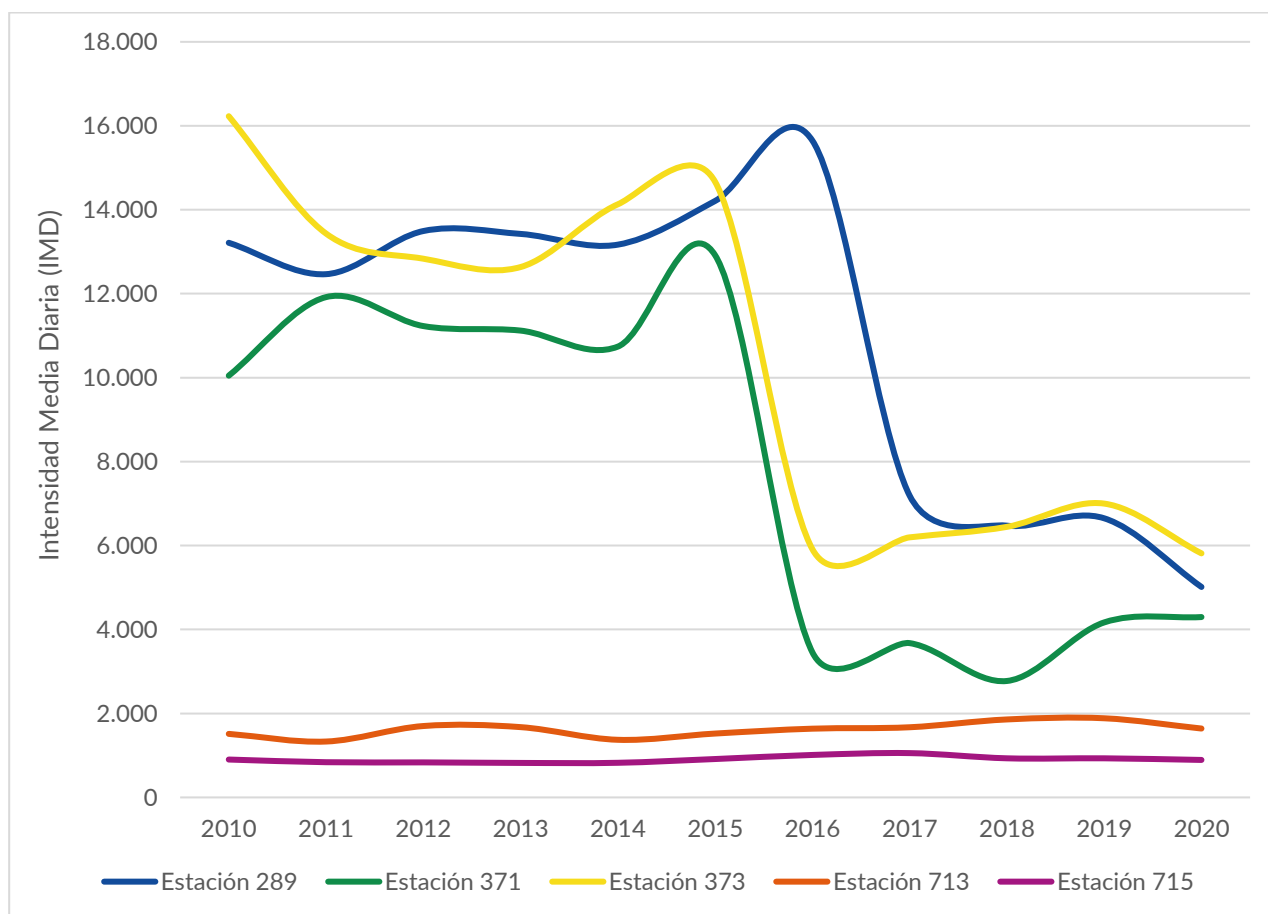
Fuente: Mapa de Tráfico del Cabildo de Tenerife

Tabla 31. Evolución de la IMD en las estaciones de cobertura (2010-2020)

	Estación 289		Estación 371		Estación 373		Estación 713		Estación 715	
	IMD	vp (%)	IMD	vp (%)	IMD	vp (%)	IMD	vp (%)	IMD	vp (%)
2010	13.213	6,13	10.048	6,34	16.228	2,42	1.514	2,44	903	-
2011	12.465	7,24	11.919	8,25	13.433	2,64	1.332	2,63	839	2,62
2012	13.493	5,4	11.229	2,64	12.834	2,35	1.701	2,35	835	2,4
2013	13.424	4,76	11.121	2,15	12.635	1,92	1.675	1,91	822	1,95
2014	13.169	6,92	10.740	5,23	14.130	2,04	1.373	2,04	825	2,06
2015	14.210	4,56	12.918	4,94	14.666	2,11	1.522	1,97	915	1,97
2016	15.647	4,17	3.457	2,08	5.914	3,06	1.638	3,05	1.012	3,06
2017	7.190	2,99	3.676	2,99	6.196	3,11	1.672	3,47	1.056	3,41
2018	6.474	5,11	2.774	2,41	6.446	3,3	1.858	3,07	932	3,11
2019	6.650	4,36	4.169	2,66	7.000	3,03	1.886	2,86	932	3
2020	5.014	3,33	4.297	2,09	5.814	2,96	1.641	2,99	893	2,91

Fuente: Mapa de Tráfico del Cabildo de Tenerife

Gráfico 37. Evolución de la IMD en las estaciones de cobertura (2010-2020)

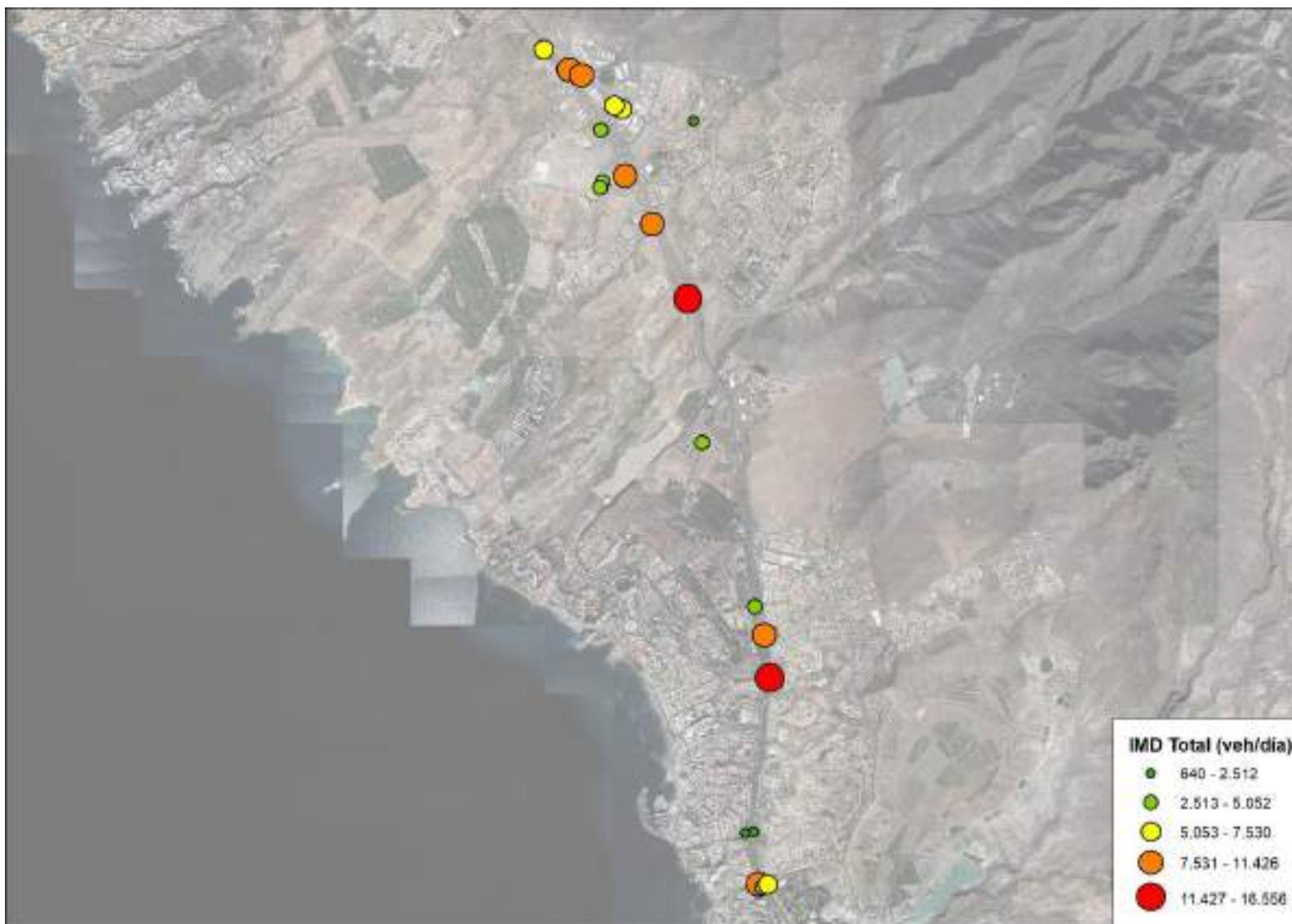


Fuente: Mapa de Tráfico del Cabildo de Tenerife.

Adicionalmente, el Ayuntamiento de Adeje ha realizado un total de 22 aforos de tráfico en los puntos indicados en el ANEXO I. Trabajos de campo. Aforos de tráfico. A continuación, se adjunta un plano con la representación de la IMD total resultante en cada punto.

En el plano se observa cómo los puntos con mayor IMD son los localizados en los ramales de aceleración – desaceleración de la TF-1, con IMD superiores a los 10.000 veh/día. Destaca, además, cómo la entrada al núcleo de Adeje (puntos P-19 + P-19B, Avda. Barranco Las Torres) supera los 13.500 veh/día.

Ilustración 75. IMD Total (veh/día)



Fuente: Elaboración propia

4.3.3 Conclusiones

En lo relativo a la demanda de uso, la TF-1 es la vía de mayor importancia en el municipio (la segunda a nivel insular). Esta vía recoge **tráficos de largo recorrido y tráfico locales**, con una intensidad de circulación superior a 50.000 vehículos diarios en el 2020. Hay que destacar que los datos corresponden al año donde las limitaciones y restricciones a la movilidad fueron mayores. Si analizamos los datos del año previo al inicio de la pandemia (2019), la intensidad media diaria superaba los 70.000 vehículos en la Autopista del Sur.

La congestión de esta vía se produce en los enlaces, donde se observan disfuncionalidades y en algunos puntos del viario interno como en la avenida de los Pueblos, en Costa de Adeje. En el caso de la congestión de la Avenida de los Pueblos es debido al colapso de la propia TF-1, por lo que muchos vehículos tratan de salir a través de la Avenida, colapsando el viario urbano en la zona costera.

Ilustración 76. Congestión viaria núcleo Costa Adeje



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, en el núcleo de Adeje, existen varios puntos donde existen colapsos y congestiones de tráfico ocasionados por el elevado volumen de vehículos que acuden a los colegios a dejar o recoger a los niños y niñas en las horas de entrada y salida de los colegios, esto es a las 9 de la mañana y 2 de la tarde.

Ilustración 77. CEIP Los Olivos durante la hora de entrada



Fuente: Elaboración propia

También se observan retenciones en la calle de la Cruz, el único vial de comunicación entre los barrios del Barranco de las Torres y la Postura. Este último se trata de una zona con una densidad edificatoria y poblacional alta, con un elevado número de vehículo, sumado a la problemática de los colegios, generan importantes retenciones.

Ilustración 78. Congestión viaria núcleo Adeje



Fuente: Elaboración propia

Para resolver esta problemática, uno de los objetivos del presente PMUS es el de reducir las necesidades de desplazamiento, sobre todo de los desplazamientos motorizados, tanto en número como en longitud, y aprovechar al máximo la capacidad que tiene el ser humano de trasladarse sin emplear vehículos a motor o en modos más sostenibles como el transporte público, ya que en la actualidad resulta poco competitivo con el automóvil, pues sufre los problemas de congestión.

4.4 Aparcamiento

Uno de los problemas de los automóviles, además del tráfico que provocan y la contaminación que generan, es el espacio que ocupan en la vía pública. En promedio, un coche en España permanece aparcado un 96% del tiempo y el espacio dedicado a la red viaria y estacionamiento del coche se encuentra entre el 50-60% del espacio público. A continuación, se diagnostica la oferta y la demanda de estacionamiento de Adeje, entendiendo las diferencias existentes por área y tipología.

4.4.1 Oferta de aparcamiento

Para el análisis de la oferta se ha diferenciado las zonas de aparcamiento por tipología y grandes áreas de atracción:

- Bolsas de aparcamiento: se trata de superficies delimitadas exclusivas para el estacionamiento.
- Aparcamiento libre en viario: incluyendo las destinadas a personas con movilidad reducida (PMR) y carga y descarga.
- Aparcamientos subterráneos: aparcamientos privados en parcelas con dotaciones de aparcamiento.
- Aparcamientos privados en viviendas.

Respecto a los **estacionamientos en superficie** se han contabilizado hasta 37 bolsas de estacionamiento de uso público repartidas por el término municipal de Adeje con una capacidad de cerca de 5.000 plazas, de las cuales aproximadamente el 71,5% de las plazas se concentran en Costa Adeje, seguido del núcleo de Adeje con cerca del 17%.

Ilustración 79. Bolsas de estacionamiento en superficie





Fuente: Elaboración propia

Hay que destacar que, además de las bolsas de aparcamiento públicas distribuidas por el municipio, los hoteles, así como grandes zonas comerciales disponen de plazas de aparcamiento para clientes, por lo que la oferta real es mucho mayor.

Tabla 32. Bolsas de estacionamiento

Zona de movilidad	Núcleo	Nº bolsas estacionamiento	Nº plazas	%	Superficie (m²)
1	Playa Paraíso y Callao Salvaje	2	276	5,7%	6.800
2	Adeje Casco	7	816	16,9%	20.118
3	Costa Adeje, La Caleta, Torviscas, Playas de Fañabé, Playas del Duque, El Beril, Miraverde	26	3.724	71,5%	91.762
	Fañabé y Miraverde	2	102	2,1%	2.575
4	Tijoco y Marazul	2	177	3,7%	5.933
TOTAL		37	4.819	100%	120.388

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 80. Ubicación de las bolsas de estacionamiento



Fuente: Elaboración propia

Con los valores anteriores en cuanto al superficie de las bolsas de estacionamiento, en Adeje, 120.388 m² del espacio público se encuentra ocupado por espacios reservados para los vehículos motorizados, los cuales permanecen la mayor parte del tiempo parados. Esto se traduce en un uso del suelo público destinado para las plazas de aparcamiento alto. En las imágenes se muestran, a modo de ejemplo, algunas fotografías aéreas de grandes bolsas de estacionamiento de Adeje.

Ilustración 81. Parking Jardines del Duque, Costa Adeje



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 82. Parking Siam Mall



Fuente: Grupo San José

En relación con los **aparcamientos subterráneos**, destaca el nuevo aparcamiento de pago Casco de Adeje, que cuenta con 200 nuevas plazas en la zona aledaña a la Casa Fuerte, iniciativa con la que se pretende dinamizar el casco histórico e integrarlo dentro de la oferta turística complementaria y al mismo tiempo, poner en valor todos y a cada uno de los Bienes de Interés e infraestructuras que se ubican en la zona de Adeje centro.

Esta nueva infraestructura tiene tres alturas, dos de ellas estarán enterradas y una semienterrada y abierta en uno de sus frentes, que será la zona de acceso al parking. En la planta -1 se habilitarán un total de 59 plazas de aparcamiento de las cuales 9 son exclusivas para personas con movilidad reducida, en la -2 se habilitarán 65 y en la -3 se contará con 71 espacios de estacionamiento.

Por otro lado, en la zona de Los Olivos, entre calle San José y calle la Cruz se está edificando un nuevo parking subterráneo, con capacidad para 285 vehículos de las cuales 8 serán para PMR, divididas en tres niveles cuya cubierta se utilizará como plaza, zonas de esparcimiento y áreas deportivas.

A pesar de las nuevas zonas de estacionamiento, ambas infraestructuras se encuentran infrautilizadas debido a la resistencia al pago por aparcar por parte de la ciudadanía.

Ilustración 83. Parking Casa Fuerte



Fuente: Elaboración propia

Respecto a las plazas libres en la vía pública, en el área del Casco Urbano y la Zona Costera se dispone de una oferta de aparcamientos extensa, donde la mayoría de las calles cuenta con, al menos, una línea o banda de aparcamiento al margen de la vía, lo que produce un gran tráfico de agitación producido principalmente por visitantes de otros municipios, reduciendo la disponibilidad para residentes.

Ilustración 84. Aparcamiento en la vía pública en Costa Adeje (arriba) y Adeje (abajo).



Fuente: Google Street View

Por otro lado, las playas son uno de los principales focos de demanda. Muchas de ellas disponen de aparcamiento, bien en viario o en bolsas de aparcamiento (gratuitas o de pago), sin embargo, existen algunas playas sin estacionamiento, unido a la insuficiente oferta de transporte público que conecte las zonas de alojamiento con las de baño, generan problemas puntuales de tráfico.

Las playas que en la actualidad no disponen de estacionamiento son las de Diego Hernández, Los Morteros, Las Galgas y Las Salinas.

Se considera clave eliminar el tráfico de agitación en busca aparcamiento, puntualmente los que se dan cerca de la costa. Actualmente existe una falta de gestión de aparcamientos en la vía pública con lo cual, se deberán acometer medidas que busquen frenar la dependencia del vehículo privado para gran parte de los desplazamientos y que regulen y gestionen las plazas de aparcamiento, mediante la reestructuración, reubicación y limitación de la oferta de aparcamiento, dando prioridad a los paseos peatonales y a las aceras accesibles.

4.4.2 Demanda de aparcamiento

En relación con la demanda de estacionamiento es necesario tener en consideración alguno de los elementos que influyen directamente sobre ella, para una correcta gestión de la movilidad urbana en el municipio.

- **El aparcamiento en residencia.** Según datos proporcionados por el Censo de Población y Viviendas en su última edición, año 2011, la población de residente en Adeje se distribuye de la siguiente forma según Tiene o No Disponibilidad de Garaje en la zona de residencia, en este caso el dato se facilita a nivel de Sección Censal. En el municipio de Adeje, un 58% de la población tiene disponibilidad de garaje en el lugar de residencia. Las diferencias en el municipio se observan en la tabla siguiente.

Tabla 33. Disponibilidad de garaje en residencia (2011)

Sección de residencia	Sí tiene	No tiene
Sección 3800101001	63,01%	36,99%
Sección 3800101002	61,16%	38,84%
Sección 3800101003	62,56%	37,44%
Sección 3800101004	25,24%	74,76%
Sección 3800101005	23,72%	76,28%
Sección 3800101006	Sin datos	
Sección 3800101007	84,17%	15,83%
Sección 3800101008	49,08%	50,92%
Sección 3800101009	80,75%	19,25%

Sección 3800101010	71,57%	28,43%
Sección 3800101011	40,45%	59,55%
Sección 3800101012	33,71%	66,29%
Sección 3800101013	93,73%	6,27%
TOTAL	58,06%	41,94%

Fuente: INE

Número de vehículos de residentes. Si incorporamos la población vinculada no residente, pero que estudia, trabaja o reside, el dato de vehículos de residentes, aplicando la tasa de motorización de la isla, de los no los residentes en Adeje, se incrementa en 7.237, dando un total de asciende a 48.050 vehículos. Estos 7.237 no serán vehículos aparcados en residencia, pero si constituyen parte del parque de vehículos que circulan por el municipio, en tanto que trabajan o estudian en él, ambos motivos de movilidad obligada y recurrente.

El aparcamiento en las **zonas de atracción**, y en este caso, los vehículos atraídos que estacionan en dichas zonas son tanto de residentes como de cualquier persona usuaria de vehículo privado que acude a una zona de Adeje por motivos de viaje atracción. El motivo fundamental en la atracción es el empleo. En este sentido, el dato del volumen de empleos y su distribución dentro del municipio, a nivel de Zona de Transporte que el PTEOTT arrojó, es que observa en la siguiente imagen. El mayor número de empleos se localizan en la Zona 3, con 18.642 empleos, seguida de la Zona 2, con 16.288 empleos. La diferencia fundamental se observa al relacionar el ratio de número de empleos respecto al número de habitantes, que arroja un ratio de 0,97 empleos por habitante en la Zona 3, el triple que lo observado en la Zona 2 (0,30 empleos por habitante) y el doble que la zona 1 (0,45 empleos por habitante). La Zona 4 es marginal, tanto en datos absolutos de número de empleos, como de forma relativa respecto al volumen de población.

Tabla 34. Relación empleo/población por zonas

Zona de movilidad PTEOTT	Unidad poblacional	Empleo	Población	Ratio empleo/población
1	000201 Armeñime	3.450	7.638	0,45
	000202 Rosas (Las)			
	000204 Cancelas (Las)			
	D000299 *Diseminado*			
	001711 Callao Salvaje			
	001714 Playa Paraíso			
	001715 Puertito (El)			

Zona de movilidad PTEOTT	Unidad poblacional	Empleo	Población	Ratio empleo/población
	001716 Sueño Azul			
2	000101 Adeje Casco	4.961	16.288	0,30
	000105 Galeon (El)			
	000104 Torres (Las)			
	000106 Moraditas (Las)			
	000107 Olivos (Los)			
	000102 Nieves (Las)			
	000108 Postura (La)			
	D000199 *Diseminado*			
3	000901 Fañabé	18.046	18.643	0,97
	000902 Miraverde			
	001703 Costa Adeje-Playas De Fañabé			
	001710 Caleta (La)			
	001712 Costa Adeje-El Beril			
	001713 Costa Adeje-Playas Del Duque			
	001702 COSTA ADEJE- Playa De Las Américas			
	001704 Costa Adeje-San Eugenio			
	001706 Costa Adeje-Torviscas			
	D000499 *Diseminado*			
	D000999 *Diseminado*			

Zona de movilidad PTEOTT	Unidad poblacional	Empleo	Población	Ratio empleo/población
	D001099 *Diseminado*			
	D001799 *Diseminado*			
4	002501 Concepción (La)			
	002502 Tijoco Alto			
	002503 Tijoco Bajo			
	002504 Marazul			
	D002599 *Diseminado*	202	4.264	0,05
	002601 Menores (Los)			
	002602 Quinta (La)			
	002603 Taucho			
	D002699 *Diseminado*			
	TOTAL	26.658	46.833	0,57

Fuente: PTEOTT

- Por último, un dato de capacidad de atracción de viajes es la **oferta comercial** de una zona. En la siguiente tabla se muestra el número y densidad de establecimientos por Zonas y núcleos de Adeje. La mayor concentración de oferta comercial se localiza en la Zona 3, coincidente con la concentración de puestos de trabajo.

Tabla 35. Distribución de la oferta comercial en Adeje

Entidad	Núcleo	Zona de movilidad	Nº establecimientos	Densidad establecimientos (nº/km²)
Adeje	*diseminado*	2	1	0,3
	Adeje Casco	2	58	41,73
	El Galeón	2	23	12,92
	Las Nieves	2	2	0,82

Entidad	Núcleo	Zona de movilidad	Nº establecimientos	Densidad establecimientos (nº/km ²)
	Los Olivos	2	6	16,22
	La Postura	2	42	175,00
	Las Torres	2	45	16,73
Armeñime	Armeñime	1	15	107,14
	Las Rosas	1	1	50,00
Costa Adeje	*diseminado*	3	2	0,48
	La Caleta	3	16	160,00
	Callao Salvaje	1	8	11,43
	Costa Adeje	3	164	315,38
	Costa Adeje – Playas Duque	3	116	136,47
	Costa Adeje – Playas Fañabé	3	93	110,71
	Costa Adeje – San Eugenio	3	56	42,11
	Costa Adeje – Torviscas	3	55	24,55
	Playa Paraíso	1	39	30,23
Fañabé	*diseminado*	3	1	0,15
	Fañabé	3	12	54,55
	Miraverde	3	6	50,00
Los Menores	Los Menores	4	2	4,44
Tijoco	Tijoco bajo	4	5	7,14

Entidad	Núcleo	Zona de movilidad	Nº establecimientos	Densidad establecimientos (nº/km ²)
TOTAL			768	11,83

Fuente: Elaboración propia

4.4.3 Conclusiones

- Resistencia de la población a pagar por estacionar en los nuevos aparcamientos subterráneos del casco antiguo.
- Alta densidad edificatoria en la zona la Postura que se traduce en falta de estacionamiento para residentes que se acentúa por las noches.
- No existen aparcamiento de disuasión que funcionen como tal y que permita bajo la conexión con transporte público, red peatonal o vía ciclista la conexión en modos sostenibles. Este problema afecta principalmente a las personas trabajadoras en la zona turística de Costa Adeje.
- Al igual que sucede en el casco de Adeje, existen aparcamientos subterráneos en la avenida España y avenida Rafael Puig, sin embargo, no se usan por ser de pago. Problema de estacionamiento en la vía pública.
- No se han identificado problemas de estacionamiento en la zona de Miraverde, Las Nieves, San Eugenio Alto.

4.5 Movilidad eléctrica

En los últimos años, en la mayoría de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) se está realizando un esfuerzo por impulsar la movilidad eléctrica para contribuir a la mejora de la eficiencia energética, reducción de las emisiones de CO₂ y otros contaminantes, además de reducir la dependencia del petróleo para utilizar fuentes de energía renovables. En este sentido, el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea establece para el 2050 una hoja de ruta para lograr los objetivos descritos anteriormente:

- No habrá coches de combustión en el centro de las ciudades para 2050, con el objetivo intermedio de que en 2030 la mitad de los vehículos sean eléctricos.
- Reducción de un 40% de emisiones de barcos y un uso del 40% de combustibles de bajo carbono en aviación.
- Cambio de un 50% de viajes de media distancia, tanto de pasajeros como de mercancías, desde la carretera al tren y otros modos de transporte.

En España existen planes o programas para impulsar la movilidad eléctrica, como el Programa MOVES III de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible, aprobado por el Consejo de Ministros a propuesta del Ministerio para la Transición Ecológica y reto Demográfico o el Plan RENOVE, que se integra dentro del Plan de Impulso a la Cadena de Valor de la Industria de la Automoción, en el que se conceden ayudas a la adquisición de vehículos para la sustitución de los más antiguos por modelos más limpios y seguros, incorporando al mismo tiempo criterios ambientales y sociales.

En Adeje, como se ha descrito anteriormente, el porcentaje de vehículos eléctricos matriculados respecto del total del parque móvil es despreciable, con tan sólo 329 vehículos eléctricos (280 turismos), lo que representa un 0,8% sobre el total de vehículos matriculados.

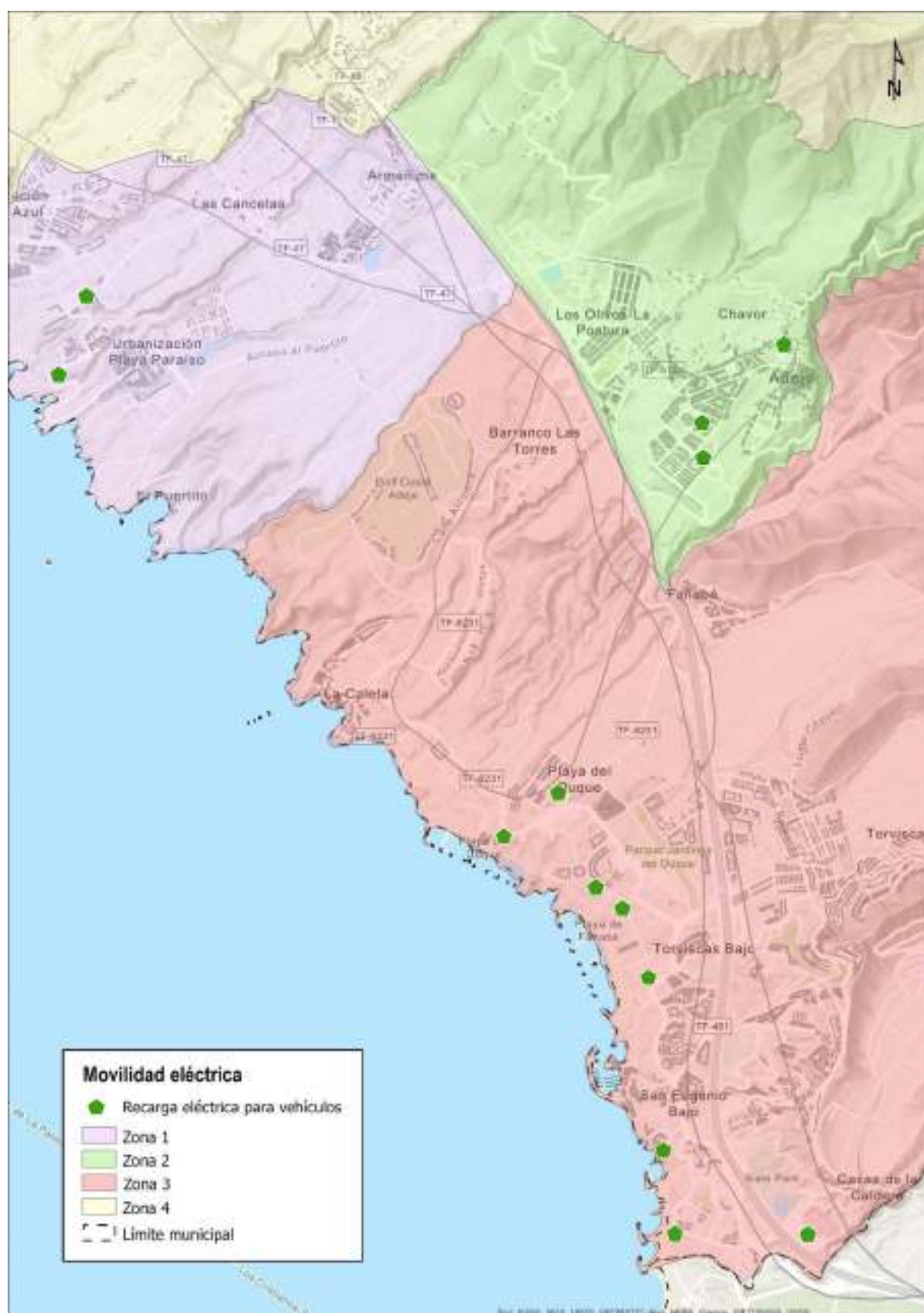
Para impulsar la movilidad eléctrica, el Consejo de Gobierno de Tenerife aprobó en 2019 la concesión de ayudas para la puesta en marcha de 11 electrolinerías distribuidas por toda la Isla, de la cual una de ellas se encuentra en el término municipal de Adeje (estación de servicio de Repsol Dayego). Además del citado punto de recarga de vehículos eléctricos, Adeje presenta otros emplazamientos que permiten la recarga de vehículos que funcionan con fuentes de energía menos contaminantes, sin embargo, la mayoría de ellos se localizan en hoteles o centros comerciales.

Tabla 36. Puntos de recarga de vehículos eléctricos

Ubicación	Conectores	Potencia
Calle el Horno 26 (Centro Comercial Rosa Center. Playa Paraíso)	3	7,44 kW
Avda. Adeje 300, 5 (Hotel Hard Rock, Playa Paraíso)	4	7,4 KW
Calle Tagoror (Parking Adeje)	4	3,4 kW
Calle Amantillo 4 (Adeje)	1	7,4 kW
Avda. de los Vientos 10 (Galeón Outlet)	1	7,4 kW
Calle Roques del Salmor, 5 (Hotel Baobab Suites, Playa del Duque)	1	7,4 kW
Avda. Bruselas (Hotel Iberostar El Mirador)	1	7 kW
Hotel Alcalde Walter Paetzmann	2	22 kW y 2,1 kW
Calle Londres 15 (Hotel Antelia)	2	7,4 kW y 2,3 kW
Calle París (Hotel Jardines de Nivaria, Playas de Fañabé)	1	7,4 kW
Avda. Ernesto Sarti 5 (Hotel Sábila)	2	7,4 kw y 2,3 kW
Avda. Eugenio Domínguez Alfonso 23 (Iberostar Bouganville, Costa Adeje)	1	7,4 kW
Avda. Siam 3 (Siam Mall, Costa Adeje)	2	7,4 kW y 2,3 kW
Avda. V Centenario 11 (Hotel Palm Beach)	1	7 kW

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 85. Ubicación de los puntos de recarga eléctrica



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 86. Plaza reservada a vehículos eléctricos.



Fuente: Elaboración propia

Es necesario distinguir entre los distintos tipos de carga que existen, pues según el perfil de la persona usuaria las necesidades de carga serán diferentes.

Si la estación de recarga es para uso particular, en domicilios, oficinas o zonas hoteleras, se emplean cargadores de baja potencia (entre 7,2 y 11 kW) y, por lo tanto, requieren mayor tiempo de recarga (más de 6 horas para completar la carga). Este es el caso de la mayoría de los puntos de recarga de Adeje que, al ubicarse en hoteles, se emplean cargadores de baja potencia.

Por otro lado, los puntos de recarga que se emplazan en la vía pública o en un recinto abierto, utilizan conexiones de cargadores de potencia media (entre 22 y 50 kW), que permiten realizar la recarga mientras la persona usuaria realiza otras actividades (entre 1,5 y 3 horas).

Además, existen las estaciones de recarga rápidas, con potencia entre 150 kW y 350 kW, capaces de completar la carga eléctrica del vehículo en aproximadamente 30 minutos, sin embargo, aún son poco comunes en instalaciones de titularidad pública.

Se concluye que para que la movilidad eléctrica sea competitiva y el vehículo eléctrico pueda convertirse en una alternativa real del vehículo de combustión interna a medio plazo, no sólo para la movilidad de los no residentes sino también de los residentes, resulta necesario el despliegue de una **infraestructura de recarga de acceso público** de media potencia en las principales vías de la red de carreteras, pero también en otros centros públicos de interés.

Sólo de esta manera se aproximarán los tiempos de recarga de los vehículos eléctricos al tiempo de repostaje tradicional de los combustibles fósiles y facilitará el uso del vehículo eléctrico en los desplazamientos habituales.

Ilustración 87. Punto de recarga eléctrica en el Siam Mall



Fuente: canariasterecarga.com

4.6 Intermodalidad

La intermodalidad consiste en la coexistencia de distintos modos de transportes y su perfecta combinación para favorecer un mejor uso del transporte público por parte de la ciudadanía. La principal ventaja del transporte intermodal está en la posibilidad de combinar las ventajas características de cada modo de transporte implicado. De entre los factores favorables al transporte intermodal destaca, por encima del resto, el coste. A continuación, se definen los efectos económicos más importantes del transporte intermodal:

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

Uno de los requerimientos básicos para conseguir una buena accesibilidad del transporte es el configurar las estaciones de guagua de modo que se minimicen los recorridos peatonales, eliminando en lo posible el sobreesfuerzo que representan los largos desplazamientos a pie. Como se ha comentado anteriormente, Adeje cuenta con una estación de guaguas, pero no dispone de aparcamientos disuasorios vinculados al transporte público, siendo la intermodalidad en la inexistente, tanto en Adeje como en el resto de la isla, donde los viajes de dos etapas son mínimos.

No obstante, el gran número de viajes hacia el interior de la zona turística, podrían justificar la dotación de unos aparcamientos disuasorios de transporte ubicados en las afueras del centro, pudiendo realizar el último desplazamiento a pie o en bicicleta. La existencia de estos aparcamientos favorecería la eliminación de tráficos de paso por el viario interior (más concretamente en las zonas residenciales y con un denso tráfico peatonal).

5 IMPACTO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD SOBRE POBLACIÓN Y MEDIO URBANO

5.1 Modelo de tráfico

5.1.1 Introducción

En el marco del presente documento se procede a desarrollar un modelo de simulación de tráfico del municipio que sea capaz de reflejar el estado actual de las principales vías (tanto insulares como municipales).

A partir de diversos parámetros o indicadores de funcionalidad tales como su IMD y su nivel de congestión se caracteriza el funcionamiento desde el punto de vista del tráfico de cada zona analizada con los siguientes objetivos:

- Caracterizar el funcionamiento del sistema viario de la zona para proceder al análisis del tráfico actual: intensidades de circulación y niveles de congestión.
- Realización de un diagnóstico que contemple un análisis de los niveles de servicio en el viario de estudio y un análisis del tráfico en las intersecciones o nudos.
- Identificación de zonas a mejorar, planteamiento de propuestas de mejora y resultado de simulaciones.

5.1.2 Datos de partida

Los datos de partida servirán de base para la calibración de los diferentes modelos de tráfico que se realizan en este documento. Estos datos son:

- Zonas de transporte empleadas para la obtención de las matrices de telefonía móvil a nivel insular y sus matrices correspondientes
- Aforos de tráfico

5.1.2.1 Zonificación empleada

Los datos del número de viajes que sirven de base para la posterior calibración del modelo de tráfico se corresponden con los datos procedentes de la telefonía móvil, datos obtenidos a partir de un estudio de movilidad del Cabildo de Tenerife elaborado en el mes de octubre del año 2021, el último del que se obtienen los datos más actualizados y que es completamente válido para la simulación de la movilidad en el estado actual.

En particular, estas matrices de viajes están dimensionadas para un total de 216 zonas en las que se ha dividido la isla de Tenerife (el municipio de Adeje está dividido en un total de 25 zonas).

Ilustración 88. Zonificación insular y de la zona de estudio



Fuente: PIMSIT y Elaboración propia

5.1.2.2 Aforos

En relación con los aforos disponibles, además de las campañas especiales de aforos realizadas por el Cabildo Insular de Tenerife en la zona de estudio³, el Ayuntamiento de Adeje ha procedido a la realización de un total de 22 aforos localizados en el viario municipal.

Estos conteos se llevaron a cabo a lo largo de diferentes días de los meses de febrero a mayo del año 2022 mediante el uso de un aforador de radar automático durante 24 horas en cada punto (los resultados se adjuntan en el Anexo I del Documento Parte I: Análisis y Diagnóstico del presente PMUS).

³ Un total de tres estudios especiales: Especial Los Cristianos y Especial Magma (ambos en el 2018) y Especial Torviscas (2022).

Ilustración 89. Localización de aforos realizados por el Ayuntamiento



Fuente: Elaboración propia

Con objeto de darle más precisión a los datos recogidos por el modelo de tráfico, se procedió a realizar otra campaña de campo consistente en la contabilización durante un periodo de cinco horas (de 8:00 a 10:00 y de 15:00 a 18:00) del tráfico circulante en ciertos movimientos específicos, en concreto, en los diferentes enlaces de la TF-1, desde el enlace del Siam Park hasta el enlace de Playa Paraíso, que son las zonas del municipio cuyo funcionamiento se presenta como más preocupante.

Ilustración 90. Localización de zonas complementarias aforadas manualmente



Fuente: Elaboración propia

5.1.3 Metodología y descripción de los trabajos

La **metodología** de trabajo para la determinación de las condiciones de servicio del tráfico en la **situación actual** es la siguiente:

- Recopilación de los aforos realizados en la zona por el Servicio de Carreteras del Cabildo.
- Recopilación de los trabajos de campo realizados en la zona por el Ayuntamiento y completados por el equipo redactor.
- A partir de los aforos anteriores y de la matriz de telefonía móvil a nivel insular, se crea, a nivel macro, el modelo matemático de simulación para la determinación de las zonas más problemáticas desde el punto de vista del tráfico en el ámbito de la TF-1, desde el P.K.70, pasado el enlace de Guaza, hasta el P.K.81, una vez pasado el enlace de Armeñime.
- Finalmente, se crean los diferentes modelos de microsimulación en las zonas más problemáticas para la obtención de sus indicadores de funcionamiento.

El modelo calibrado sirve de base para trabajar con el equipo técnico municipal propuestas de mejoras en la fluidez del tráfico. El modelo queda, asimismo, a disposición del Ayuntamiento para su actualización y futuros trabajos.

Para el **escenario futuro**, en donde se considera que se ponen en funcionamiento nuevos usos con gran capacidad de atracción de viajes, se realiza el correspondiente modelo de microsimulación que permitirá analizar las posibles afecciones a la red de comunicación existente, concretamente en el entorno del enlace de Adeje – La Caleta.

5.1.4 Modelo de macrosimulación

Como base del modelo, además de la red se precisa de una matriz origen – destino que cuantifique el número total de vehículos que entran y salen de cada centroide⁴ de la red viaria. Para ello, a **nivel macroscópico**, se crea una red donde se calibra la matriz O/D para el ámbito de estudio (la matriz base de la que se parte es la matriz insular y se recorta para el viario de análisis).

El software de macrosimulación empleado para el ajuste de la matriz de telefonía a partir de los aforos es el TransCAD, en su versión 8.0, que es capaz de transformar esos aforos en viajes según los centroides determinados y se asigna a la red en un proceso iterativo hasta que el error de la calibración sea admisible.

Tal y como se ha comentado anteriormente, el objeto de esta primera etapa es la calibración del modelo a nivel macro para la localización de las zonas más problemáticas a lo largo de la TF-1 en el ámbito de estudio.

En la siguiente figura se observa el viario considerado para este estudio (viario en azul), formado por arcos y nodos. Los arcos son los tramos de red y los nodos son los puntos de conexión entre ellos. Dada la extensión del ámbito, este modelo incluye un total de 20 zonas del municipio de Adeje y otras 7 localizadas en el municipio de Arona, resultando finalmente un total de 34 centroides⁵ asociados a las diferentes zonas de movilidad.

⁴ Puntos de origen y/o destino de los vehículos

⁵ 24 centroides en el interior del ámbito (7 en Arona y 17 en Adeje) y 10 centroides externos

A su vez, cada centroide cuenta con sus correspondientes conectores (arcos ficticios especiales que conectan los centroides con el resto de la red). La segunda de las figuras muestra el ámbito con mayor detalle.

Ilustración 91. Delimitación del ámbito de estudio en el conjunto de zonas de movilidad insulares



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 92. Zona de estudio y red modelizada

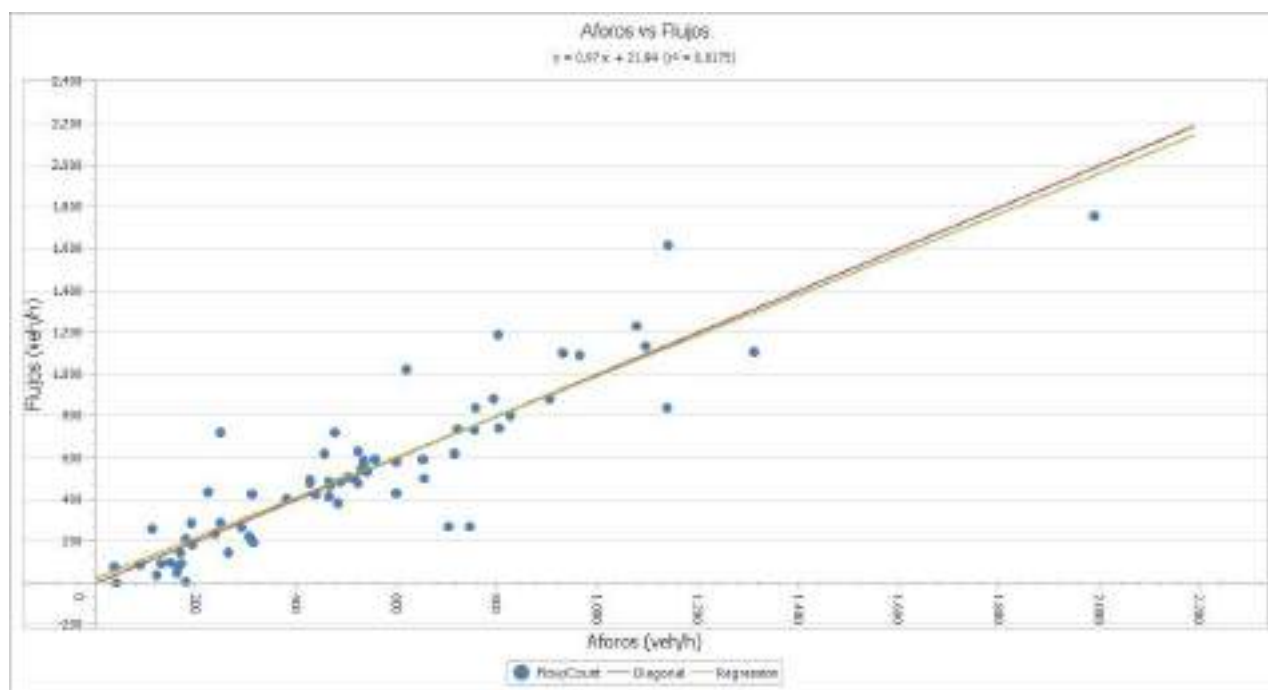


Fuente: Elaboración propia

Finalmente, se procede al proceso de calibración de la matriz. Se parte de la matriz de vehículo privado en Hora Punta de la Mañana (HPM) a nivel insular que cuenta con un total de 139.106 viajes/hora en una zonificación de 216 zonas.

Para el ámbito de estudio, esta cifra se reduce a un total de 19.192 viajes con un total de 34 centroides. Tras el proceso de calibración a partir de todos los aforos disponibles, esta matriz se ajusta a un total de 18.900 veh/h, alcanzándose un ajuste cercano al 82%.

Gráfico 38. Ajuste de asignación de la matriz y los puntos de aforo



Fuente: Elaboración propia

El modelo se ha realizado en hora punta de mañana (HPM) y hora punta de tarde (HPT). En las siguientes imágenes se observan los resultados del modelo para la hora punta de mañana (HPM).

En la primera de ellas se representa la relación Intensidad/Capacidad, que refleja el nivel de congestión del viario analizado.

Ilustración 93. Mapa de relación Intensidad/Capacidad (HPM)



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 94. Mapa de intensidades de tráfico (veh/h) (HPM)



Fuente: Elaboración propia

Se observa cómo para la hora de estudio, las vías que sufren peores condiciones de circulación se localizan en el lado mar de la TF-1, destacando, además, algunas de las vías de servicio que conectan con los diferentes enlaces de la TF-1.

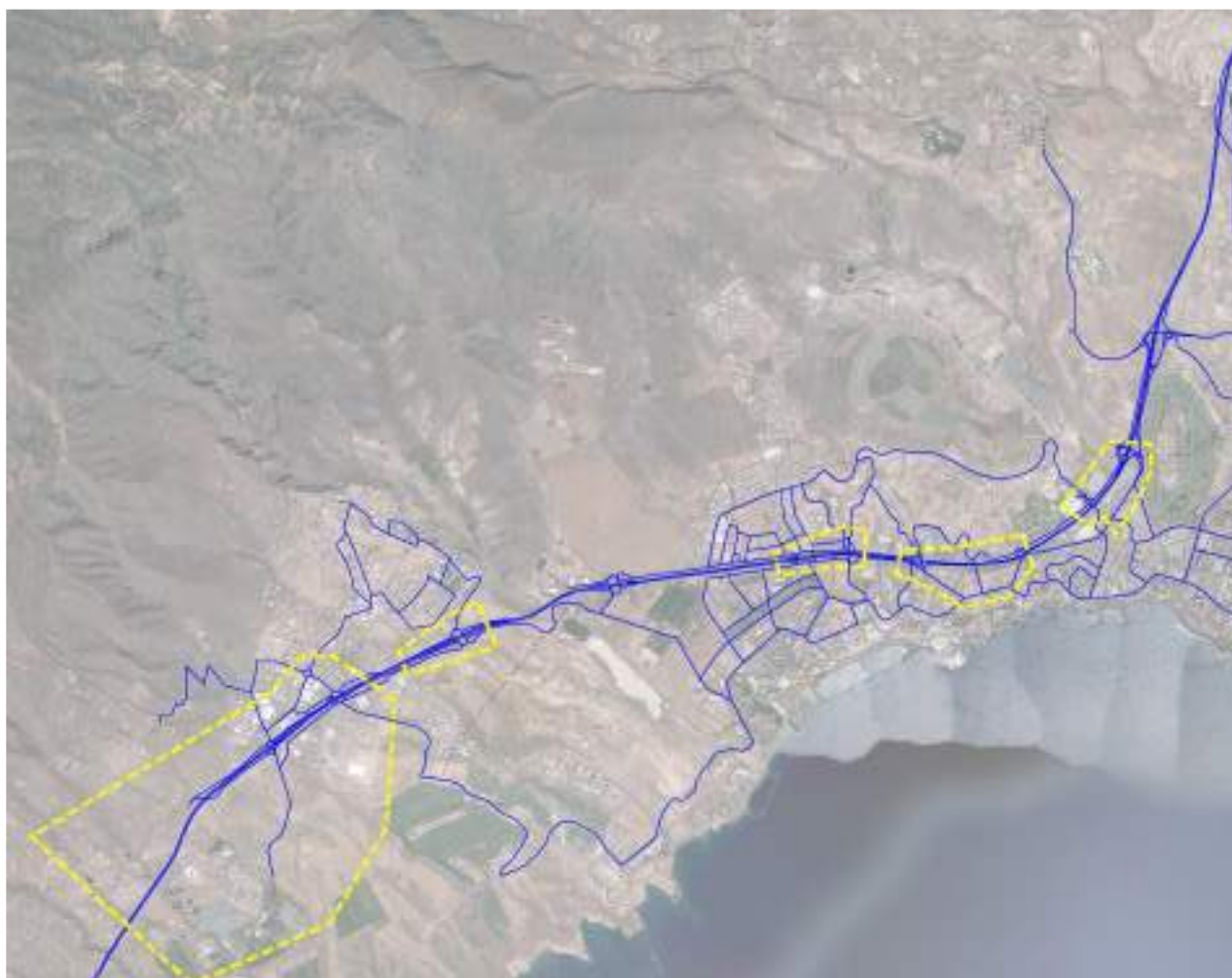
En la figura anterior se representa la intensidad de vehículos circulantes por cada vía en la hora en estudio. El tronco de la TF-1 es el que capta mayor intensidad de tráfico, siendo el tramo más cargado el que, con dirección hacia Santa Cruz se sitúa entre el enlace de Adeje (casco) y el enlace de Costa Adeje - La Caleta - Fañabé. En cuanto a la zona turística de Adeje, la Avenida de Los Pueblos y la Avenida de Bruselas junto con la Avenida Arquitecto Gómez Cuesta son las vías que soportan mayor volumen de tráfico en el periodo de análisis, alcanzándose, en algunos casos, cerca de los 2.000 veh/h.

5.1.5 Modelos de microsimulación

5.1.5.1 Situación actual

Dada la amplia extensión del ámbito de estudio desarrollado a nivel macro, se procede a estudiar de manera independiente las zonas más problemáticas desde el punto de vista del tráfico, desarrollándose para ello un total de CINCO modelos de microsimulación.

Ilustración 95. Selección de zonas de la red para modelos de microsimulación



Fuente: Elaboración propia

Una vez calibrada la matriz origen – destino en la simulación macroscópica, el siguiente paso es trasladarla a **nivel microscópico** para calibrar de nuevo el modelo, ajustándolo con mayor precisión a la realidad haciendo los ajustes precisos de los parámetros hasta tener un error admisible.

El software de microsimulación empleado es el AIMSUN Next en su versión 22.0. El objetivo es analizar el funcionamiento dinámico del ámbito y obtener diferentes indicadores de las condiciones de tráfico en la situación actual.

A partir de la matriz total, se han extraído diferentes submatrices para poder analizar con mayor detalle las principales zonas problemáticas con el objeto de plantear alternativas de mejora que sean capaces de disminuir los tiempos de viaje y mejorar los niveles de servicio.

5.1.5.1.1 Resultados de la situación actual

Los cinco modelos analizados se representan en las siguientes figuras, reflejando el flujo en hora punta.

5.1.5.1.2 Conclusiones

Los resultados obtenidos de las modelizaciones realizadas reflejan la saturación del viario, especialmente en la TF-1 y los entornos, tanto en hora punta de mañana como de tarde.

El crecimiento del tráfico hará que estos resultados empeoren, penalizando los tiempos de retención y demora, especialmente en las cercanías de nuevos enlaces, como el de Las Torres, Adeje o San Eugenio.

Esta situación será incluso peor con la instalación de nuevos desarrollos residenciales, logísticos o industriales en las cercanías de dichos enlaces o que atraigan nuevos viajes que no se producen.

Se hace necesario el explorar tres vías de actuación:

- Propuestas de mejoras en la configuración de los enlaces y accesos que den mayor fluidez al tráfico.
- Actuaciones que permitan desincentivar viajes en vehículo privado, como la regulación del aparcamiento o la implantación de zonas de bajas emisiones, etc.
- Aprovechar la oportunidad que supone el soterramiento de la TF-1 para mejorar el espacio urbano y la movilidad entre las zonas a ambos lados de la vía.

Ilustración 96. Flujo (veh/h). Zona Siam Park (HPM)



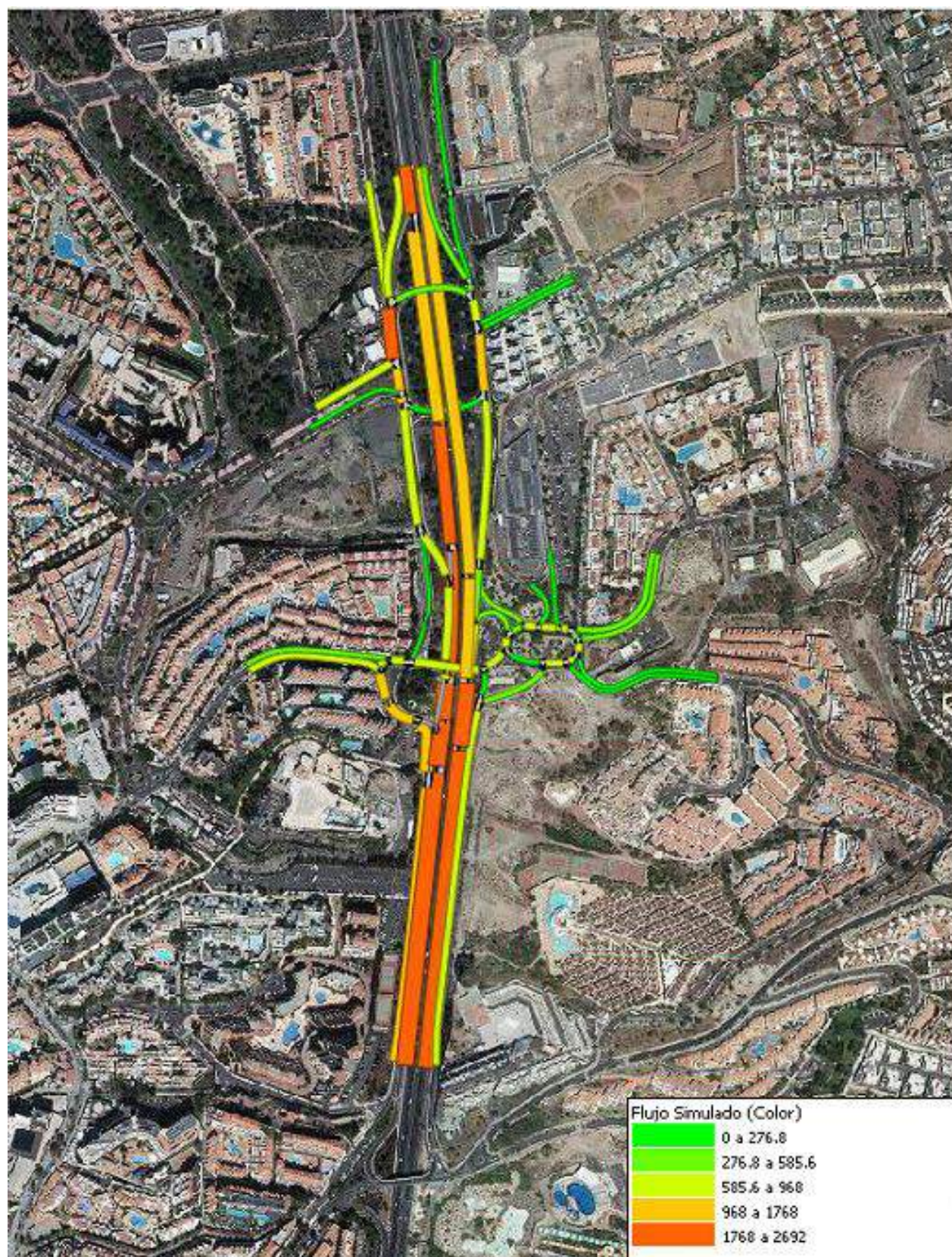
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 97. Flujo (veh/h). Zona San Eugenio (HPM)



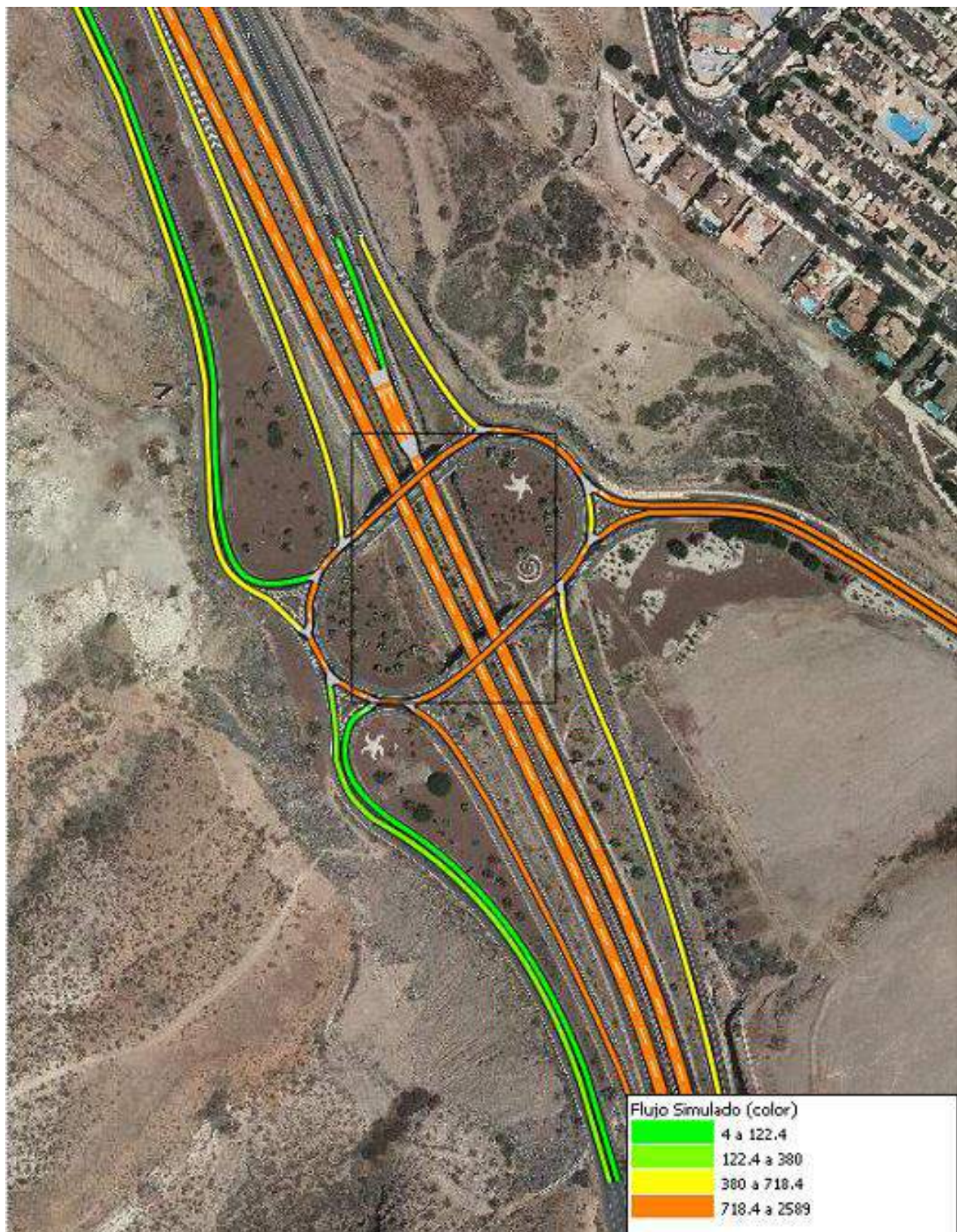
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 98. Flujo (veh/h). Zona Torviscas-Play Fañabé (HPM)



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 99. Flujo (veh/h). Enlace núcleo de Fañabé (HPM)



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 100. Flujo (veh/h). Enlace Adeje - La Caleta (HPM)



Fuente: Elaboración propia

Situación futura

En el entorno del Enlace de Adeje - La Caleta están previstos nuevos desarrollos de uso comercial con las siguientes superficies de venta interior según el tipo de negocio.

Tabla 37. Superficie de venta interior (m²)

Tipo comercio	Superficie venta interior (m2)		
	min	max	media
Alimentación	4.300	4.500	4.400
Deportes	3.800	4.000	3.900
Electrodomésticos	2.400	2.500	2.450
Mobiliario y decoración	1.100	1.200	1.150
Moda - calzado			500
Alimentación para mascotas	850	900	875
Equipamiento hogar			250
Total			13.525

Fuente: Elaboración propia (Datos: Ayuntamiento de Adeje)

Ilustración 101. Planta de los nuevos desarrollos



Fuente: Ayuntamiento de Adeje

5.1.5.1.3 Estimación de la demanda generada por los nuevos desarrollos

Para el cálculo de los viajes que se realizarán hacia/desde los nuevos usos situadas en el ámbito de estudio, se han tenido en cuenta las superficies detalladas en la tabla anterior, un total de 13.525 m².

Para la estimación de la demanda, por un lado se distingue entre los viajes realizados por la demanda generada y, por otro lado, la demanda atraída, de modo que la generada corresponde a los viajes principalmente vinculados a la población residente (viajes que se originan o que finalizan en los domicilios en el ámbito – asociados al uso residencial), mientras que la movilidad atraída está relacionada con las actividades desarrolladas en el ámbito de estudio (viajes con destino o con origen en el lugar de empleo, el lugar de estudios, de compras, etc.).

Al tratarse de un uso terciario, se considera que la demanda punta se alcanza un sábado por la tarde. A continuación, se mencionan las fuentes tenidas en cuenta para la estimación de los viajes:

- Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada, de la Generalitat de Cataluña.
- Distribución horaria según el día de máxima afluencia de un Centro Comercial de similares características
- Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife:
 - o Reparto modal obtenido a partir de los datos de Telefonía Móvil del año 2021 en la isla de Tenerife
 - o Ratio de ocupación de los vehículos

A partir del Decreto de Movilidad de Cataluña, para el uso comercial se debe considerar un total de 50 viajes por cada 100 m² de techo, resultando lo siguiente para las superficies previstas (se supone que el 50% de los viajes son de entrada y el otro 50% son viajes de salida):

Tabla 38. Viajes de entrada y salida al día

Tipo comercio	Viajes/día	Viajes/día entrada	Viajes/día salida
Alimentación	2.200	1.100	1.100
Deportes	1.950	975	975
Electrodomésticos	1.225	613	613
Mobiliario y decoración	575	288	288
Moda - calzado	250	125	125
Alimentación para mascotas	438	219	219
Equipamiento hogar	125	63	63
Total	6.763	3.381	3.381

Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, a partir de la distribución horaria de un Centro Comercial de similares características y localizado próximo a los nuevos usos previstos que se desarrollen, se tiene que el 22% de las entradas y salidas diarias del Centro se produce entre las 18:00 y las 20:00 de un sábado. Bajo este supuesto, se tendrían los siguientes volúmenes de viajes de entrada y salida para cada comercio.

Tabla 39. Viajes de entrada y salida en la HPT de un sábado

Tipo comercio	Viajes entrada	Viajes salida
Alimentación	121	121
Deportes	107	107
Electrodomésticos	67	67
Mobiliario y decoración	32	32
Moda - calzado	14	14
Alimentación para mascotas	24	24
Equipamiento hogar	7	7
Total	372	372

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, a partir de las matrices de Telefonía Móvil de Tenerife del año 2021 y el ratio de ocupación de vehículos extraído de dichos datos (1,52 personas/vehículo para viajes no frecuentes), se aplica el reparto modal obtenido en la comarca del Suroeste a la que pertenece el municipio de Adeje⁶.

Tabla 40. Vehículos de entrada y salida en la HPT de un sábado

Tipo comercio	Vehículos entrada	Vehículos salida
Alimentación	69	69
Deportes	61	61
Electrodomésticos	39	39
Mobiliario y decoración	18	18
Moda - calzado	8	8
Alimentación para mascotas	14	14
Equipamiento hogar	4	4
Total	213	213

Fuente: Elaboración propia

Es decir, los nuevos usos generan y atraen un total de 426 vehículos/hora para un sábado por la tarde.

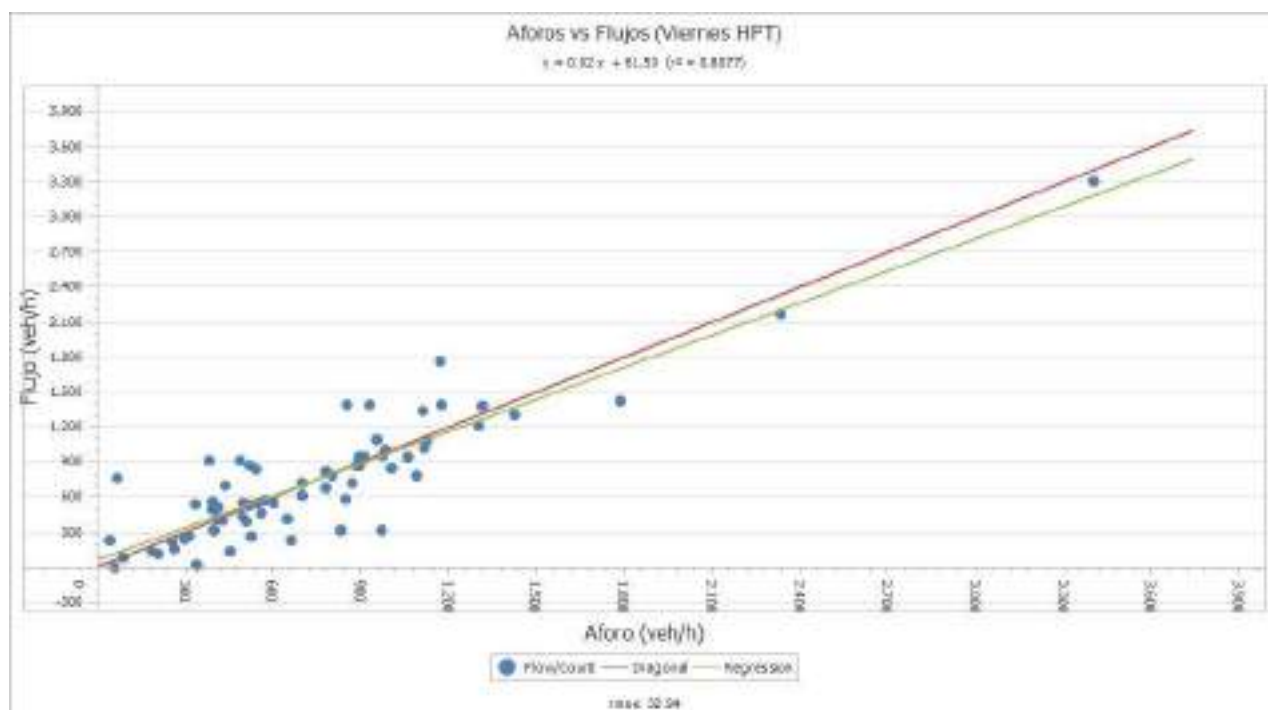
⁶ Según los datos de Telefonía Móvil del año 2021 para la comarca del Suroeste se obtiene que el 86,7% de los viajes se realizan en vehículo privado, el 3,8% en transporte público y el 9,5% restante son viajes no motorizados.

5.1.5.1.4 Resultados del modelo futuro

Para estar del lado de la seguridad, a efectos de modelo se supone que esta demanda punta estimada en el epígrafe anterior, y correspondiente a un sábado por la tarde, se produce un viernes por la tarde coincidiendo con la punta en el ámbito de estudio desde el punto de vista del tráfico.

La metodología a seguir para la microsimulación del tráfico bajo el supuesto de la puesta en marcha de estos nuevos usos (Hora Punta de Tarde de un viernes) es idéntica a la desarrollada en epígrafes anteriores para la Hora Punta de la Mañana. En esta ocasión, la matriz de viajes para un viernes por la tarde se eleva a unos 27.700 veh/h. Esta matriz es la estimada a partir de los aforos correspondientes a la HPT de un viernes obteniéndose cerca de un 81%, y ésta se verá incrementada un 4% como consecuencia de la puesta en marcha de los nuevos usos.

Gráfico 39. Ajuste de asignación de la matriz y los puntos de aforo durante la HPT de un viernes



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se adjunta una imagen en donde se representa el flujo simulado para cada vía para un viernes por la tarde en la situación actual. Comparando los resultados con lo obtenido para la HPM de un día medio se observa cómo la intensidad de vehículos aumenta, especialmente en el tronco de la TF-1 sentido Santa Cruz, alcanzando un máximo de unos 3.600 veh/h aproximadamente.

Ilustración 102. Flujo (veh/h). Zona del Enlace de Adeje - La Caleta (Viernes HPT-Actual)



Fuente: Elaboración propia

Para determinar el origen y destino de los viajes generados y atraídos por los nuevos usos comerciales, se asume idéntico reparto que el obtenido en la estimación de la matriz origen-destino. En definitiva, el reparto obtenido es el siguiente:

Tabla 41. Distribución del origen de los viajes con destino los nuevos comercios

Centroide Origen	Nombre	%
353	Salida TF-1 Sentido SC	0,0%
368	Entrada TF-1 Sentido GI	24,7%
446	TF-82	6,4%
4.349	TF-47	12,7%
4.488	VS TF-1 C/Beneharo	6,0%
4.513	Avda. de Ayyo (sur)	7,4%
4.515	C/La Altalaya	3,1%
4.518	Avda. Bco. de Las Torres	3,7%
4.734	Salida TF-1 Sentido GI	0,0%
4.735	Entrada TF-1 Sentido SC	26,2%
4.738	VS TF-1 C/Charfa	0,0%
4.770	C/Atbitocazpe - Avda. Bco. Las Torres	7,1%
4.771	Avda. de Ayyo (norte)	2,5%
Total		100,0%

Tabla 42. Distribución del destino de los viajes con origen los nuevos comercios

Centroide Destino	Nombre	%
353	Salida TF-1 Sentido SC	38,3%
368	Entrada TF-1 Sentido GI	0,0%
446	TF-82	7,4%
4.349	TF-47	9,7%
4.488	VS TF-1 C/Beneharo	0,0%
4.513	Avda. de Ayyo (sur)	6,8%
4.515	C/La Altalaya	1,8%
4.518	Avda. Bco. de Las Torres	2,4%
4.734	Salida TF-1 Sentido GI	19,5%
4.735	Entrada TF-1 Sentido SC	0,0%
4.738	VS TF-1 C/Charfa	3,2%
4.770	C/Atbitocazpe - Avda. Bco. Las Torres	9,3%
4.771	Avda. de Ayyo (norte)	1,6%
Total		100,0%

Fuente: Elaboración propia

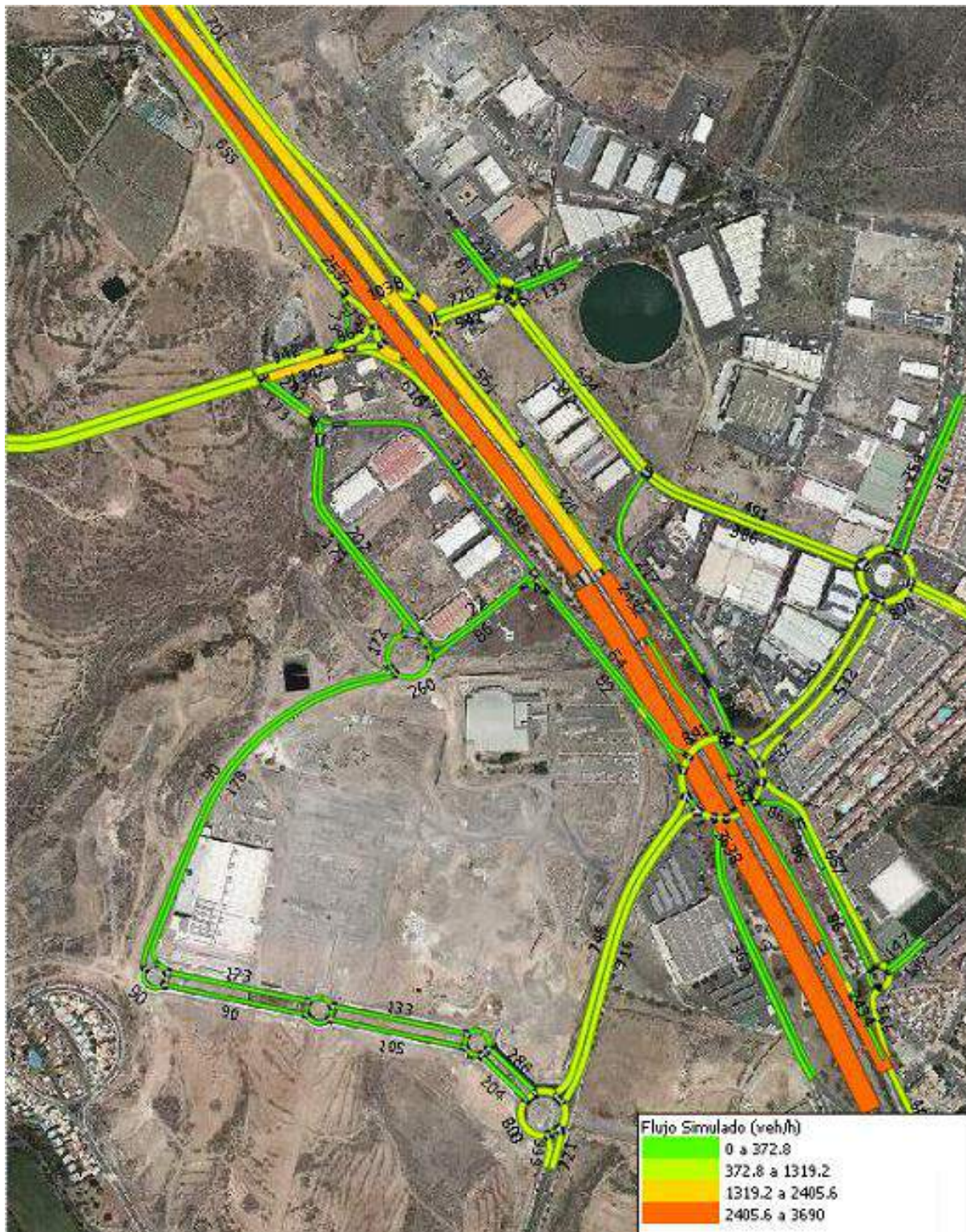
Ilustración 103. Viario del modelo micro con el viario planificado en el ámbito de los nuevos desarrollos



Fuente: Elaboración propia

En la figura se muestra el viario incluido para este nuevo modelo una vez estén en funcionamiento los nuevos usos. Con este nuevo viario, suponiendo la puesta en marcha de los nuevos usos, se representa la intensidad de vehículos resultante.

Ilustración 104. Flujo (veh/h). Zona del Enlace de Adeje - La Caleta (Viernes HPT-Nuevos usos)



Fuente: Elaboración propia

En la figura anterior se observa cómo el viario interior de entrada y salida a los nuevos comercios alcanza un máximo de unos 750 vehículos en la HPT de un viernes.

A partir de la intensidad de vehículos se puede obtener el Nivel de Servicio⁷ (LOS). Para el tronco de la TF-1 y los ramales de aceleración y desaceleración se sigue la metodología expuesta en el Manual de Capacidad de Carreteras (HCM 2010), mientras que para las vías urbanas se utiliza la Instrucción de la Vía Pública de Madrid. En este caso, los niveles se establecen según el valor de la relación Intensidad/Capacidad (I/C):

- Menor de 0,60 → Nivel 1
- 0,60 – 0,70 → Nivel 2
- Mayor de 0,70 → Nivel 3

En el tronco de la TF-1 se toman dos tramos de referencia para la comparación de los niveles de servicio resultantes en cada modelo.

Ilustración 105. Tramos de la TF-1



Fuente: Elaboración propia

Mientras, para el viario urbano se toman las siguientes secciones que se muestran a continuación. Se observa cómo también se incluyen las localizadas en el viario nuevo vinculado a los nuevos usos.

Tras el cálculo de los respectivos niveles de servicio para cada tipo de vía, en las siguientes figuras se puede comparar los resultados obtenidos bajo la situación actual y bajo el supuesto de la puesta en marcha de los nuevos usos.

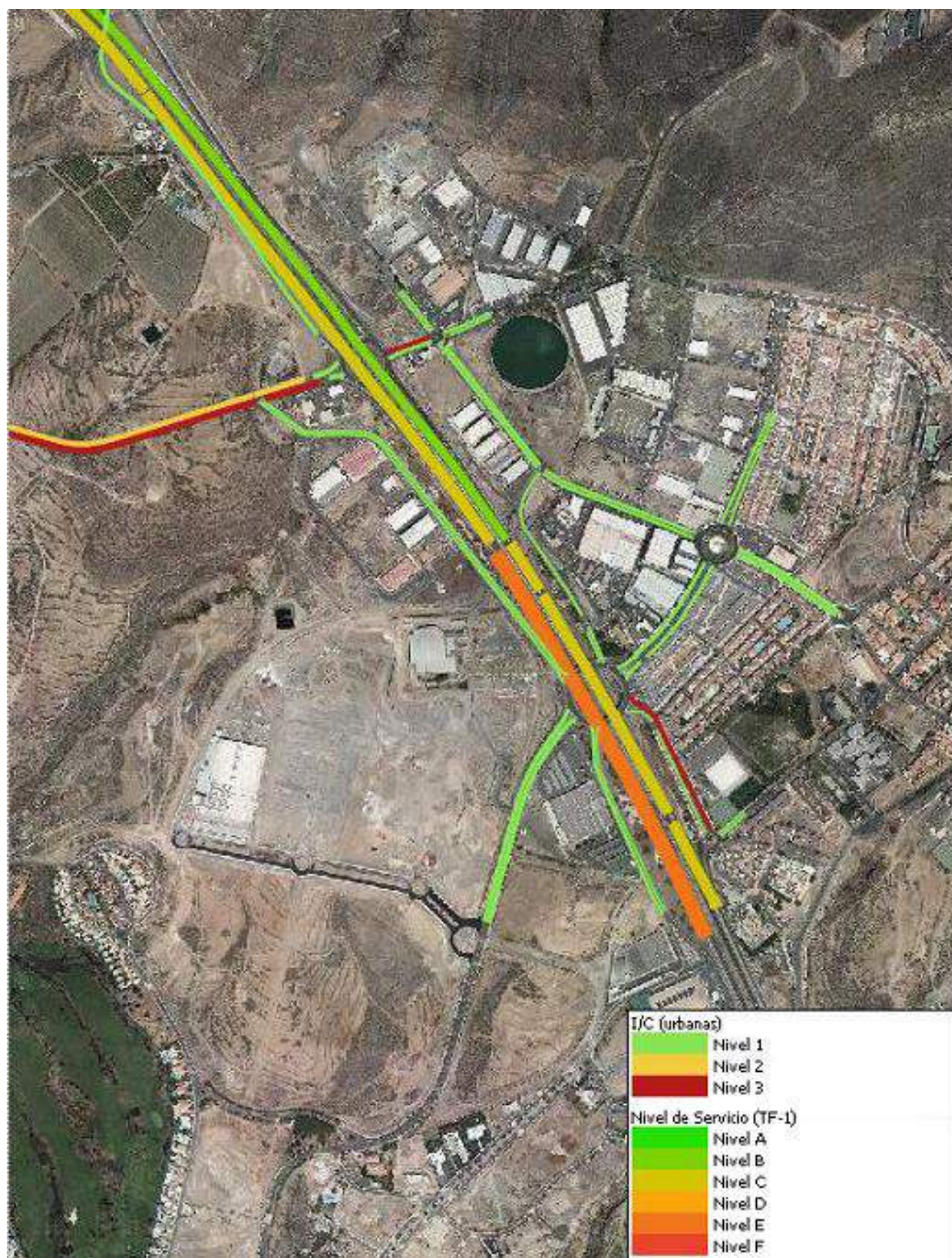
⁷ Conocida la capacidad de la vía se define el Nivel de Servicio como una forma de caracterizar la congestión de la vía. Éstos se caracterizan con un código de letras que va desde la 'A' (nivel de servicio muy bueno) hasta la 'F' (tráfico muy congestionado).

Ilustración 106. Vario urbano



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 107. Niveles de Servicio (Viernes HPT-Actual)



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 108. Niveles de Servicio (Viernes HPT-Nuevos usos)



Fuente: Elaboración propia

5.1.5.1.5 Conclusiones

Los resultados obtenidos en las modelizaciones realizadas una vez en funcionamiento los nuevos usos previstos en el ámbito de estudio también reflejan la saturación del viario, especialmente en la TF-1 y los entornos a lo largo de la Hora Punta de Tarde de un viernes. El crecimiento del tráfico (los nuevos usos suponen un 4% más de vehículos⁸ en el ámbito para la HPT) incrementa ligeramente la intensidad de vehículos, si bien, a nivel general, los niveles de servicio permanecen prácticamente invariables con respecto a la situación actual en el entorno del enlace Adeje - La Caleta.

5.2 Análisis de seguridad vial

En los últimos años se constata un cambio en la actitud de las instituciones y de la sociedad en su conjunto en relación con la seguridad del entorno en el que se habita. El Libro Blanco de Transporte de la Unión Europea en el año 2011 marcaba entre los *“Diez Objetivos para un sistema de transporte competitivo y sostenible: calores de referencia para lograr el objetivo del 60% de reducción de las emisiones de GEI”* que de aquí a 2050, aproximarse al objetivo de **«cero muertos»** en el transporte por carretera. En línea con este objetivo, la UE se ha fijado la meta de reducir a la mitad las víctimas de la carretera para 2020.

En el ámbito municipal la situación tiene una gravedad inferior no solo por el volumen de siniestros, sino también por la gravedad de estos. Hay que tener en cuenta que los accidentes más graves se producen en entornos con velocidades elevadas. En el caso de Adeje, a lo largo de la TF-1 es donde se producen los accidentes más graves.

En el término municipal de Adeje, las actuaciones en torno a la aplicación de medidas de moderación del tráfico han permitido crear un ambiente urbano de seguridad vial. Sin embargo, esto no significa que no existan problemas y que no se produzcan situaciones de riesgo y peligro en la movilidad.

Si tenemos en cuenta los datos facilitados por la DGT entre los años 2013 y 2022 sobre accidentes con víctimas, en la mayoría apenas se registran accidentes. A pesar de que el índice de siniestralidad de Adeje sea reducido, tal y como se ha descrito anteriormente, la prevención de accidentes de tráfico o la minimización de sus efectos siempre es mejorable.

5.3 Análisis del ruido

Desde un punto de vista legislativo, a nivel estatal, la normativa vigente es la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y el R.D. 1513/2005, de 16 de diciembre, que la desarrolla parcialmente y que conjuntamente trasponen la Directiva Europea 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, al derecho español.

⁸ La máxima demanda de los comercios se ha calculado para un sábado por la tarde y, para estar del lado de la seguridad, se supone que se produce un viernes por la tarde, coincidiendo con la hora punta del tráfico.

En el nivel autonómico, la Ley 19/2003 sobre las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, en su Capítulo III: Calidad Atmosférica, Acústica y Lumínica, y en concreto en la Directriz 23: Control de Ruidos, hace referencia a que las Directrices de Calidad Ambiental, pendientes de elaborar, establecerán “los objetivos de calidad ambiental en materia de ruido y vibraciones en el archipiélago y las pautas para que cada municipio proceda a señalar los distintos niveles de inmisión dentro de su territorio, según los ámbitos de significación que se estimen procedentes (horas del día, tipo de medio, etc.).

Se definirán niveles homogéneos especialmente en las zonas residenciales y turísticas, playas, lugares de ocio y esparcimiento turístico, y en el entorno de los equipamientos”, al que se añaden otros 4 puntos en los que se hace referencia a la elaboración de mapas municipales de ruido, ordenanzas municipales, zonificación, métodos de control y seguimiento.

El marco legislativo se completa con la Ordenanza Municipal sobre protección del medio ambiente urbano contra la emisión de ruidos y vibraciones, donde se recogen las limitaciones según los distintos usos del suelo urbano, así como al tráfico o carga y descarga (véase *apartado* Distribución Urbana de Mercancías (DUM)4.2).

A continuación, se muestran los resultados del estudio “Elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido para las Carreteras de la Comunidad Autónoma de Canarias en la Isla de Tenerife”, cumpliendo las exigencias a los mapas de ruido estratégicos de la primera fase de elaboración de mapas de ruido, definida por la Directiva Europea 2002/49/CE y por el R.D. 1513/2005 que desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido.

Dicho estudio incluye los mapas estratégicos de ruido de todas las carreteras de Tenerife que cuentan con una intensidad media diaria (IMD) superior a 16.000 vehículos al día. Esta intensidad diaria representa un tráfico anual ligeramente inferior a los 6 millones de vehículos año que establece la legislación como referencia para exigir la elaboración de los mapas estratégicos de ruido de carreteras.

En el término municipal de Adeje se superan dichos valores en las siguientes carreteras:

Tabla 43. Carreteras con IMD superior a 16.000 veh./día en Adeje

Carretera	Tramo	P.K. (inicial-final)
TF-1	Santa Cruz de Tenerife – Adeje	0 - 77
TF-47	Adeje: Callao Salvaje – Barranco de las Torres	0 - 3,2
TF-82	Adeje: Barranco de las Torres – Tijoco Bajo	3,8
TF-481	Adeje – TF-665	73,4 - 74,5

Fuente: Mapa Estratégico de Ruidos de las Carreteras de Canarias.

La metodología utilizada en el estudio de ruidos se basa en el empleo de métodos de cálculo que definen por un lado la emisión sonora de las carreteras, a partir de las características del tráfico (IMD, porcentaje de pesados, velocidad de circulación de vehículos ligeros y pesados y tipo de pavimento, etc.) y por otro la propagación.

De los resultados que desprende el Mapa Estratégico de Ruidos de las Carreteras de Canarias cabe destacar lo siguiente:

- A priori, no hay poblaciones en el término municipal de Adeje en el que el ruido de las carreteras supere el límite normativo, sin embargo, hay que tener en cuenta que la gestión del ruido implica su evaluación periódica, en la que se deben contemplar procesos de mejora continua de la información, para aumentar progresivamente la precisión de los mapas de ruido.

5.4 Análisis de la contaminación

5.4.1 Situación global

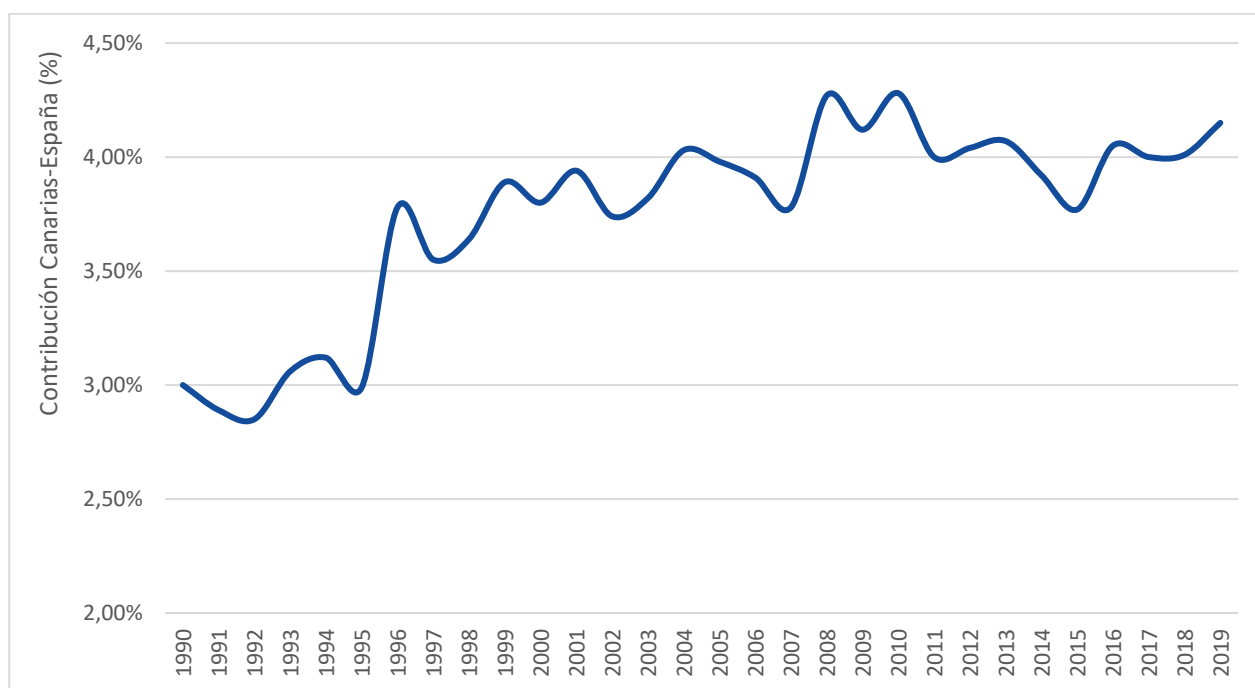
El cambio climático es uno de los problemas ambientales más graves a escala global siendo su causa principal la emisión de gases de efecto invernadero debida a las actividades humanas y a la progresiva desaparición de masas boscosas alrededor del mundo. Así, en los últimos años se han venido desarrollando medidas para luchar contra este fenómeno, centradas principalmente en reducir las emisiones de estos gases de efecto invernadero.

Por su parte, la administración local, con la implantación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible busca conseguir un modelo de movilidad que contribuya a la mejora del medio ambiente y la salud de la ciudadanía, satisfaciendo de forma eficiente las necesidades de movilidad derivadas de las actividades económicas.

De forma global, las actividades energéticas constituyen la principal fuente de producción de gases de efecto invernadero, debido principalmente a la quema de combustibles fósiles. En este sentido es de destacar la marcada dependencia energética de España respecto a los productos petrolíferos, siendo el petróleo la principal fuente de energía empleada en nuestro país, destacando, dentro del sector transporte por carretera, tanto de pasajeros como de mercancías, un elevado consumo de diésel y gasolina.

A continuación, se detalla la contribución de las emisiones de GEI de Canarias en el balance total de España. Partiendo del documento “Emisiones de GEI por Comunidades Autónomas a partir del Inventario Español serie 1990-2019”, elaborado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, se presentan los siguientes resultados:

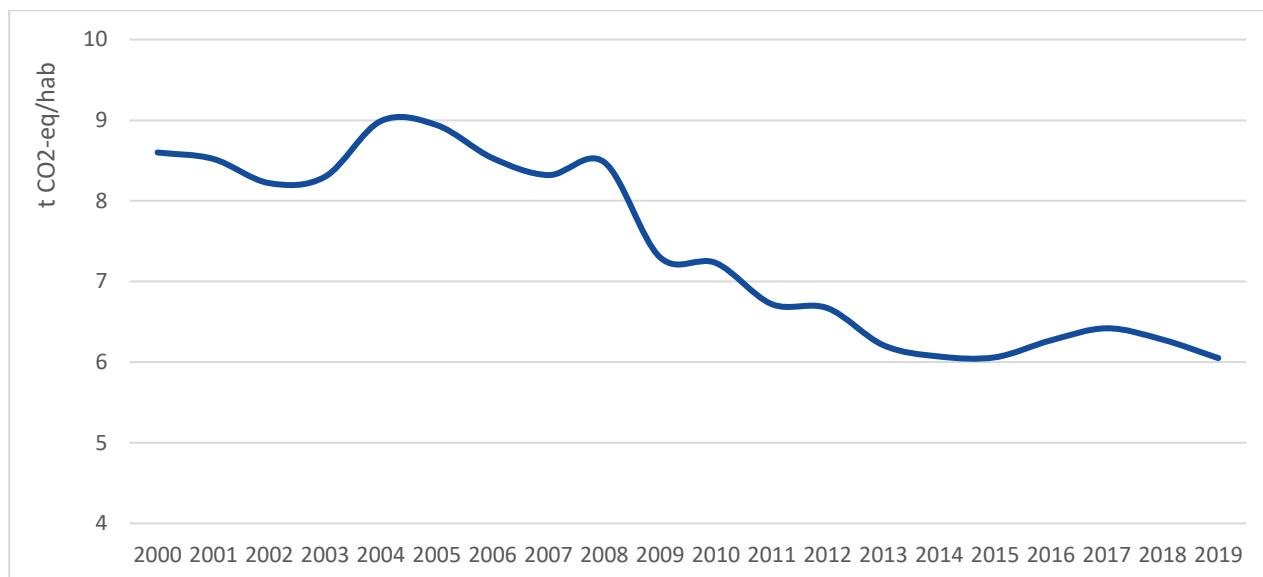
Gráfico 40. Evolución de la contribución de emisiones GEI al conjunto de España



Fuente: Anuario Energético Canarias

La información siguiente se corresponde con los datos de la evolución de las emisiones de GEI per cápita en Canarias en el periodo temporal 2000-2019 (tomando los datos de población del Instituto Nacional de Estadística a 1 de enero de 2020, última fecha registrada).

Gráfico 41. Evolución de las emisiones de GEI per cápita en Canarias y España



Fuente: Anuario Energético Canarias

En los últimos años, dentro del marco Agenda 2030, se ha promovido de manera activa la reducción de emisiones y promoción de la sostenibilidad, donde la movilidad terrestre ha sido uno de los principales focos de atención debido al actual modelo y sistemas de transportes, responsable del 42% de las emisiones diarias en Canarias.

En el año 2019, las emisiones de GEI derivadas del consumo de combustible en el sector transporte en Canarias fueron de 5.470 Gg de CO2-eq, repartidos como sigue: 3.525 Gg de CO2-eq en el transporte terrestre, 1.208 Gg de CO2-eq en el transporte marítimo nacional y 737 Gg de CO2-eq en el transporte aéreo nacional. Esto ha supuesto que el total de emisiones del sector haya aumentado un 1,55% respecto al año 2018. El transporte terrestre es cuantitativamente el más relevante con un porcentaje del 64,4% en el año 2019 sobre el total de emisiones en el sector transporte.

5.4.2 Calidad del aire

En el núcleo de Adeje no se ubica ninguna estación oficial de medición de calidad del aire, siendo la más cercana la estación de La Hidalga-Arafo, aproximadamente a 64 km del núcleo de Adeje. Por tanto, para analizar la calidad del aire en el ámbito de estudio, se consulta otras fuentes de información en tiempo real.

El Índice Europeo de Calidad del Aire de la Agencia Europea de Medio Ambiente (<https://www.eea.europa.eu/themes/air/air-quality-index>) permite a los usuarios conocer mejor la calidad del aire en su lugar de residencia. Al mostrar datos actualizados de toda Europa, es posible obtener nuevos conocimientos sobre la calidad del aire de los distintos países, regiones y ciudades.

En la siguiente figura se muestra la medición de un día laborable de invierno, a las 9 de la mañana, y la calidad del aire se califica como “regular” en base al valor del Ozono - O₃ (de 50 a 100 µg /m³).

Ilustración 110. Índice de calidad del aire en el entorno de Adeje



Fuente: European Air Quality Index

5.4.3 Cálculo de emisiones

Las hipótesis de partida con las que se han realizado los cálculos son:

- Datos obtenidos de viajes en vehículo privado del municipio de Adeje (internos y externos).
- Número de desplazamientos en vehículo particular de acuerdo con los datos de movilidad obtenidos de las matrices de movilidad global a partir de datos de telefonía móvil.
- Tasa de ocupación media de los vehículos: 1,12 personas / vehículo.
- Días año de cálculo: 62 días festivos en verano, para el resto del año 209 días laborables y 94 días festivos.

Con todo ello se ha obtenido el número de kilómetros en vehículo privado para un día laborable tipo:

- Interior Adeje (veh*km): 555.951 km.
- Exterior Adeje (veh*km): 952.954 km.

La evaluación ambiental del cálculo de emisiones se realizará para los desplazamientos internos a Adeje, es decir, los que tienen origen y destino el propio municipio. En el apartado 2.2.4 *Motorización* se presentan datos actualizados en enero de 2024.

Según datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC), el **parque de vehículos** de Adeje en 2023 asciende a 43.770, de los cuales 31.039 son turismos, seguido de camiones y furgonetas y motocicletas. En cuanto a la tipología de combustible existe una **alta dependencia de combustibles fósiles** (gasolina y diésel), que suponen casi la totalidad del parque móvil (98,8%), existiendo una mayoría de vehículos de gasolina.

Tabla 44. Km recorridos según el tipo de combustible

Combustible	% vehículos	Km recorridos día	Km recorridos año
Diésel	27,7%	153.998	56.209.433
Gasolina	71,8%	399.173	145.698.097

Fuente: Elaboración propia

A partir de estos datos, y los del consumo de carburante medio por kilómetro de cada modo de transporte, se calculan los consumos totales (litros de carburante). Con los factores de emisión por tipo de combustible se calcula los Kg CO₂.

Tabla 45. Consumo medio de emisiones por carburante

Combustible	Consumo medio por vehículo (litros/100km)	Emisiones (kg/CO ₂ /l)	Emisiones (kg/CO ₂ /km)
Diésel	6	2,493	0,150
Gasolina	8	2,157	0,173

Fuente: MITECO.

En función de todo ello se han obtenido los siguientes valores de **kilómetros recorridos anuales**, consumo anual de litros y emisiones de CO₂ anuales para la situación actual de Adeje.

Tabla 46. Cálculo de emisiones anuales de CO₂ de los coches de Adeje en 2023

Combustible	Km recorridos	Emisiones (kg/CO ₂ /km)	Kg CO ₂ emitidas	TN CO ₂ emitidas
Diésel	56.209.433	0,150	8.431.415	8.431,41
Gasolina	145.698.097	0,173	25.205.771	25.205,77
TOTAL	555.951		33.637.186	33.637

Fuente: Elaboración propia

En el informe *El transporte en las ciudades*, publicado por Greenpeace, se destacan la relevancia que la movilidad urbana tiene en nuestras emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), dato registrado anualmente por el SIE.

Según el estudio, a cada ciudadano de un área urbana española le corresponde, como promedio, una “mochila” que representa del orden del 10% de las emisiones GEI per cápita totales registradas. En España una persona emite de media 0, 53 Tn de CO₂ al año. Si se compara con Adeje, los datos son superiores a la media de España para la fecha de la que se disponen datos:

- Emisiones anuales (Tn) CO₂ Adeje: 33.637 Tn
- Población Adeje (2023): 50.167 habitantes.
- Emisiones Tn CO₂/año per cápita: 0,67

6 DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

Como resumen del Análisis se realiza un Diagnóstico de la movilidad en Adeje, que permite identificar los problemas y buenas prácticas que en la actualidad se llevan a cabo en la ciudad.

Con el objetivo de orientar y conformar un marco de toma de decisiones en la resolución de problemas y elaboración de futuras propuestas, se estructura la información del análisis y diagnóstico por cada una de las temáticas del sistema de movilidad, permitiendo identificar las características del sistema desde un punto de vista funcional como:

- Debilidades del propio sistema de movilidad.
- Amenazas externas al sistema.
- Fortalezas del sistema.
- Oportunidades que se presentan ajenas al sistema.

Para facilitar la lectura e identificar de manera más rápida y efectiva los elementos listados anteriormente, se ha asignado un color para cada uno de los elementos listados anteriormente.

Debilidad	Amenaza	Fortaleza	Oportunidad
-----------	---------	-----------	-------------

6.1 Condicionantes territoriales y movilidad general

La ubicación del municipio de Adeje al sur de Tenerife hace de su localización una posición privilegiada para su propio desarrollo, ya que la TF-1 conecta Adeje con la capital isleña, siendo uno de los principales ejes de actividad y comunicación.

El municipio de Adeje, especialmente el núcleo de Costa Adeje es uno de los principales destinos turísticos del archipiélago canario. Esto genera diariamente más de 120.000 viajes de residentes, 80.000 viajes de turistas en la zona cercana a su lugar de alojamiento y 95.000 viajes fuera de su área de alojamiento (más de 10.000 en relación con el aeropuerto TFS). Este gran volumen de viajes diarios ocasiona problemas principalmente de congestión y capacidad viaria, por lo que se considera necesario la concienciación hacia la sostenibilidad.

Por otro lado, el crecimiento de Adeje viene condicionado fuertemente la orografía (fuertes pendientes en gran parte del municipio). Además, existen barreras físicas que han impedido el crecimiento de los núcleos de manera uniforme, como son el propio litoral o la autovía TF-1. Sin embargo, en zonas cercanas a la costa, tanto la orografía como las condiciones climáticas privilegiadas otorgan al municipio características idóneas para caminar e ir en bicicleta.

La dispersión poblacional es consecuencia de una localización de actividades tradicional ajena a un planeamiento reglado y a una carestía del suelo en las zonas de actividad que relega la residencia a las zonas de medianías. Se trata de núcleos desestructurados sin variedad de usos, aunque han mejorado en las últimas décadas con la implantación de dotaciones y equipamientos. Se trata de construcciones en general de baja altura y dispersas (Tijoco, Las Torres, ...)

Ello tiene consecuencias directas en la movilidad y transporte, exigiendo una difícil prestación del servicio de guaguas, que obliga a recorridos largos para dotar una cobertura mínima.

En Adeje, y toda la zona turística del Sur es notable la polarización de usos, donde el suelo turístico se asienta en la zona costera de mayor valor y la residencial de zonas alejadas de medianías. Los tejidos urbanos no tienen variedad de usos y alejan el trabajo y la residencia y el ocio. En Adeje, la zona costera de Fañabé, Costa Adeje, Playa Paraíso, etc. no albergan residencia mientras que los residentes se localizan en Adeje Casco principalmente.

Las consecuencias son la realización de viajes obligados largos y en vehículo privado pues la competitividad del transporte público es baja.

Tabla 47. Diagnóstico sobre la movilidad general

Movilidad general	Diagnóstico
Privilegiada ubicación a menos de una hora de la capital de Tenerife por la TF-1, potente eje de actividad y comunicación	Oportunidad
Importante reclamo turístico	Oportunidad
Importantes barreras físicas; litoral, TF-1	Debilidad
Pendientes en gran parte del municipio	Debilidad
Dispersión poblacional. Presencia de núcleos diseminados.	Debilidad
Polarización de usos	Debilidad
Municipio potencialmente ciclable y caminable con condiciones climáticas privilegiadas	Fortaleza
Realización de viajes obligados largos y en vehículo privado pues la competitividad del transporte público es baja	Amenaza
Creciente concienciación hacia la sostenibilidad.	Oportunidad
Capacidad de mejora ambiental, social y económica de la movilidad a través de la optimización del reparto modal.	Oportunidad

Fuente: Elaboración propia

6.2 Diagnóstico de la movilidad peatonal

La movilidad peatonal en Adeje está fuertemente condicionada por su orografía y varía según el núcleo de población. En Costa Adeje, donde se ha identificado una mayor intensidad peatonal, el núcleo se encuentra dividido por la TF-1, lo que dificulta la permeabilidad entre barrios, obligando a realizar muchos desplazamientos potencialmente caminables, en modos motorizados.

Para atravesar las TF-1, existen varias pasarelas peatonales, algunas de ellas en malas condiciones de seguridad y accesibilidad, como sucede con el puente entre San Eugenio y Torviscas.

El principal eje peatonal existente en Costa Adeje es un paseo marítimo, que discurre paralelo a la costa de manera continua, desde La Caleta hasta el extremo sur de Costa Adeje que se prolonga hasta Los Cristianos excepto en algunos tramos de La Caleta donde se presentan discontinuidades. El tratamiento del paseo peatonal es muy heterogéneo.

Por su parte, en el núcleo de Adeje, la situación es bien diferente a Costa Adeje, donde se identificaron aceras anchas en recorridos principales, ejemplo calle Grande, pero con espacios de desplazamiento efectivo muy variantes, sobre todo en sus calles transversales y transiciones entre calles principales y secundarias.

La existencia de barreras, aceras estrechas o la inexistencia de aceras interrumpen la continuidad del desplazamiento de las personas, especialmente aquellas con diversidad funcional, carros de bebé o compras, o elementos de ayuda para andar.

Respecto a los núcleos de medianías, Tijoco, Los Menores, Armeñime, etc., los itinerarios peatonales se caracterizan por disponer la mayoría de ellos de aceras estrechas o inexistentes en algunos casos, pavimento deteriorado y falta de señalización, tanto horizontal como vertical.

Por último, hay que destacar que en los últimos años se han ejecutado obras de mejora de los espacios peatonales, ampliando las aceras, incorporando pasos peatonales elevados, mejora de la señalización y pavimentos que han contribuido a una mejora de la calidad estancial y de un mayor número de desplazamientos a pie.

Tabla 48. Diagnóstico sobre la movilidad peatonal

Movilidad peatonal	Diagnóstico
Falta de itinerarios peatonales seguros y accesibles entre núcleos (barrera TF-1, barrancos).	Debilidad
Grandes pendientes entre barrios	Debilidad
Experiencias recientes en obras de mejora y ampliación de zonas peatonales	Fortaleza
Casco Adeje de Costa Adeje está distanciado a poco más de 2 km, y conectado por la TF-1, que se convierte en una barrera infranqueable para el peatón	Amenaza
En el interior de Costa Adeje, la mayoría de los viarios incorporan infraestructuras con buenas características para permitir una cómoda marcha a pie	Fortaleza
Existencia de rutas en entorno de gran valor paisajístico.	Fortaleza
El paseo marítimo es una conexión muy transitada por los peatones que puede contribuir a potenciar las relaciones de movilidad a pie	Oportunidad
Oportunidad de mejora y aumento de la infraestructura peatonal y ciclista.	Oportunidad

Movilidad peatonal	Diagnóstico
Casco y Costa Adeje cuenta con una oferta de servicios necesarios para el uso ordinario, como el comercio cotidiano, visitas al médico, equipamientos de proximidad, espacios públicos y áreas verdes para paseos, permite que los trayectos se realicen a pie al ser distancias cortas	Oportunidad
Itinerarios peatonales inaccesibles en los núcleos de medianías	Debilidad

Fuente: Elaboración propia

6.3 Diagnóstico de la movilidad ciclista y VMP

La movilidad ciclista, al igual que la movilidad peatonal está fuertemente condicionada por su orografía tal y como se ha mencionado en el apartado anterior, lo que provoca dificultades a la hora del uso de la bicicleta como modo habitual de transporte en la ciudad.

La principal avenida urbana en Costa Adeje, la Avda. de los Pueblos dispone de infraestructura ciclista en buen estado y señalización adecuada para la movilidad en bicicleta o en patinete, lo que posibilita su uso como medio de transporte seguro. Las conexiones, con los grandes equipamientos de la ciudad no son viables en carril bici, debido a la discontinuidad de dicha infraestructura, sin embargo, las calles interiores son todas de tráfico lento y no se han identificado tráfico elevados, por lo que se tratan de vías potencialmente ciclables. Las secciones viarias permiten la inclusión de carril bici en muchas de sus vías principales, por lo que el margen de mejora de la red ciclista es amplio.

En el núcleo de Casco Adeje y resto de poblaciones, Armeñime, Callao Salvaje, Playa Paraíso, etc., no existen carriles bici que fomenten este tipo de desplazamientos. Sin embargo, la dinámica del tráfico es similar a la Costa, los tráfico y las velocidades de circulación de los vehículos motorizados no son elevados.

El principal problema de la movilidad en bicicleta o VMP se detecta en los desplazamientos entre barrios. En la actualidad no existe infraestructura ciclista que conecte los distintos núcleos poblacionales entre sí, siendo la TF-1 o las carreteras las vías disponibles, salvo el carril bici entre Fañabé y Costa Adeje Norte.

Respecto a los aparcabici, en el municipio de Adeje se han identificado pocos aparcabici seguros en centros de atracción como playas o la Estación de Guaguas.

Como principales puntos conflictivos en la red ciclovitaria existente, podemos señalar:

- La bicicleta no es considerada como modo de transporte habitual, sino como ocio o deportivo.
- Red escasa y segregada, sin continuidad. A pesar de ello, existe un gran potencial para completar y aumentar la red, en sintonía con las políticas ciclovitarias que se están consolidando en otras ciudades de España y Europa

Tabla 49. Diagnóstico sobre la movilidad ciclista

Movilidad ciclista	Diagnóstico
El clima y la orografía en la zona costera facilitan el uso de la bicicleta para los desplazamientos de distancias medias.	Fortaleza
La bicicleta no es considerada como un modo de transporte habitual	Amenaza
Escasez infraestructura ciclista	Debilidad
Municipio potencialmente ciclable con condiciones climáticas privilegiadas	Fortaleza
Secciones viarias amplias que permiten la inclusión de carriles bici	Fortaleza
Interés creciente por el uso de la bicicleta	Oportunidad
Las secciones viarias permiten la inclusión de carriles bici sin perjudicar a peatones.	Oportunidad
Posibilidad de conectar el Casco de Adeje con Costa Adeje	Oportunidad

Fuente: Elaboración propia

6.4 Diagnóstico de la movilidad en transporte público

La movilidad en transporte público en Adeje se puede dividir en transporte interurbano y taxis.

Desde el punto de vista del transporte colectivo, TITSA opera las líneas interurbanas de la isla de Tenerife. En la actualidad por Adeje circulan más de 15 líneas de guaguas, donde la mayoría de ellas realiza parada en la Estación de Guaguas de Costa Adeje, sin embargo, en el presente documento se detectó una escasa funcionalidad de dicha estación.

En los últimos años se han producido varias modificaciones de la oferta de la red de transporte público con el objetivo de adecuarla a una demanda con pautas especiales y temporales cambiantes. A pesar de ello, la dispersión poblacional trae consecuencias directas en la movilidad y transporte, exigiendo una difícil prestación del servicio de guaguas, que obliga a recorridos largos para dotar una cobertura mínima.

Otras de las problemáticas detectadas respecto al transporte público colectivo por carretera es la escasa intermodalidad entre el servicio de guaguas y otros modos de transporte, como puede ser la bicicleta o el vehículo privado.

La mayoría de las personas usuarias de las guaguas son cautivas del servicio, es decir, lo utilizan porque es la única manera que tienen de desplazarse, ya que en la actualidad el servicio no es capaz de competir con el vehículo privado u otros modos más sostenibles.

Desde el punto de vista de la infraestructura, hay que destacar varias cosas, en primer lugar, Adeje no cuenta con carriles exclusivos reservados y otras medidas de prioridad del transporte público que mejoren su competitividad. Por otro lado, gran parte de las paradas de la red de guaguas interurbanas están dotadas de **marquesina y poste de señalización** o cartel informativo donde se indica las líneas que pasan por la parada y los horarios. Además, las marquesinas disponen de bancos y paneles de protección contra el soleamiento e inclemencias meteorológicas

Sin embargo, en los casos en los que las paradas no cuentan con marquesinas, tampoco se dispone de apoyos isquiáticos u otros elementos de mobiliario urbano, tan sólo existe un poste en donde se informa de las líneas y horarios de las guaguas que paran en ella.

Por última, destacar el elevado número de paradas de taxi repartidas en todo el término municipal de Adeje (47), además de otras 2 que se encuentran en vías de desarrollo (Los Menores y Tijoco).

Tabla 50. Diagnóstico sobre la movilidad en transporte público

Transporte público	Diagnóstico
El servicio de transporte público puede ser mejorado con modificaciones en la frecuencia de las líneas para llegar a más población	Fortaleza
Los principales centros atractores quedan atendidos con al menos una línea	Fortaleza
Ninguna línea es de carácter urbano	Amenaza
Bajas frecuencias y horas de paso irregulares	Debilidad
Núcleos de medianías sin atender	Debilidad
Falta de concienciación del uso del transporte público	Debilidad
Hay zonas con baja demanda de viajeros	Debilidad
No existen carriles reservados u otras medidas de prioridad del transporte público que mejoren su competitividad frente al vehículo privado	Debilidad
Aprovechar el potencial de las TIC para mejorar los servicios	Oportunidad

Fuente: Elaboración propia

6.5 Diagnóstico de la movilidad en vehículo privado

En lo relativo a la movilidad en vehículo privado, esta se encuentra directamente relacionada con la infraestructura que soporta dichos tráficos. En este sentido, el viario de Adeje cuenta con una disposición en forma de espina de pescado, vertebrada por la autopista del sur o la TF-1, que atraviesa el municipio y otras vías que discurren de la autovía hacia los distintos núcleos.

Esta situación sumado al aumento del tráfico en los últimos años hace que la congestión de esta vía se produce en los enlaces, donde se observan disfuncionalidades y en algunos puntos del viario interno como en la avenida de los Pueblos, en Costa de Adeje. En el caso de la congestión de la Avenida de los Pueblos es debido al colapso de la propia TF-1, por lo que muchos vehículos tratan de salir a través de la Avenida, colapsando el viario urbano en la zona costera.

Además, se identifican problemas puntuales de congestión y colapsos en horas punta de entrada y salida (9 de la mañana y 2 de la tarde) de los escolares en el entorno de los colegios, especialmente en la calle de la Cruz, el único vial de comunicación entre los barrios del Barranco de las Torres y la Postura. Este último se trata de una zona con una densidad edificatoria y poblacional alta, con un elevado número de vehículo, sumado a la problemática de los colegios, generan importantes retenciones.

Respecto al estacionamiento de los vehículos, a pesar de que recientemente se han construido nuevos aparcamientos subterráneos en Casco Adeje, la población aún es reticente a pagar por estacionar, prefiriendo dar un par de vueltas hasta encontrar una plaza de aparcamiento libre, con los problemas de tráfico y contaminación atmosférica que genera el tráfico de agitación.

Por otro lado, no existen aparcamiento de disuasión que funcionen como tal y que permita bajo la conexión con transporte público, red peatonal o vía ciclista la conexión en modos sostenibles. Este problema afecta principalmente a las personas trabajadoras en el zona turística de Costa Adeje.

Tabla 51. Diagnóstico sobre la movilidad en vehículo privado

Vehículo privado	Diagnóstico
Incremento del tráfico en vías urbanas e interurbanas	Amenaza
Problemas de congestión en zonas puntuales: calle la Cruz, Avda. los Pueblos,	Amenaza
Resistencia de la población a pagar por estacionar en los nuevos aparcamientos subterráneos del casco antiguo.	Amenaza
Alta densidad edificatoria en la zona la Postura que se traduce en falta de estacionamiento para residentes que se acentúa por las noches.	Amenaza
Efecto barrera de la TF-1	Debilidad
No existen aparcamientos disuasorios vinculados al transporte público y otros modos sostenibles	Debilidad
Falta de medidas regulatorias del aparcamientos	Debilidad
Posibilidad de mejora y creación de nuevos itinerarios que conecten los núcleos de la costa	Oportunidad
Promoción de vehículos menos contaminantes	Oportunidad

Vehículo privado	Diagnóstico
Existe una importante oferta de plazas de aparcamiento en viario público y aparcamientos	Fortaleza
Implantación de nuevos aparcamientos en Casco Adeje y Costa Adeje	Fortaleza

Fuente: Elaboración propia

6.6 Diagnóstico sobre la energía y medioambiente del sistema de movilidad

En relación con la calidad ambiental y el ahorro energético, el excesivo uso del coche unido a que buena parte del parque móvil emplea combustibles fósiles muy contaminantes, genera un empeoramiento de calidad urbana, especialmente en una zona tan turística y transitada como Costa Adeje. Además, genera un gasto energético que puede disminuirse con la adopción de medidas que fomenten una movilidad sostenible. Respecto al número de emisiones de gases de efecto invernadero CO₂ que se producen en Adeje, se emiten un total de 33.637 Tn/año, dato que comparado con otras ciudades de las mismas características, son superiores al rango medio.

Además, habrá que tener en cuenta la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente elaborada por la Comisión Europea, con el objetivo de establecer las bases para que el sistema de transportes de la Unión Europea pueda alcanzar su transformación ecológica y digital y así ser más resilientes ante futuras crisis y reducir el 90% de las emisiones antes de 2050. Se deberán tener en consideración los objetivos marcados en cada horizonte temporal marcado.

Tabla 52. Diagnóstico sobre la energía y medioambiente del sistema de movilidad

Energía y medioambiente	Diagnóstico
La mayoría de los vehículos particulares utilizan motores de combustión basados en tecnologías fósiles existiendo una casi nula representación de vehículos de bajas o cero emisiones	Amenaza
Nuevos objetivos de la UE de reducción de emisiones en 2030 como primer paso para conseguir alcanzar la neutralidad climática antes de 2050	Amenaza
Apenas hay puntos de recarga de vehículo eléctrico en calzada	Debilidad
Impacto que genera la excesiva presencia de coches sobre el centro histórico	Debilidad
Parque móvil casi exclusivamente formado por vehículos con combustibles fósiles	Debilidad
Capacidad de mejora ambiental, social y económica de la movilidad a través de la optimización del reparto modal	Oportunidad

Fuente: Elaboración propia

6.7 Análisis DAFO

Tras lo expuesto anteriormente y para concluir este documento se realiza un análisis DAFO, herramienta que permite conocer la situación actual del municipio mediante un análisis de sus características internas (**Debilidades**, que limitan las posibilidades y **Fortalezas**, que permiten un mayor rendimiento de las oportunidades o superar las amenazas) y su situación externa (**Amenazas** a afrontar para conseguir un modelo de movilidad sostenible y **Oportunidades** que pueden otorgar una ventaja competitiva).

Tabla 53. Matriz DAFO

	Interno	Externo
Negativo	DEBILIDADES	AMENAZAS
Positivo	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES

Fuente: Elaboración propia

En base a los análisis anteriormente realizados se presenta una **síntesis del DAFO del PMUS de Adeje**.

Tabla 54. DAFO del PMUS de Adeje

	Interno	Externo
Negativo	• Uso intenso del espacio público. • Predominio claro del coche frente a otros modos de transporte. • Inexistencia de aparcamientos disuasorios. • Escasez de infraestructura ciclista. • Baja participación de vehículos de combustibles alternativos. • Falta de itinerarios peatonales seguros y accesibles entre núcleos (barrera TF-1). • Escasa intermodalidad.	• Objetivos de reducción de emisiones marcados por Europa. • Aumento del uso del vehículo privado. • Presencia de núcleos diseminados. • Incremento del número de vehículos. • Cultura del coche muy arraigada. • La bicicleta no es considerada como un modo de transporte habitual. • Resistencia al pago por estacionar. • Falta de competitividad del transporte público frente otros modos de transporte. • Población expuesta a la congestión viaria y contaminación acústica y atmosférica en el entorno de la TF-1.
Positivo	• Municipio potencialmente ciclable y caminable con condiciones climáticas privilegiadas. • Existencia de rutas en entorno de gran valor paisajístico. • Nuevas zonas peatonales. • Secciones viarias amplias que permiten la inclusión de carriles bici. • Existencia de centros educativos en zonas urbanas. • Compromiso político y ciudadano en la gestión de la movilidad. • Creciente concienciación de la importancia del uso de vehículos energéticamente eficientes.	• Importante reclamo turístico. • Interés creciente por el uso de la bicicleta. • Nuevas ayudas fondos europeos. • Preocupación por la movilidad urbana. • Nueva normativa de la DGT de limitación de movilidad. • Creciente concienciación hacia la sostenibilidad. • Creciente oferta de nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad urbana. • Capacidad de mejora ambiental, social y económica de la movilidad a través de la optimización del reparto modal. • Oportunidad de mejora y aumento de la infraestructura peatonal y ciclista.

Fuente: Elaboración propia

ANEXO I. Trabajos de campo

A. Aforos de peatones, ciclistas y VMP

Ilustración 111. Ubicación aforos trabajo de campo.



Fuente: Elaboración propia

Tabla 55. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (1)

Punto	Peatón								
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 9:00	9:00 - 9:35	9:35 - 10:15	10:15 - 10:55	10:55 - 11:35	11:35 - 12:00
2.1.1+2.1.2	14								
2.2.1+2.2.2		19							
2.2.5.1+2.2.5.2			26						
2.3.1+2.3.2				62					
2.4.1+2.4.2					35				
2.5.1+2.5.2						20			
2.6.1+2.6.2							23		
2.7.1+2.7.2								215	
2.8.1+2.8.2									57
Punto	PMR								
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 9:00	9:00 - 9:35	9:35 - 10:15	10:15 - 10:55	10:55 - 11:35	11:35 - 12:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2									
2.2.5.1+2.2.5.2									
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2									
2.8.1+2.8.2									
Punto	Ciclista por acera								
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 9:00	9:00 - 9:35	9:35 - 10:15	10:15 - 10:55	10:55 - 11:35	11:35 - 12:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2		2							
2.2.5.1+2.2.5.2			2						
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2					2				
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2							3		
2.7.1+2.7.2								2	
2.8.1+2.8.2									1

Fuente: Elaboración propia

Tabla 56. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (2)

Punto	Ciclista por carril bici								
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 9:00	9:00 - 9:35	9:35 - 10:15	10:15 - 10:55	10:55 - 11:35	11:35 - 12:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2									
2.2.5.1+2.2.5.2									
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2									
2.8.1+2.8.2									
Punto	Ciclista por calle								
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 9:00	9:00 - 9:35	9:35 - 10:15	10:15 - 10:55	10:55 - 11:35	11:35 - 12:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2									
2.2.5.1+2.2.5.2									
2.3.1+2.3.2				1					
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2									
2.8.1+2.8.2									
Punto	Patinetes por acera								
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 9:00	9:00 - 9:35	9:35 - 10:15	10:15 - 10:55	10:55 - 11:35	11:35 - 12:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2		1							
2.2.5.1+2.2.5.2			1						
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2					2				
2.5.1+2.5.2						2			
2.6.1+2.6.2							1		
2.7.1+2.7.2								3	
2.8.1+2.8.2									

Fuente: Elaboración propia

Tabla 57. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (3)

Punto	Patinetes por carril bici								
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 9:00	9:00 - 9:35	9:35 - 10:15	10:15 - 10:55	10:55 - 11:35	11:35 - 12:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2									
2.2.5.1+2.2.5.2									
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2									
2.8.1+2.8.2									
Punto	Patinetes por carril calle								
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 9:00	9:00 - 9:35	9:35 - 10:15	10:15 - 10:55	10:55 - 11:35	11:35 - 12:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2									
2.2.5.1+2.2.5.2									
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2									
2.8.1+2.8.2									

Fuente: Elaboración propia

Tabla 58. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (4)

Punto	Peatón								
	12:00 - 12:30	12:30 - 12:51	12:51 - 13:25	13:25 - 13:52	13:52 - 14:30	14:30 - 14:36	14:36 - 15:16	15:16 - 16:35	16:35 - 17:00
2.1.1+2.1.2	445								
2.2.1+2.2.2		166							
2.2.5.1+2.2.5.2			142						
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2					17				
2.5.1+2.5.2						19			
2.6.1+2.6.2							6		
2.7.1+2.7.2								450	
2.8.1+2.8.2									38
Punto	PMR								
	12:00 - 12:30	12:30 - 12:51	12:51 - 13:25	13:25 - 13:52	13:52 - 14:30	14:30 - 14:36	14:36 - 15:16	15:16 - 16:35	16:35 - 17:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2									
2.2.5.1+2.2.5.2									
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2							3		
2.7.1+2.7.2									
2.8.1+2.8.2									
Punto	Ciclista por acera								
	12:00 - 12:30	12:30 - 12:51	12:51 - 13:25	13:25 - 13:52	13:52 - 14:30	14:30 - 14:36	14:36 - 15:16	15:16 - 16:35	16:35 - 17:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2									
2.2.5.1+2.2.5.2			3						
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2								2	
2.8.1+2.8.2									

Fuente: Elaboración propia

Tabla 59. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (5)

Punto	Ciclista por carril bici								
	12:00 - 12:30	12:30 - 12:51	12:51 - 13:25	13:25 - 13:52	13:52 - 14:30	14:30 - 14:36	14:36 - 15:16	15:16 - 16:35	16:35 - 17:00
2.1.1+2.1.2		5	11		1				
2.2.1+2.2.2									
2.2.5.1+2.2.5.2									
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2								1	
2.8.1+2.8.2									
Punto	Ciclista por calle								
	12:00 - 12:30	12:30 - 12:51	12:51 - 13:25	13:25 - 13:52	13:52 - 14:30	14:30 - 14:36	14:36 - 15:16	15:16 - 16:35	16:35 - 17:00
2.1.1+2.1.2			5		1				
2.2.1+2.2.2									
2.2.5.1+2.2.5.2									
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2							4		
2.7.1+2.7.2								1	
2.8.1+2.8.2									
Punto	Patinetes por acera								
	12:00 - 12:30	12:30 - 12:51	12:51 - 13:25	13:25 - 13:52	13:52 - 14:30	14:30 - 14:36	14:36 - 15:16	15:16 - 16:35	16:35 - 17:00
2.1.1+2.1.2			1						
2.2.1+2.2.2									
2.2.5.1+2.2.5.2									
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2								1	
2.8.1+2.8.2									

Fuente: Elaboración propia

Tabla 60. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (6)

Punto	Patinetes por carril bici								
	12:00 - 12:30	12:30 - 12:51	12:51 - 13:25	13:25 - 13:52	13:52 - 14:30	14:30 - 14:36	14:36 - 15:16	15:16 - 16:35	16:35 - 17:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2									
2.2.5.1+2.2.5.2			4						
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2									
2.8.1+2.8.2									
Punto	Patinetes por carril calle								
	12:00 - 12:30	12:30 - 12:51	12:51 - 13:25	13:25 - 13:52	13:52 - 14:30	14:30 - 14:36	14:36 - 15:16	15:16 - 16:35	16:35 - 17:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2		5							
2.2.5.1+2.2.5.2			1						
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2									
2.8.1+2.8.2									

Fuente: Elaboración propia

Tabla 61. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (7)

Punto	Peatón								
	17:00 - 17:29	17:29 - 17:50	17:50 - 18:17	18:17 - 18:44	18:44 - 19:11	19:11 - 19:36	19:36 - 20:21	20:21 - 21:18	21:18 - 22:00
2.1.1+2.1.2	256								
2.2.1+2.2.2		112							
2.2.5.1+2.2.5.2			115						
2.3.1+2.3.2				75					
2.4.1+2.4.2					77				
2.5.1+2.5.2						11			
2.6.1+2.6.2							17		
2.7.1+2.7.2								325	
2.8.1+2.8.2									42
Punto	PMR								
	17:00 - 17:29	17:29 - 17:50	17:50 - 18:17	18:17 - 18:44	18:44 - 19:11	19:11 - 19:36	19:36 - 20:21	20:21 - 21:18	21:18 - 22:00
2.1.1+2.1.2	1								
2.2.1+2.2.2		2							
2.2.5.1+2.2.5.2									
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2								4	
2.8.1+2.8.2									
Punto	Ciclista por acera								
	17:00 - 17:29	17:29 - 17:50	17:50 - 18:17	18:17 - 18:44	18:44 - 19:11	19:11 - 19:36	19:36 - 20:21	20:21 - 21:18	21:18 - 22:00
2.1.1+2.1.2	3								
2.2.1+2.2.2		1							
2.2.5.1+2.2.5.2			1						
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2							2		
2.7.1+2.7.2									
2.8.1+2.8.2									

Fuente: Elaboración propia

Tabla 62. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (8)

Punto	Ciclista por carril bici								
	17:00 - 17:29	17:29 - 17:50	17:50 - 18:17	18:17 - 18:44	18:44 - 19:11	19:11 - 19:36	19:36 - 20:21	20:21 - 21:18	21:18 - 22:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2		3							
2.2.5.1+2.2.5.2			8						
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2									
2.8.1+2.8.2									
Punto	Ciclista por calle								
	17:00 - 17:29	17:29 - 17:50	17:50 - 18:17	18:17 - 18:44	18:44 - 19:11	19:11 - 19:36	19:36 - 20:21	20:21 - 21:18	21:18 - 22:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2									
2.2.5.1+2.2.5.2									
2.3.1+2.3.2				2					
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2						1			
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2									
2.8.1+2.8.2									
Punto	Patinetes por acera								
	17:00 - 17:29	17:29 - 17:50	17:50 - 18:17	18:17 - 18:44	18:44 - 19:11	19:11 - 19:36	19:36 - 20:21	20:21 - 21:18	21:18 - 22:00
2.1.1+2.1.2	1								
2.2.1+2.2.2		4							
2.2.5.1+2.2.5.2			1						
2.3.1+2.3.2				2					
2.4.1+2.4.2					1				
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2									
2.8.1+2.8.2									

Fuente: Elaboración propia

Tabla 63. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 20 de abril de 2022 (9)

Punto	Patinetes por carril bici								
	17:00 - 17:29	17:29 - 17:50	17:50 - 18:17	18:17 - 18:44	18:44 - 19:11	19:11 - 19:36	19:36 - 20:21	20:21 - 21:18	21:18 - 22:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2									
2.2.5.1+2.2.5.2			2						
2.3.1+2.3.2				1					
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2									
2.8.1+2.8.2									
Punto	Patinetes por carril calle								
	17:00 - 17:29	17:29 - 17:50	17:50 - 18:17	18:17 - 18:44	18:44 - 19:11	19:11 - 19:36	19:36 - 20:21	20:21 - 21:18	21:18 - 22:00
2.1.1+2.1.2									
2.2.1+2.2.2									
2.2.5.1+2.2.5.2									
2.3.1+2.3.2									
2.4.1+2.4.2									
2.5.1+2.5.2									
2.6.1+2.6.2									
2.7.1+2.7.2									
2.8.1+2.8.2									

Fuente: Elaboración propia

Tabla 64. Resultados totales de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (20 de abril de 2022)

Punto	Aforo	Peatón	PMR	Ciclista por acera	Ciclista por carril bici	Ciclista por calle	Patinetes por acera	Patinetes por carril bici	Patinetes por carril calle	Total
2.1.1+2.1.2	Aforo 07	715	1	3	0	0	1	0	0	720
2.2.1+2.2.2	Aforo 06	297	2	3	8	0	5	0	5	320
2.2.5.1+2.2.5.2	Aforo 06	283	0	6	19	5	3	6	1	323
2.3.1+2.3.2	Aforo 08	137	0	0	0	3	2	1	0	143
2.4.1+2.4.2	Aforo 05	129	0	2	1	1	3	0	0	136
2.5.1+2.5.2	Aforo 03	50	0	0	0	1	2	0	0	53
2.6.1+2.6.2	Aforo 02	46	3	5	0	4	1	0	0	59
2.7.1+2.7.2	Aforo 01	990	4	4	1	1	4	0	0	1.004
2.8.1+2.8.2	Aforo 04	137	0	1	0	0	0	0	0	138
Total		2.784	10	24	29	15	21	7	6	2.896

Fuente: Elaboración propia

Tabla 65. Resultados totales (% horizontal) de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (20 de abril de 2022)

Punto	Aforo	Peatón	PMR	Ciclista por acera	Ciclista por carril bici	Ciclista por calle	Patinetes por acera	Patinetes por carril bici	Patinetes por carril calle	Total
2.1.1+2.1.2	Aforo 07	99,3%	0,1%	0,4%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	100,0%
2.2.1+2.2.2	Aforo 06	92,8%	0,6%	0,9%	2,5%	0,0%	1,6%	0,0%	1,6%	100,0%
2.2.5.1+2.2.5.2	Aforo 06	87,6%	0,0%	1,9%	5,9%	1,5%	0,9%	1,9%	0,3%	100,0%
2.3.1+2.3.2	Aforo 08	95,8%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	1,4%	0,7%	0,0%	100,0%
2.4.1+2.4.2	Aforo 05	94,9%	0,0%	1,5%	0,7%	0,7%	2,2%	0,0%	0,0%	100,0%
2.5.1+2.5.2	Aforo 03	94,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	3,8%	0,0%	0,0%	100,0%
2.6.1+2.6.2	Aforo 02	78,0%	5,1%	8,5%	0,0%	6,8%	1,7%	0,0%	0,0%	100,0%
2.7.1+2.7.2	Aforo 01	98,6%	0,4%	0,4%	0,1%	0,1%	0,4%	0,0%	0,0%	100,0%
2.8.1+2.8.2	Aforo 04	99,3%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Total		96,1%	0,3%	0,8%	1,0%	0,5%	0,7%	0,2%	0,2%	100,0%

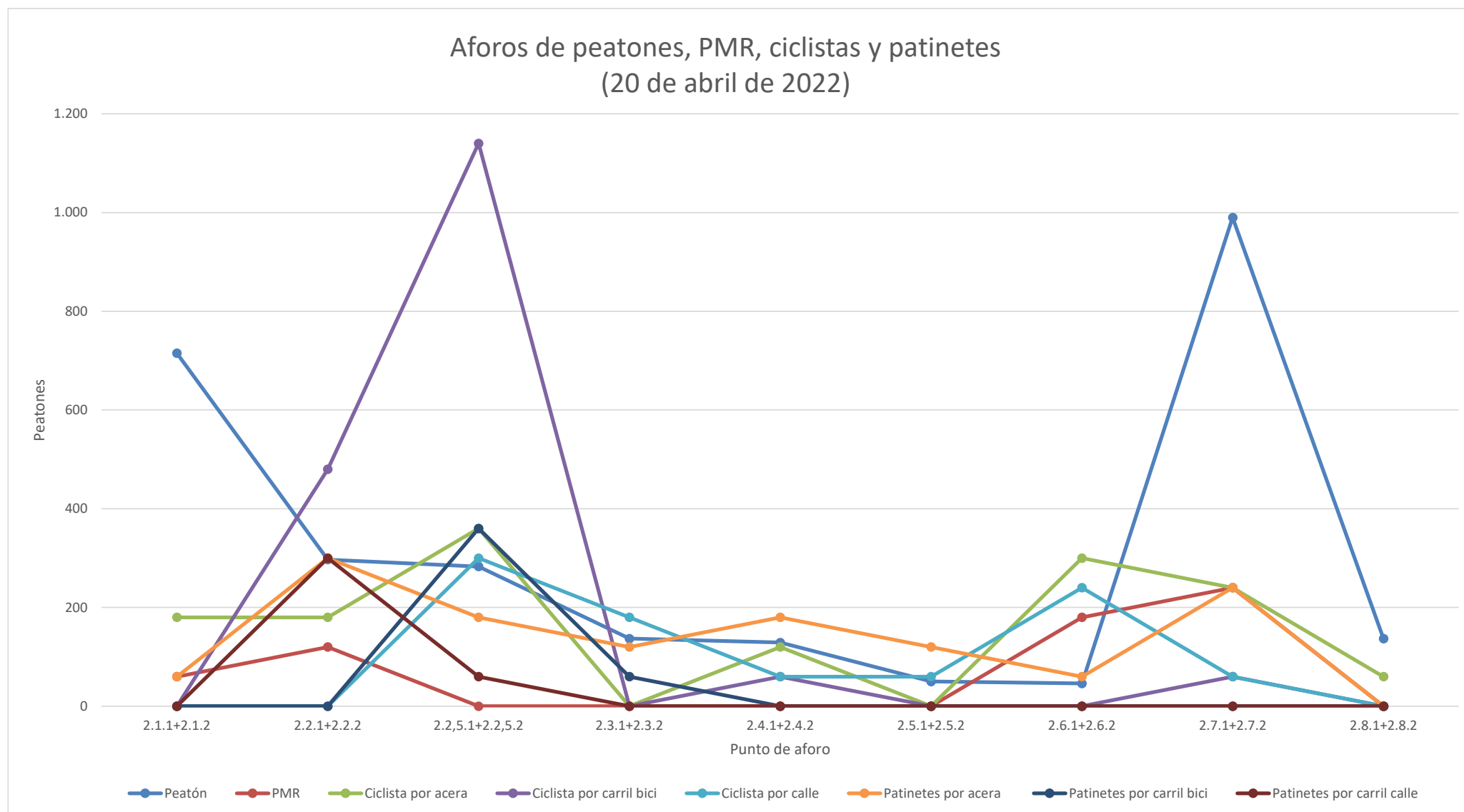
Fuente: Elaboración propia

Tabla 66. Resultados totales (% vertical) de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (20 de abril de 2022)

Punto	Aforo	Peatón	PMR	Ciclista por acera	Ciclista por carril bici	Ciclista por calle	Patinetes por acera	Patinetes por carril bici	Patinetes por carril calle	Total
2.1.1+2.1.2	Aforo 07	25,7%	10,0%	12,5%	0,0%	0,0%	4,8%	0,0%	0,0%	24,9%
2.2.1+2.2.2	Aforo 06	10,7%	20,0%	12,5%	27,6%	0,0%	23,8%	0,0%	83,3%	11,0%
2.2.5.1+2.2.5.2	Aforo 06	10,2%	0,0%	25,0%	65,5%	33,3%	14,3%	85,7%	16,7%	11,2%
2.3.1+2.3.2	Aforo 08	4,9%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%	9,5%	14,3%	0,0%	4,9%
2.4.1+2.4.2	Aforo 05	4,6%	0,0%	8,3%	3,4%	6,7%	14,3%	0,0%	0,0%	4,7%
2.5.1+2.5.2	Aforo 03	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	6,7%	9,5%	0,0%	0,0%	1,8%
2.6.1+2.6.2	Aforo 02	1,7%	30,0%	20,8%	0,0%	26,7%	4,8%	0,0%	0,0%	2,0%
2.7.1+2.7.2	Aforo 01	35,6%	40,0%	16,7%	3,4%	6,7%	19,0%	0,0%	0,0%	34,7%
2.8.1+2.8.2	Aforo 04	4,9%	0,0%	4,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,8%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 42. Resultados totales de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (20 de abril de 2022)



Fuente: Elaboración propia

Tabla 67. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (1)

Punto	Peatón							
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 8:40	8:40 - 9:20	9:20 - 9:52	9:52 - 11:20	11:20 - 12:00
1.1.1+1.1.2	3							
1.2.1+1.2.2		5						
1.2.5.1+1.2.5.2			7					
1.3.1+1.3.2				60				
1.4.1+1.4.2					12			
1.5.1+1.5.2						11		
1.6.1+1.6.2							115	
1.7.1+1.7.2								2

Punto	PMR							
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 8:40	8:40 - 9:20	9:20 - 9:52	9:52 - 11:20	11:20 - 12:00
1.1.1+1.1.2								
1.2.1+1.2.2								
1.2.5.1+1.2.5.2								
1.3.1+1.3.2								
1.4.1+1.4.2								
1.5.1+1.5.2								
1.6.1+1.6.2								
1.7.1+1.7.2								

Punto	Ciclista por acera							
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 8:40	8:40 - 9:20	9:20 - 9:52	9:52 - 11:20	11:20 - 12:00
1.1.1+1.1.2	1							
1.2.1+1.2.2								
1.2.5.1+1.2.5.2								
1.3.1+1.3.2								
1.4.1+1.4.2								
1.5.1+1.5.2								
1.6.1+1.6.2							3	
1.7.1+1.7.2								

Fuente: Elaboración propia

Tabla 68. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (2)

Punto	Ciclista por carril bici							
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 8:40	8:40 - 9:20	9:20 - 9:52	9:52 - 11:20	11:20 - 12:00
1.1.1+1.1.2								
1.2.1+1.2.2								
1.2.5.1+1.2.5.2								
1.3.1+1.3.2								
1.4.1+1.4.2								
1.5.1+1.5.2								
1.6.1+1.6.2								
1.7.1+1.7.2								
Punto	Ciclista por calle							
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 8:40	8:40 - 9:20	9:20 - 9:52	9:52 - 11:20	11:20 - 12:00
1.1.1+1.1.2								
1.2.1+1.2.2								
1.2.5.1+1.2.5.2								
1.3.1+1.3.2								
1.4.1+1.4.2								
1.5.1+1.5.2						1		
1.6.1+1.6.2								
1.7.1+1.7.2								
Punto	Patinetes por acera							
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 8:40	8:40 - 9:20	9:20 - 9:52	9:52 - 11:20	11:20 - 12:00
1.1.1+1.1.2								
1.2.1+1.2.2								
1.2.5.1+1.2.5.2								
1.3.1+1.3.2								
1.4.1+1.4.2								
1.5.1+1.5.2								
1.6.1+1.6.2								
1.7.1+1.7.2								

Fuente: Elaboración propia

Tabla 69. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (3)

Punto	Patinetes por carril bici							
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 8:40	8:40 - 9:20	9:20 - 9:52	9:52 - 11:20	11:20 - 12:00
1.1.1+1.1.2								
1.2.1+1.2.2								
1.2.5.1+1.2.5.2								
1.3.1+1.3.2								
1.4.1+1.4.2								
1.5.1+1.5.2								
1.6.1+1.6.2								
1.7.1+1.7.2								
Punto	Patinetes por carril calle							
	7:00 - 7:30	7:30 - 7:50	7:50 - 8:25	8:25 - 8:40	8:40 - 9:20	9:20 - 9:52	9:52 - 11:20	11:20 - 12:00
1.1.1+1.1.2								
1.2.1+1.2.2								
1.2.5.1+1.2.5.2								
1.3.1+1.3.2								
1.4.1+1.4.2								
1.5.1+1.5.2								
1.6.1+1.6.2								
1.7.1+1.7.2								

Fuente: Elaboración propia

Tabla 70. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (4)

Punto	Peatón						
	12:25 - 12:46	12:46 - 13:25	13:25 - 14:05	14:05 - 14:50	14:50 - 15:36	15:36 - 16:30	16:30 - 17:00
1.1.1+1.1.2	57	67	411	36	16	158	8
1.2.1+1.2.2							
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2							
1.4.1+1.4.2							
1.5.1+1.5.2							
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							
Punto	PMR						
	12:25 - 12:46	12:46 - 13:25	13:25 - 14:05	14:05 - 14:50	14:50 - 15:36	15:36 - 16:30	16:30 - 17:00
1.1.1+1.1.2	1		2	1	1		
1.2.1+1.2.2							
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2							
1.4.1+1.4.2							
1.5.1+1.5.2							
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							
Punto	Ciclista por acera						
	12:25 - 12:46	12:46 - 13:25	13:25 - 14:05	14:05 - 14:50	14:50 - 15:36	15:36 - 16:30	16:30 - 17:00
1.1.1+1.1.2	1		6		1		
1.2.1+1.2.2							
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2							
1.4.1+1.4.2							
1.5.1+1.5.2							
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							

Fuente: Elaboración propia

Tabla 71. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (5)

Punto	Ciclista por carril bici						
	12:25 - 12:46	12:46 - 13:25	13:25 - 14:05	14:05 - 14:50	14:50 - 15:36	15:36 - 16:30	16:30 - 17:00
1.1.1+1.1.2							
1.2.1+1.2.2							
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2							
1.4.1+1.4.2							
1.5.1+1.5.2							
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							
Punto	Ciclista por calle						
	12:25 - 12:46	12:46 - 13:25	13:25 - 14:05	14:05 - 14:50	14:50 - 15:36	15:36 - 16:30	16:30 - 17:00
1.1.1+1.1.2							
1.2.1+1.2.2							
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2							
1.4.1+1.4.2							
1.5.1+1.5.2					1		
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							
Punto	Patinetes por acera						
	12:25 - 12:46	12:46 - 13:25	13:25 - 14:05	14:05 - 14:50	14:50 - 15:36	15:36 - 16:30	16:30 - 17:00
1.1.1+1.1.2							
1.2.1+1.2.2	1						
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2			2				
1.4.1+1.4.2							
1.5.1+1.5.2							
1.6.1+1.6.2						2	
1.7.1+1.7.2							

Fuente: Elaboración propia

Tabla 72. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (6)

Punto	Patinetes por carril bici						
	12:25 - 12:46	12:46 - 13:25	13:25 - 14:05	14:05 - 14:50	14:50 - 15:36	15:36 - 16:30	16:30 - 17:00
1.1.1+1.1.2							
1.2.1+1.2.2							
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2							
1.4.1+1.4.2							
1.5.1+1.5.2							
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							
Punto	Patinetes por carril calle						
	12:25 - 12:46	12:46 - 13:25	13:25 - 14:05	14:05 - 14:50	14:50 - 15:36	15:36 - 16:30	16:30 - 17:00
1.1.1+1.1.2							
1.2.1+1.2.2							
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2							
1.4.1+1.4.2							
1.5.1+1.5.2							
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							

Fuente: Elaboración propia

Tabla 73. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (7)

Punto	Peatón						
	17:30 - 17:51	17:51 - 18:32	18:32 - 19:16	19:16 - 19:56	19:56 - 20:32	20:32 - 21:17	21:17 - 22:00
1.1.1+1.1.2	120	117	436	267	168	107	3
1.2.1+1.2.2							
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2							
1.4.1+1.4.2							
1.5.1+1.5.2							
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							
Punto	PMR						
	17:30 - 17:51	17:51 - 18:32	18:32 - 19:16	19:16 - 19:56	19:56 - 20:32	20:32 - 21:17	21:17 - 22:00
1.1.1+1.1.2							
1.2.1+1.2.2							
1.2.5.1+1.2.5.2		1					
1.3.1+1.3.2							
1.4.1+1.4.2							
1.5.1+1.5.2							
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							
Punto	Ciclista por acera						
	17:30 - 17:51	17:51 - 18:32	18:32 - 19:16	19:16 - 19:56	19:56 - 20:32	20:32 - 21:17	21:17 - 22:00
1.1.1+1.1.2							
1.2.1+1.2.2							
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2			15				
1.4.1+1.4.2							
1.5.1+1.5.2					2		
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							

Fuente: Elaboración propia

Tabla 74. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (8)

Punto	Ciclista por carril bici						
	17:30 - 17:51	17:51 - 18:32	18:32 - 19:16	19:16 - 19:56	19:56 - 20:32	20:32 - 21:17	21:17 - 22:00
1.1.1+1.1.2							
1.2.1+1.2.2							
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2			9				
1.4.1+1.4.2				6			
1.5.1+1.5.2							
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							
Punto	Ciclista por calle						
	17:30 - 17:51	17:51 - 18:32	18:32 - 19:16	19:16 - 19:56	19:56 - 20:32	20:32 - 21:17	21:17 - 22:00
1.1.1+1.1.2							
1.2.1+1.2.2	1						
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2							
1.4.1+1.4.2				1			
1.5.1+1.5.2							
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							
Punto	Patinetes por acera						
	17:30 - 17:51	17:51 - 18:32	18:32 - 19:16	19:16 - 19:56	19:56 - 20:32	20:32 - 21:17	21:17 - 22:00
1.1.1+1.1.2							
1.2.1+1.2.2	2						
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2			5				
1.4.1+1.4.2							
1.5.1+1.5.2							
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							

Fuente: Elaboración propia

Tabla 75. Resultados de los aforos peatonales, ciclistas y VMP el 21 de abril de 2022 (9)

Punto	Patinetes por carril bici						
	17:30 - 17:51	17:51 - 18:32	18:32 - 19:16	19:16 - 19:56	19:56 - 20:32	20:32 - 21:17	21:17 - 22:00
1.1.1+1.1.2							
1.2.1+1.2.2							
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2							
1.4.1+1.4.2							
1.5.1+1.5.2							
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							
Punto	Patinetes por carril calle						
	17:30 - 17:51	17:51 - 18:32	18:32 - 19:16	19:16 - 19:56	19:56 - 20:32	20:32 - 21:17	21:17 - 22:00
1.1.1+1.1.2							
1.2.1+1.2.2							
1.2.5.1+1.2.5.2							
1.3.1+1.3.2							
1.4.1+1.4.2							
1.5.1+1.5.2							
1.6.1+1.6.2							
1.7.1+1.7.2							

Fuente: Elaboración propia

Tabla 76. Resultados totales de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (21 de abril de 2022)

Punto	Aforo	Peatón	PMR	Ciclista por acera	Ciclista por carril bici	Ciclista por calle	Patinetes por acera	Patinetes por carril bici	Patinetes por carril calle	Total
1.1.1+1.1.2	Aforo 09	138	0	1	0	1	2	0	0	142
1.2.1+1.2.2	Aforo 10	182	1	1	0	1	3	0	0	188
1.2.5.1+1.2.5.2	Aforo 10	191	1	0	0	0	0	0	0	192
1.3.1+1.3.2	Aforo 11	907	2	21	9	0	7	0	0	946
1.4.1+1.4.2	Aforo 12	315	1	0	6	1	0	0	0	323
1.5.1+1.5.2	Aforo 13	195	1	3	0	2	0	0	0	201
1.6.1+1.6.2	Aforo 14	380	0	3	0	0	2	0	0	385
1.7.1+1.7.2	Aforo 15	13	0	0	0	0	0	0	0	13
Total		2.321	6	29	15	5	14	0	0	2.390

Fuente: Elaboración propia

Tabla 77. Resultados totales (% horizontal) de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (21 de abril de 2022)

Punto	Aforo	Peatón	PMR	Ciclista por acera	Ciclista por carril bici	Ciclista por calle	Patinetes por acera	Patinetes por carril bici	Patinetes por carril calle	Total
1.1.1+1.1.2	Aforo 09	97,2%	0,0%	0,7%	0,0%	0,7%	1,4%	0,0%	0,0%	100,0%
1.2.1+1.2.2	Aforo 10	96,8%	0,5%	0,5%	0,0%	0,5%	1,6%	0,0%	0,0%	100,0%
1.2.5.1+1.2.5.2	Aforo 10	99,5%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
1.3.1+1.3.2	Aforo 11	95,9%	0,2%	2,2%	1,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	100,0%
1.4.1+1.4.2	Aforo 12	97,5%	0,3%	0,0%	1,9%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
1.5.1+1.5.2	Aforo 13	97,0%	0,5%	1,5%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
1.6.1+1.6.2	Aforo 14	98,7%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	100,0%
1.7.1+1.7.2	Aforo 15	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Total		97,1%	0,3%	1,2%	0,6%	0,2%	0,6%	0,0%	0,0%	100,0%

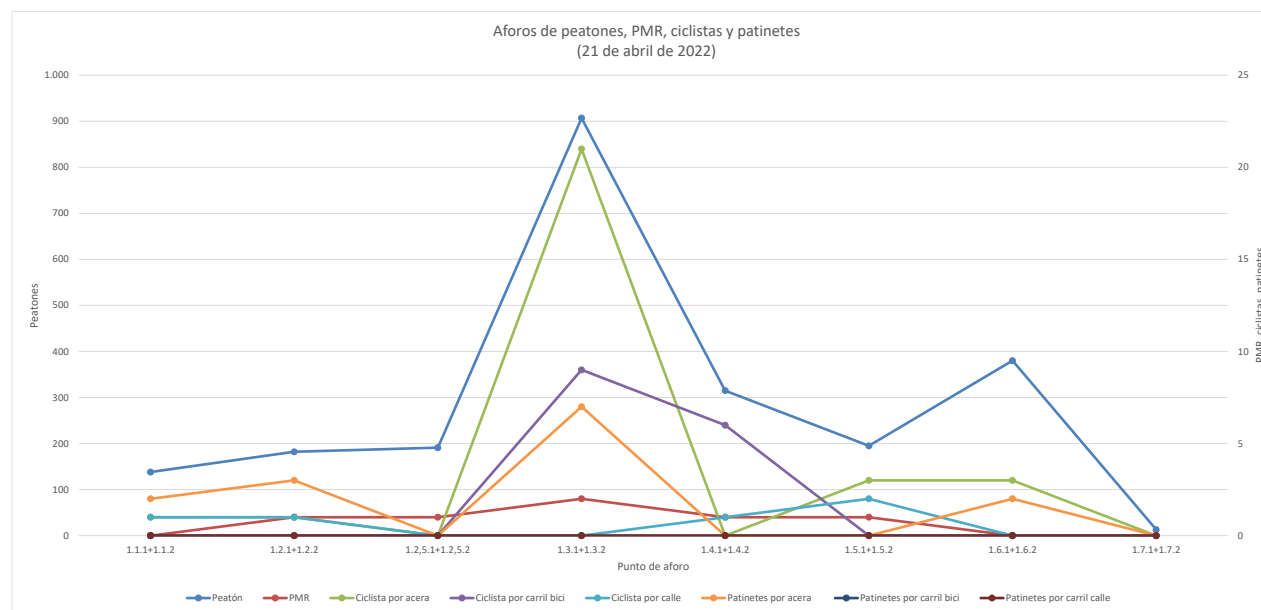
Fuente: Elaboración propia

Tabla 78. Resultados totales (% vertical) de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (21 de abril de 2022)

Punto	Aforo	Peatón	PMR	Ciclista por acera	Ciclista por carril bici	Ciclista por calle	Patinetes por acera	Patinetes por carril bici	Patinetes por carril calle	Total
1.1.1+1.1.2	Aforo 09	5,9%	0,0%	3,4%	0,0%	20,0%	14,3%	0,0%	0,0%	5,9%
1.2.1+1.2.2	Aforo 10	7,8%	16,7%	3,4%	0,0%	20,0%	21,4%	0,0%	0,0%	7,9%
1.2.5.1+1.2.5.2	Aforo 10	8,2%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,0%
1.3.1+1.3.2	Aforo 11	39,1%	33,3%	72,4%	60,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	39,6%
1.4.1+1.4.2	Aforo 12	13,6%	16,7%	0,0%	40,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	13,5%
1.5.1+1.5.2	Aforo 13	8,4%	16,7%	10,3%	0,0%	40,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,4%
1.6.1+1.6.2	Aforo 14	16,4%	0,0%	10,3%	0,0%	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	16,1%
1.7.1+1.7.2	Aforo 15	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%

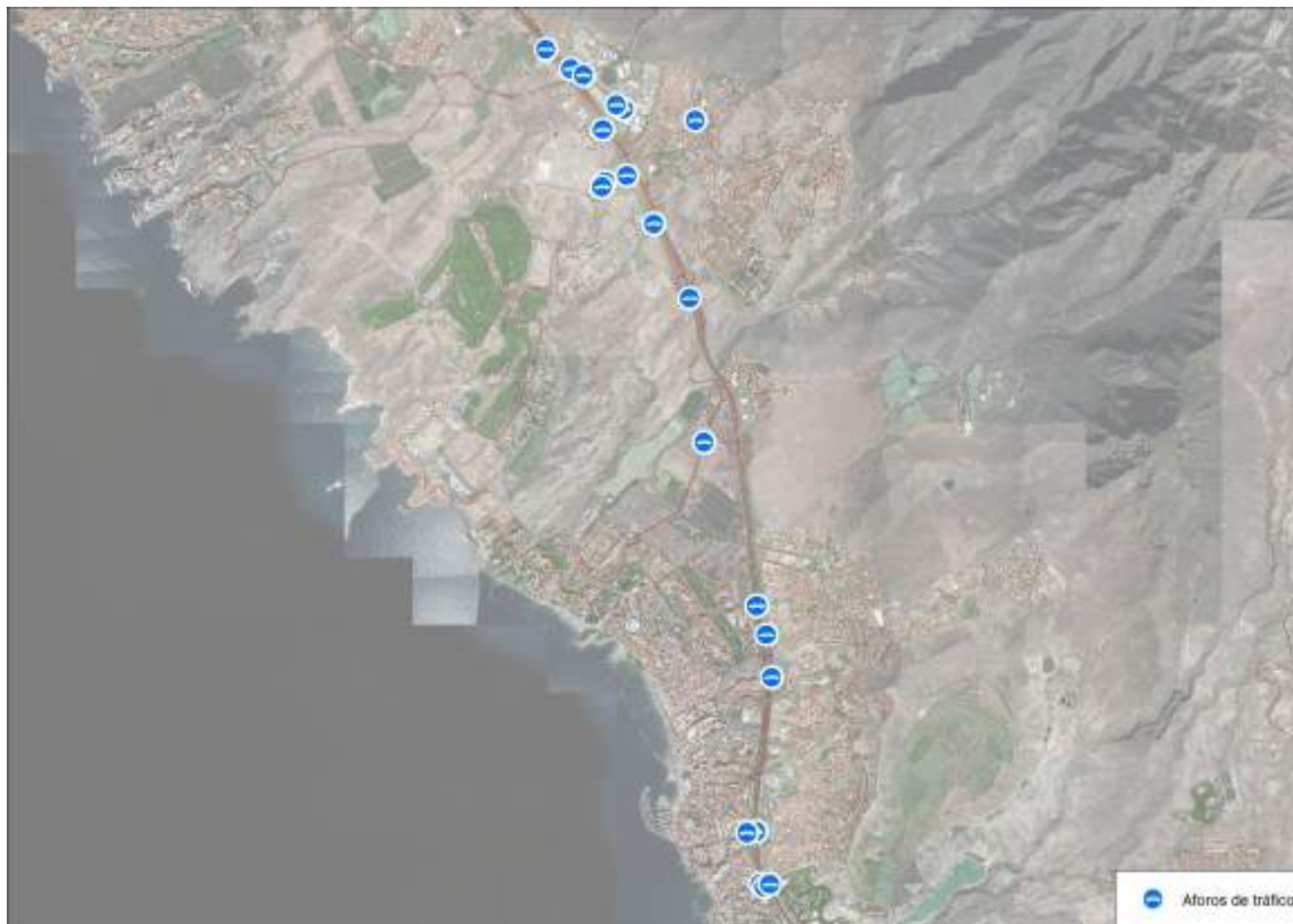
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 43. Resultados totales de los aforos peatonales, ciclistas y VMP (21 de abril de 2022)



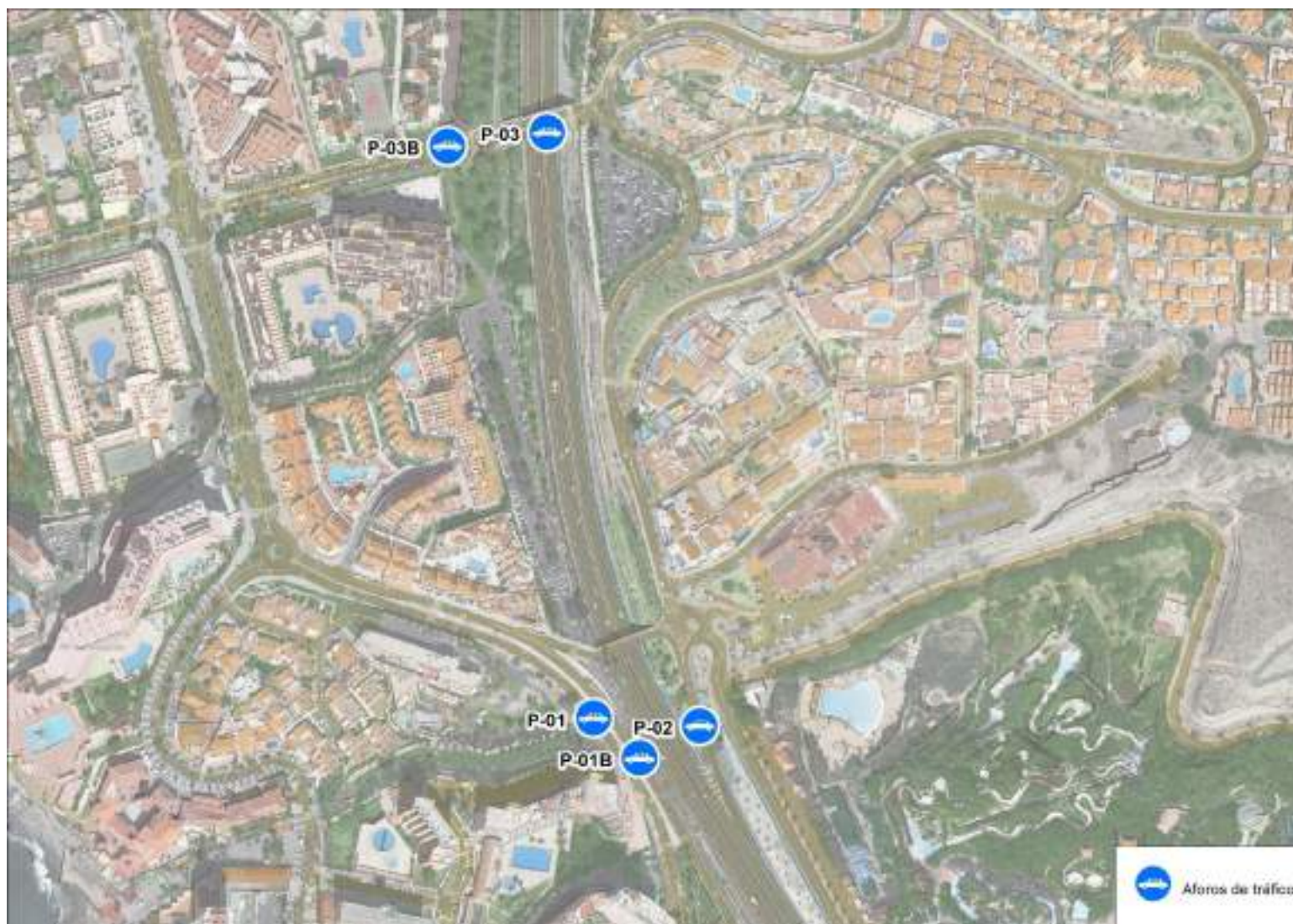
B. Aforos de tráfico

Ilustración 112. Ubicación aforos trabajo de campo (1)



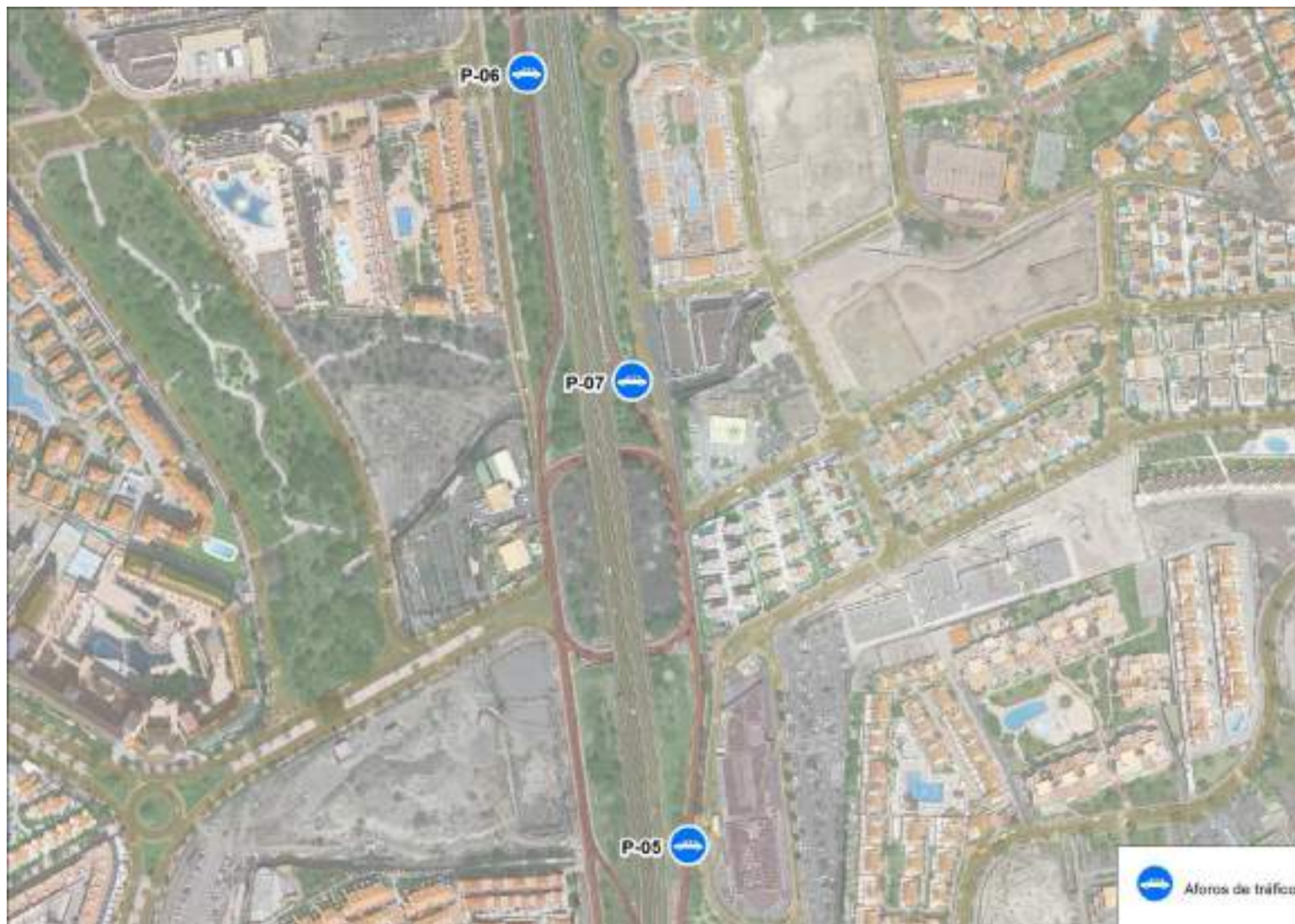
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 113. Ubicación aforos trabajo de campo (2)



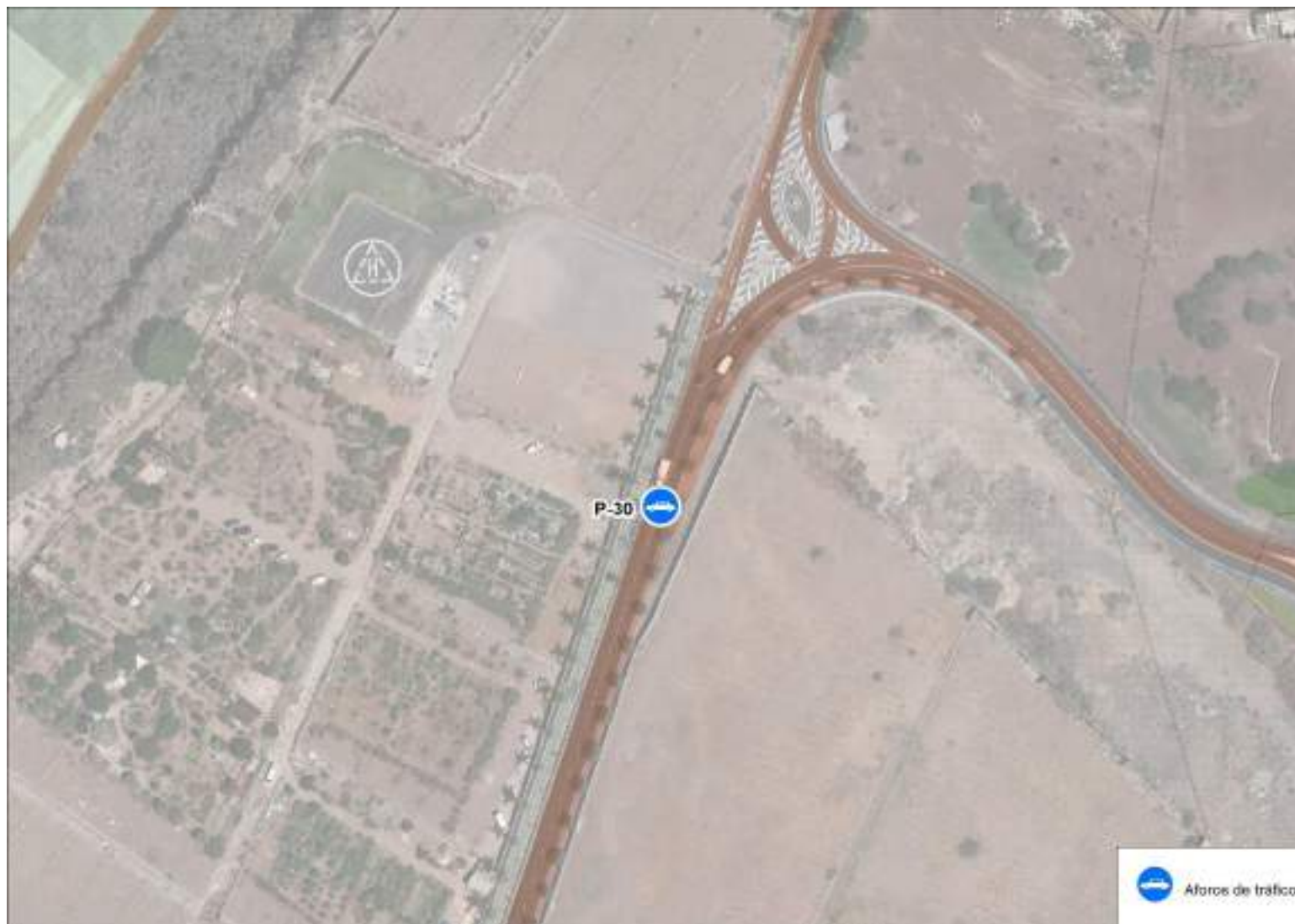
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 114. Ubicación aforos trabajo de campo (3)



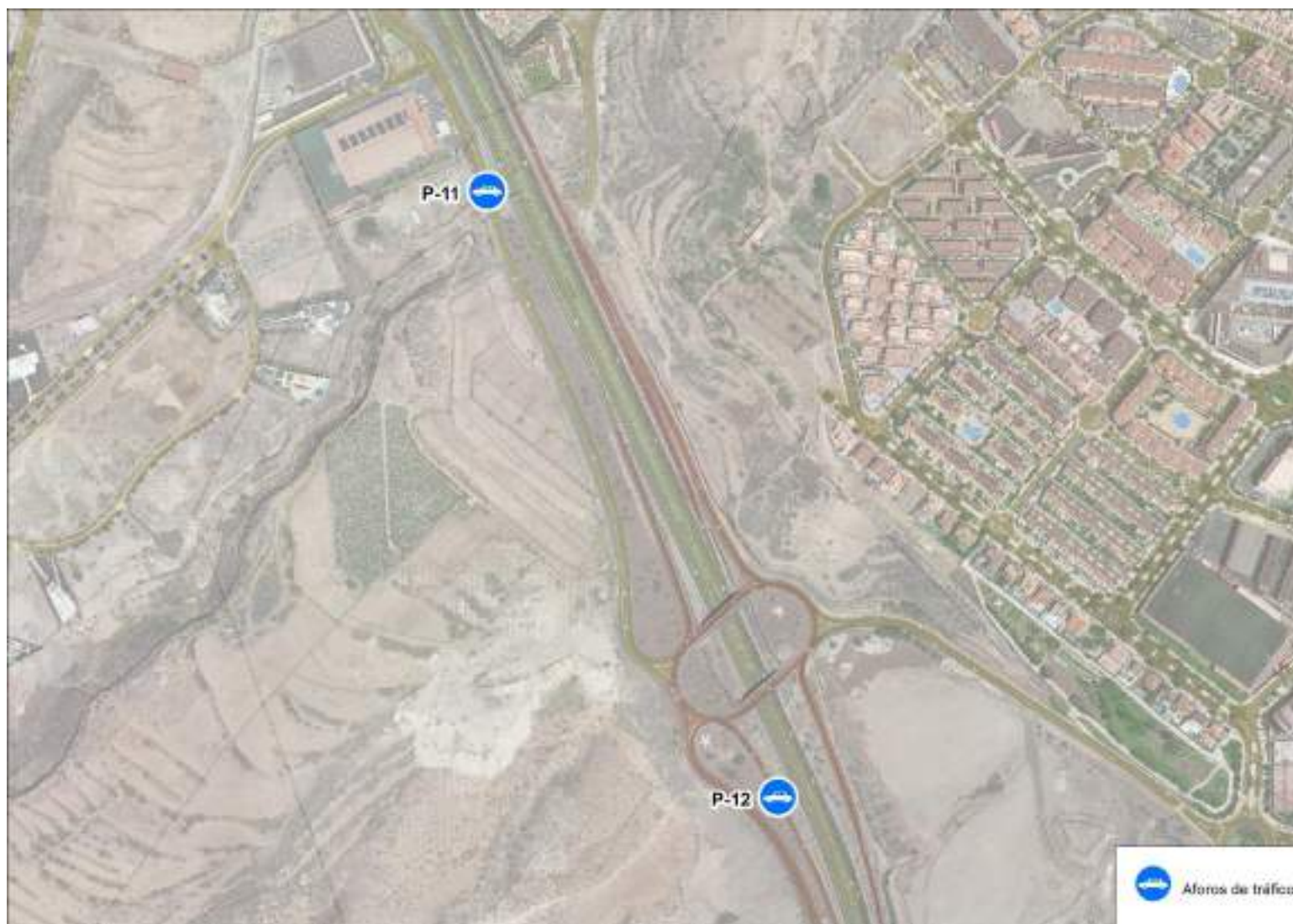
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 115. Ubicación aforos trabajo de campo (4)



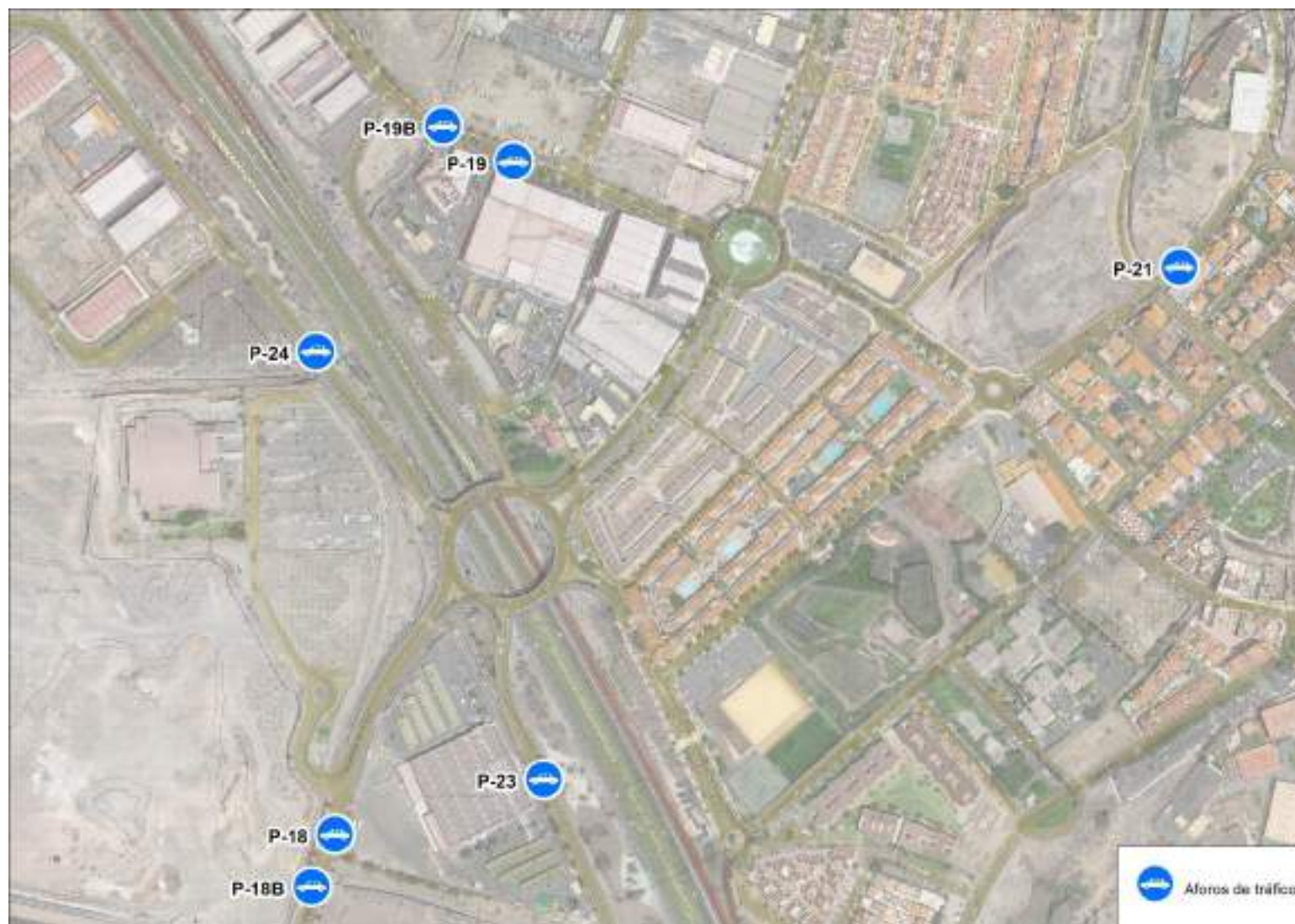
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 116. Ubicación aforos trabajo de campo (5)



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 117. Ubicación aforos trabajo de campo (6)



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 118. Ubicación aforos trabajo de campo (7)



Fuente: Elaboración propia

Tabla 79. Resultados aforo P-01

Hora	P-01		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	168	8	176
1 - 2	93	2	95
2 - 3	51	4	55
3 - 4	25	2	26
4 - 5	14	2	15
5 - 6	24	3	26
6 - 7	59	8	67
7 - 8	132	23	155
8 - 9	274	43	317
9 - 10	376	42	418
10 - 11	464	50	514
11 - 12	490	47	537
12 - 13	503	54	556
13 - 14	502	37	539
14 - 15	551	48	599
15 - 16	736	70	805
16 - 17	862	65	927
17 - 18	738	59	796
18 - 19	513	28	541
19 - 20	416	26	442
20 - 21	287	16	303
21 - 22	255	13	267
22 - 23	264	12	276
23 - 0	241	6	247
Total IMD	8.033	661	8.694

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 44. Distribución horaria aforo P-01

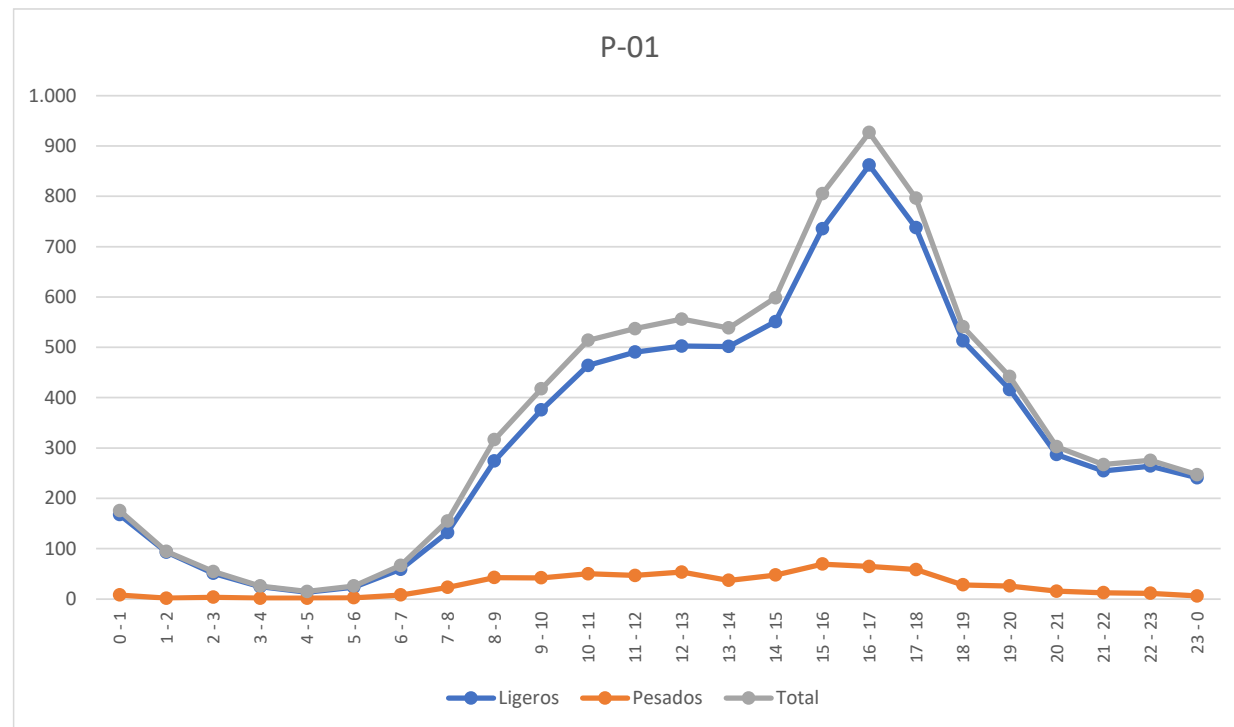


Tabla 80. Resultados aforo P-01B

Hora	P-01B		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	100	4	104
1 - 2	55	1	56
2 - 3	65	0	65
3 - 4	18	0	18
4 - 5	12	1	13
5 - 6	18	6	24
6 - 7	43	13	56
7 - 8	107	13	119
8 - 9	162	17	178
9 - 10	265	17	282
10 - 11	314	15	328
11 - 12	333	15	348
12 - 13	328	25	353
13 - 14	326	15	341
14 - 15	278	13	291
15 - 16	278	13	290
16 - 17	293	12	305
17 - 18	298	18	316
18 - 19	294	17	310
19 - 20	268	16	284
20 - 21	206	10	216
21 - 22	175	11	185
22 - 23	183	4	186
23 - 0	143	3	146
Total IMD	4.557	252	4.809

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 45. Distribución horaria aforo P-01B

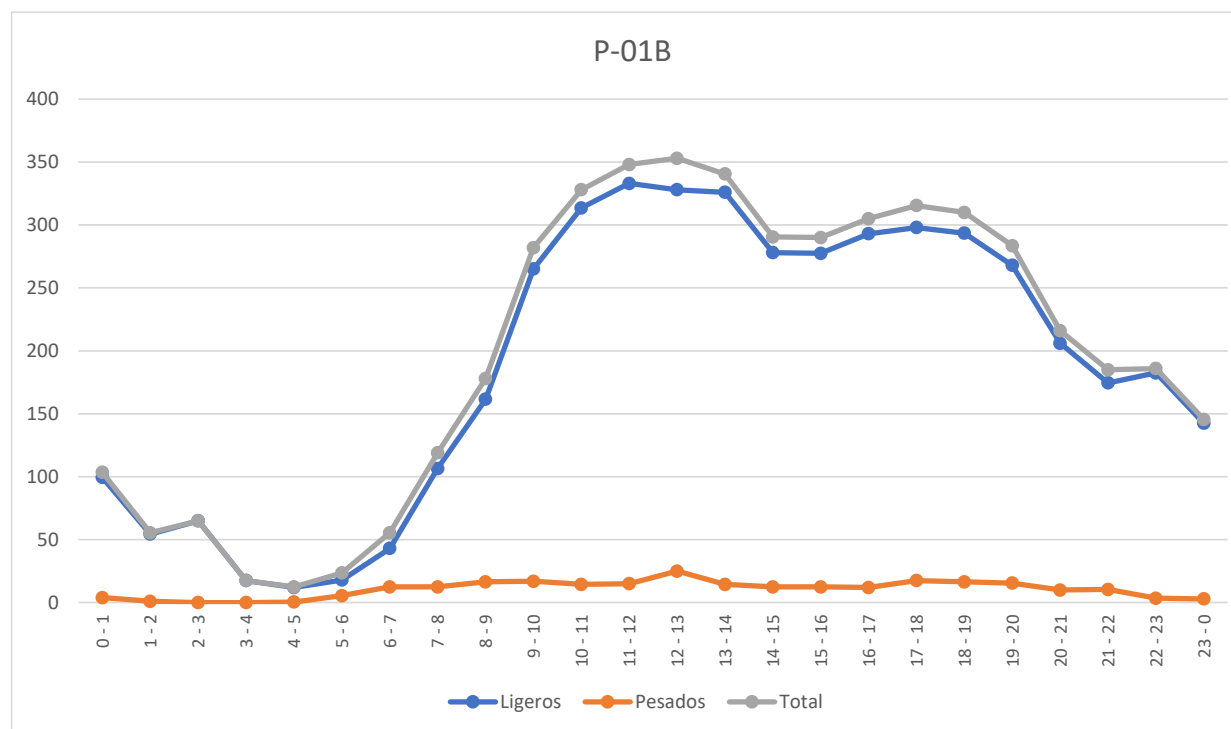


Tabla 81. Resultados aforo P-02

Hora	P-02		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	51	1	52
1 - 2	23	1	24
2 - 3	18	0	18
3 - 4	18	3	21
4 - 5	26	0	26
5 - 6	54	1	55
6 - 7	203	3	206
7 - 8	346	9	355
8 - 9	449	10	459
9 - 10	555	17	572
10 - 11	434	17	451
11 - 12	429	9	438
12 - 13	404	10	414
13 - 14	374	13	387
14 - 15	343	7	349
15 - 16	358	10	368
16 - 17	308	10	318
17 - 18	344	10	354
18 - 19	340	4	344
19 - 20	258	2	260
20 - 21	174	2	176
21 - 22	143	1	144
22 - 23	134	0	134
23 - 0	116	0	116
Total IMD	5.898	138	6.035

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 46. Distribución horaria aforo P-02

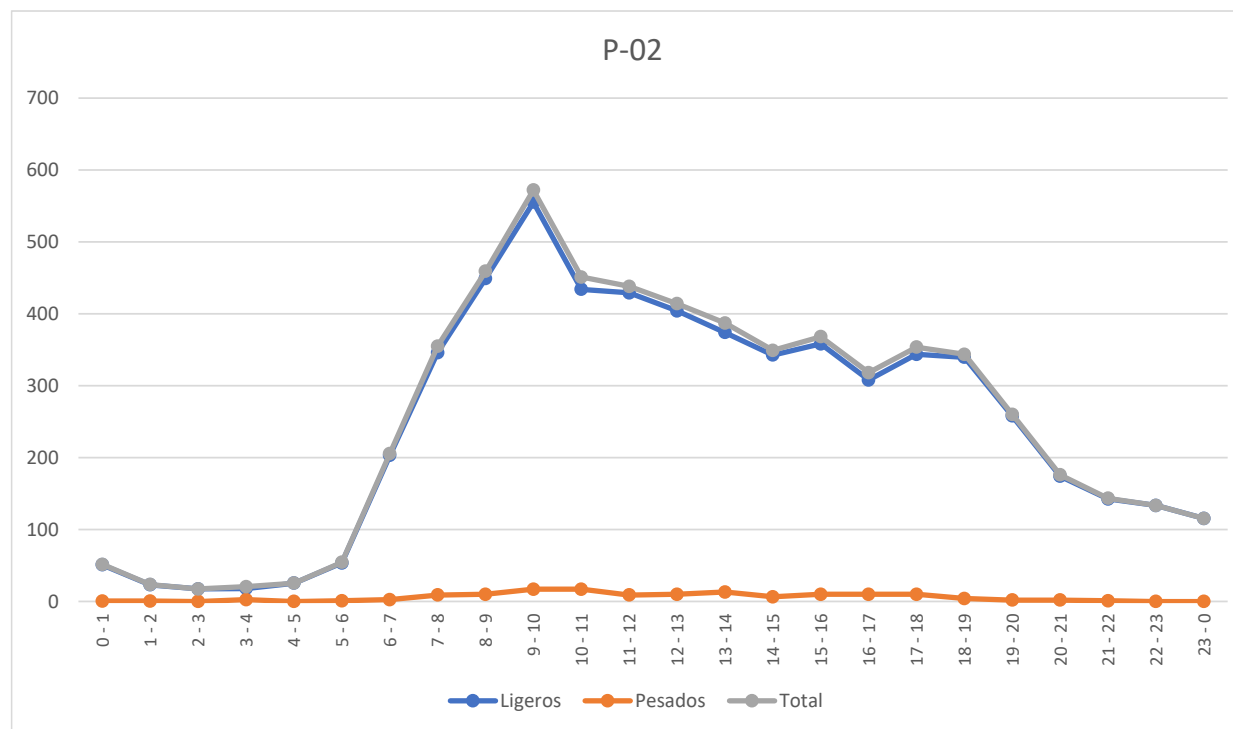


Tabla 82. Resultados aforo P-03

Hora	P-03		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	26	0	26
1 - 2	14	0	14
2 - 3	8	0	8
3 - 4	7	0	7
4 - 5	5	0	5
5 - 6	5	0	5
6 - 7	23	0	23
7 - 8	19	1	21
8 - 9	26	0	26
9 - 10	52	0	52
10 - 11	58	1	59
11 - 12	76	1	77
12 - 13	90	1	91
13 - 14	80	0	80
14 - 15	65	1	66
15 - 16	77	1	78
16 - 17	82	1	83
17 - 18	80	1	80
18 - 19	82	1	84
19 - 20	77	1	78
20 - 21	53	1	54
21 - 22	45	0	46
22 - 23	45	0	46
23 - 0	37	0	37
Total IMD	1.132	11	1.143

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 47. Distribución horaria aforo P-03

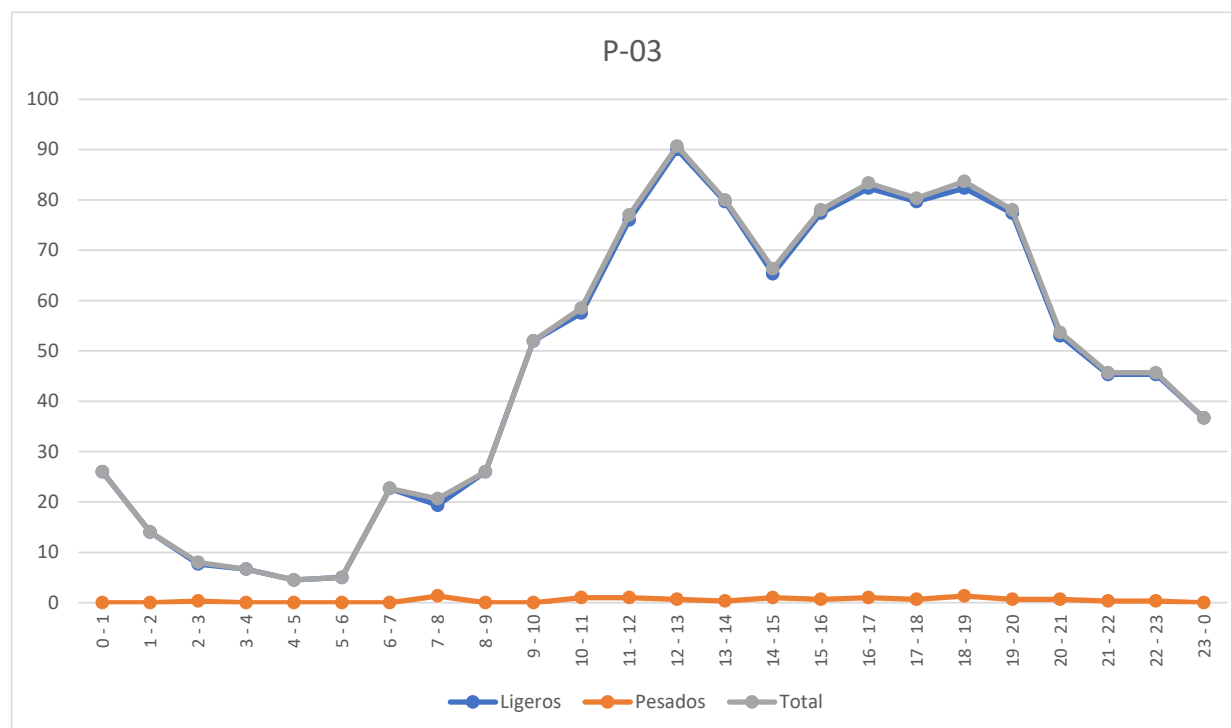


Tabla 83. Resultados aforo P-03B

Hora	P-03B		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	28	3	31
1 - 2	10	0	10
2 - 3	3	1	4
3 - 4	3	0	3
4 - 5	4	3	7
5 - 6	7	1	8
6 - 7	19	4	22
7 - 8	38	3	41
8 - 9	75	6	81
9 - 10	139	19	158
10 - 11	156	21	176
11 - 12	141	19	160
12 - 13	150	14	164
13 - 14	151	21	172
14 - 15	173	14	186
15 - 16	261	31	292
16 - 17	267	26	292
17 - 18	176	17	193
18 - 19	146	10	156
19 - 20	110	7	116
20 - 21	80	9	88
21 - 22	57	6	63
22 - 23	47	5	52
23 - 0	37	5	42
Total IMD	2.273	239	2.512

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 48. Distribución horaria aforo P-03B

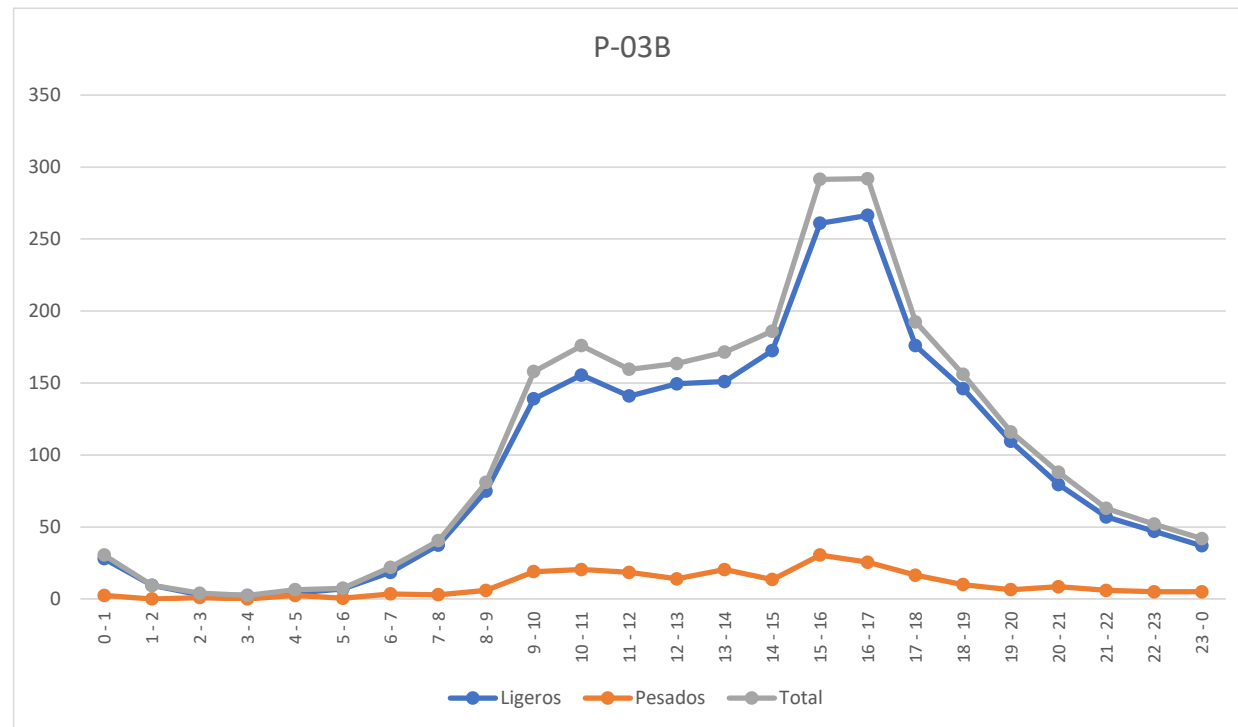


Tabla 84. Resultados aforo P-04

Hora	P-04		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	299	10	308
1 - 2	129	4	133
2 - 3	81	9	90
3 - 4	51	2	53
4 - 5	43	6	49
5 - 6	40	1	41
6 - 7	71	7	77
7 - 8	173	8	181
8 - 9	289	18	307
9 - 10	464	12	476
10 - 11	616	13	630
11 - 12	635	18	653
12 - 13	648	16	664
13 - 14	619	19	638
14 - 15	594	12	605
15 - 16	744	24	767
16 - 17	780	54	834
17 - 18	732	30	762
18 - 19	646	14	660
19 - 20	492	6	497
20 - 21	323	5	328
21 - 22	302	3	305
22 - 23	583	21	604
23 - 0	527	9	536
Total IMD	9.876	314	10.190

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 49. Distribución horaria aforo P-04

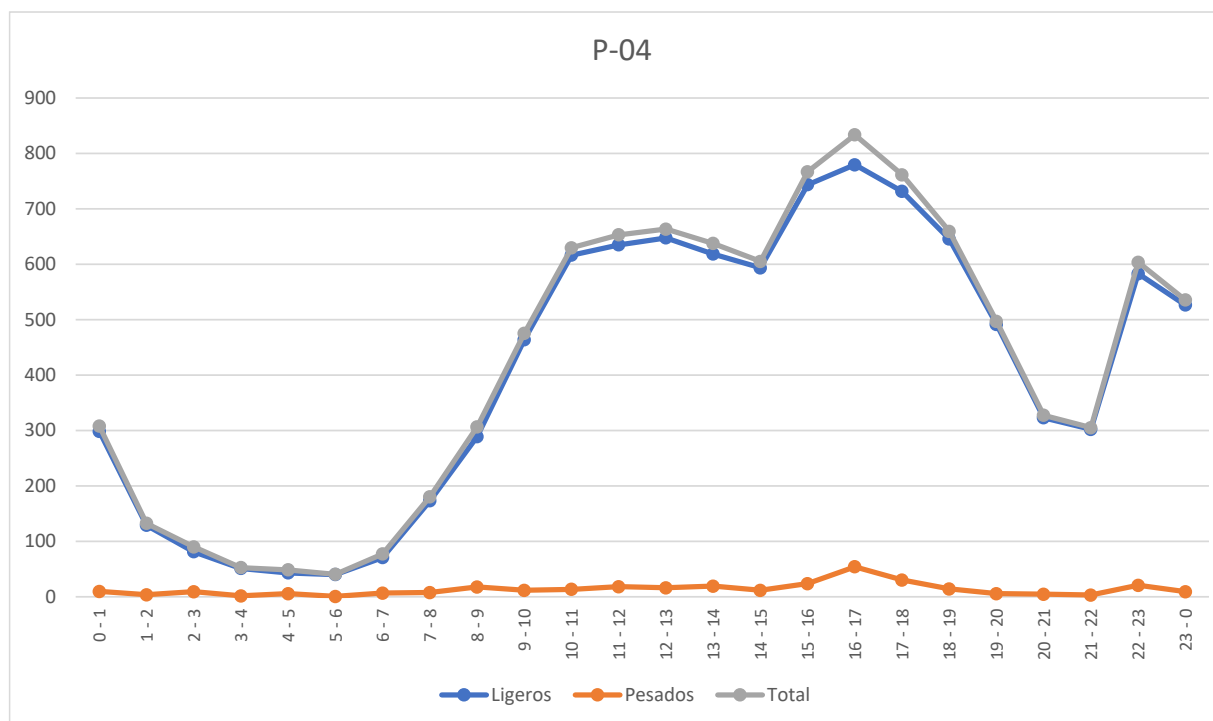


Tabla 85. Resultados aforo P-05

Hora	P-05		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	128	2	130
1 - 2	63	2	65
2 - 3	65	1	65
3 - 4	34	1	35
4 - 5	35	0	35
5 - 6	109	1	110
6 - 7	333	3	335
7 - 8	592	17	609
8 - 9	689	15	704
9 - 10	834	26	860
10 - 11	854	31	885
11 - 12	893	28	921
12 - 13	962	39	1.001
13 - 14	932	29	961
14 - 15	945	35	979
15 - 16	904	28	932
16 - 17	892	30	922
17 - 18	945	28	973
18 - 19	859	18	877
19 - 20	776	18	794
20 - 21	565	12	577
21 - 22	496	10	506
22 - 23	235	9	244
23 - 0	169	3	172
Total IMD	13.306	381	13.686

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 50. Distribución horaria aforo P-05

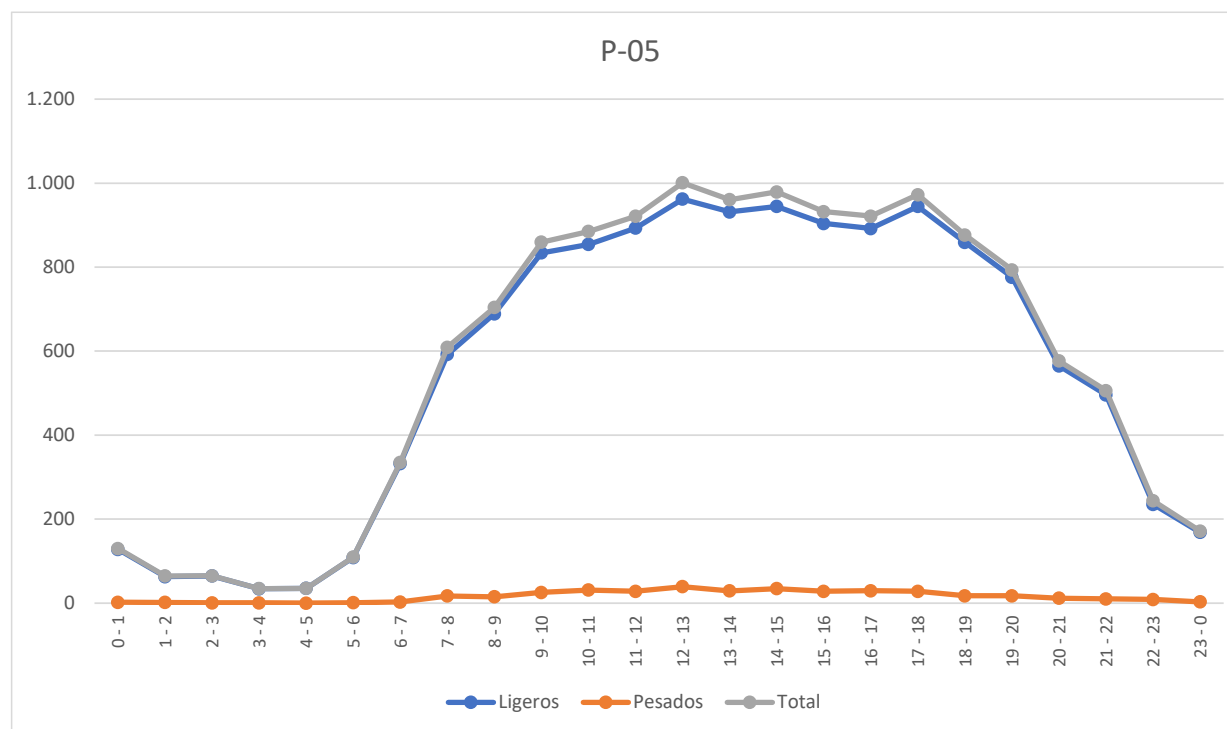


Tabla 86. Resultados aforo P-06

Hora	P-06		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	43	1	44
1 - 2	25	1	26
2 - 3	19	1	19
3 - 4	18	0	18
4 - 5	23	0	23
5 - 6	46	0	47
6 - 7	90	2	91
7 - 8	175	5	180
8 - 9	183	5	188
9 - 10	227	5	232
10 - 11	279	6	284
11 - 12	292	5	297
12 - 13	270	4	275
13 - 14	334	9	343
14 - 15	313	6	319
15 - 16	267	4	270
16 - 17	222	2	225
17 - 18	238	4	242
18 - 19	270	3	273
19 - 20	293	2	295
20 - 21	185	1	186
21 - 22	141	0	141
22 - 23	111	1	112
23 - 0	67	1	68
Total IMD	4.131	67	4.198

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 51. Distribución horaria aforo P-06

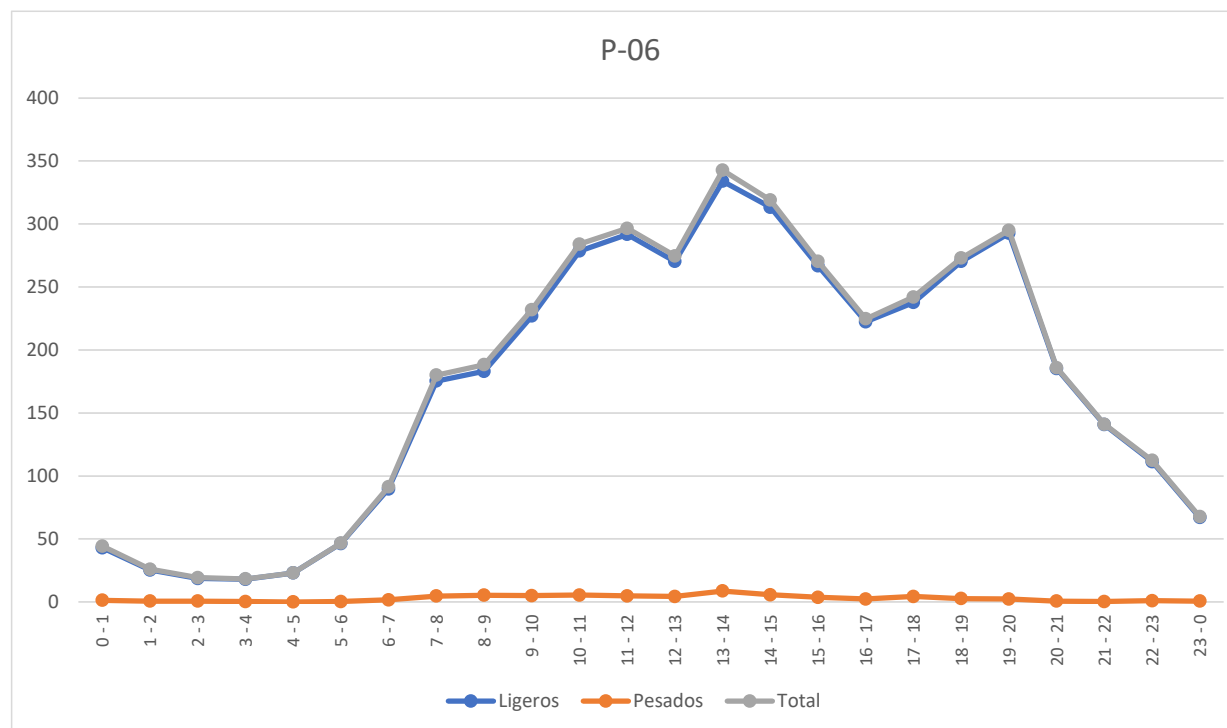


Tabla 87. Resultados aforo P-07

Hora	P-07		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	15	1	16
1 - 2	6	1	7
2 - 3	6	1	6
3 - 4	10	1	11
4 - 5	11	1	11
5 - 6	31	0	31
6 - 7	61	1	62
7 - 8	228	2	230
8 - 9	396	3	399
9 - 10	495	4	499
10 - 11	607	5	612
11 - 12	658	6	664
12 - 13	688	4	691
13 - 14	702	9	711
14 - 15	654	7	661
15 - 16	718	6	724
16 - 17	790	3	793
17 - 18	735	5	740
18 - 19	630	5	635
19 - 20	532	3	535
20 - 21	416	2	418
21 - 22	281	1	282
22 - 23	3	1	3
23 - 0	1	0	1
Total IMD	8.669	69	8.738

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 52. Distribución horaria aforo P-07

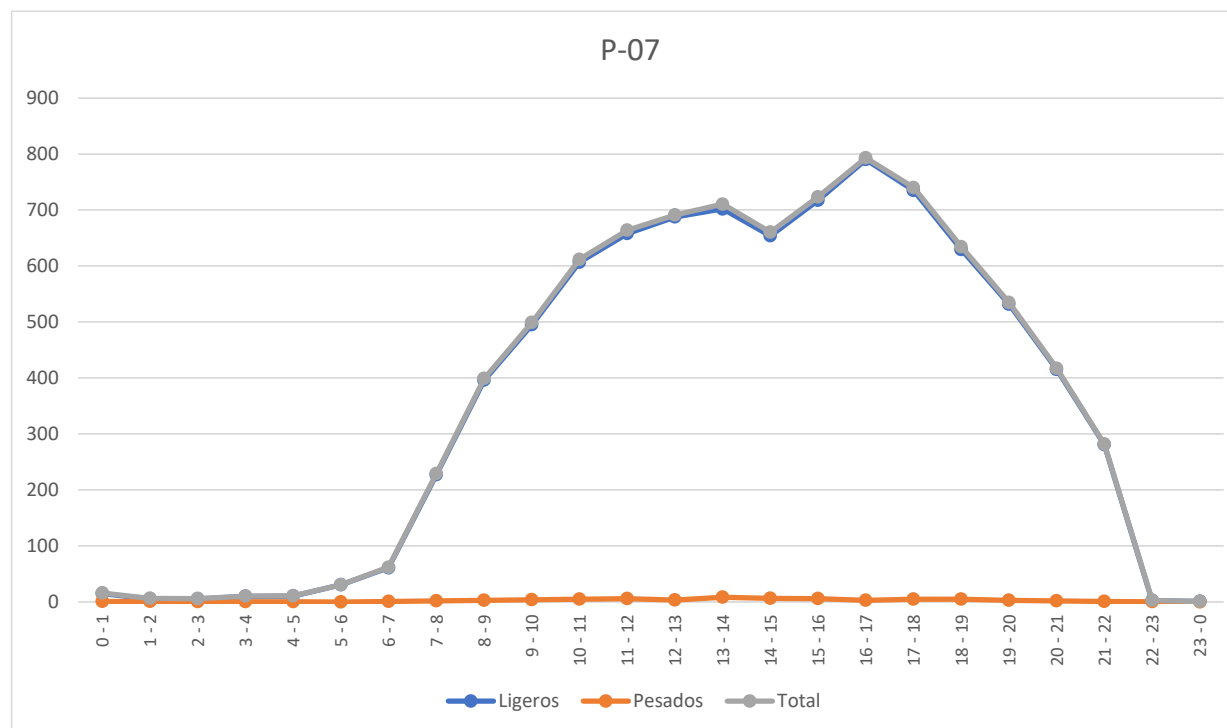


Tabla 88. Resultados aforo P-11. Sentido Arona

Hora	P-11. Sentido Arona		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	135	3	138
1 - 2	72	3	76
2 - 3	35	2	37
3 - 4	22	1	23
4 - 5	32	0	33
5 - 6	60	1	61
6 - 7	105	0	105
7 - 8	205	9	215
8 - 9	228	7	234
9 - 10	364	6	370
10 - 11	488	6	494
11 - 12	564	4	568
12 - 13	573	4	577
13 - 14	601	9	610
14 - 15	556	10	566
15 - 16	523	8	531
16 - 17	514	7	521
17 - 18	481	8	489
18 - 19	519	5	524
19 - 20	539	5	544
20 - 21	447	4	451
21 - 22	336	4	340
22 - 23	286	4	290
23 - 0	223	5	228
Total IMD	7.909	115	8.024

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 53. Distribución horaria aforo P-11. Sentido Arona

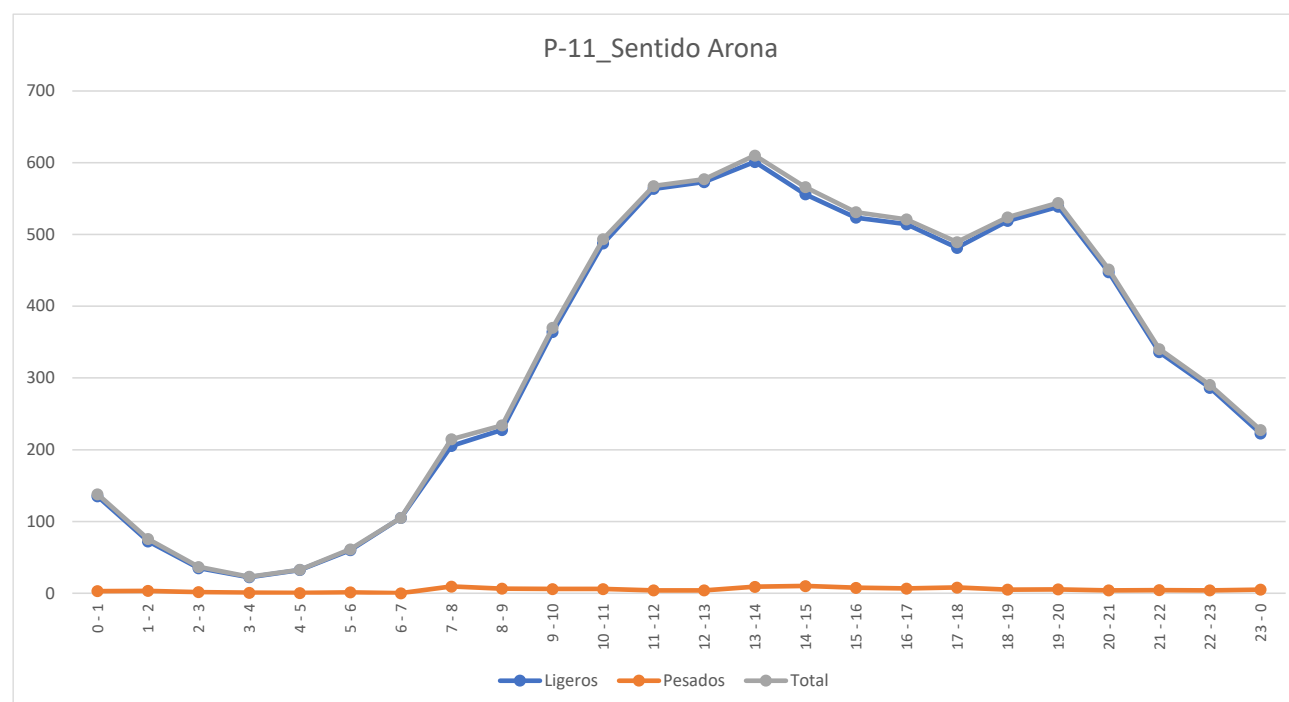


Tabla 89. Resultados aforo P-11. Sentido Guía de Isora

Hora	P-11. Sentido Guía de Isora		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	16	0	16
1 - 2	12	0	12
2 - 3	6	0	6
3 - 4	2	0	2
4 - 5	5	0	5
5 - 6	16	0	16
6 - 7	35	0	35
7 - 8	89	2	91
8 - 9	86	1	86
9 - 10	154	0	154
10 - 11	179	0	179
11 - 12	212	0	212
12 - 13	246	1	247
13 - 14	204	2	206
14 - 15	192	1	193
15 - 16	168	0	168
16 - 17	166	1	167
17 - 18	163	2	166
18 - 19	180	0	180
19 - 20	170	0	170
20 - 21	125	0	125
21 - 22	81	0	81
22 - 23	51	0	51
23 - 0	34	0	34
Total IMD	2.590	11	2.601

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 54. Distribución horaria aforo P-11. Sentido Guía de Isora

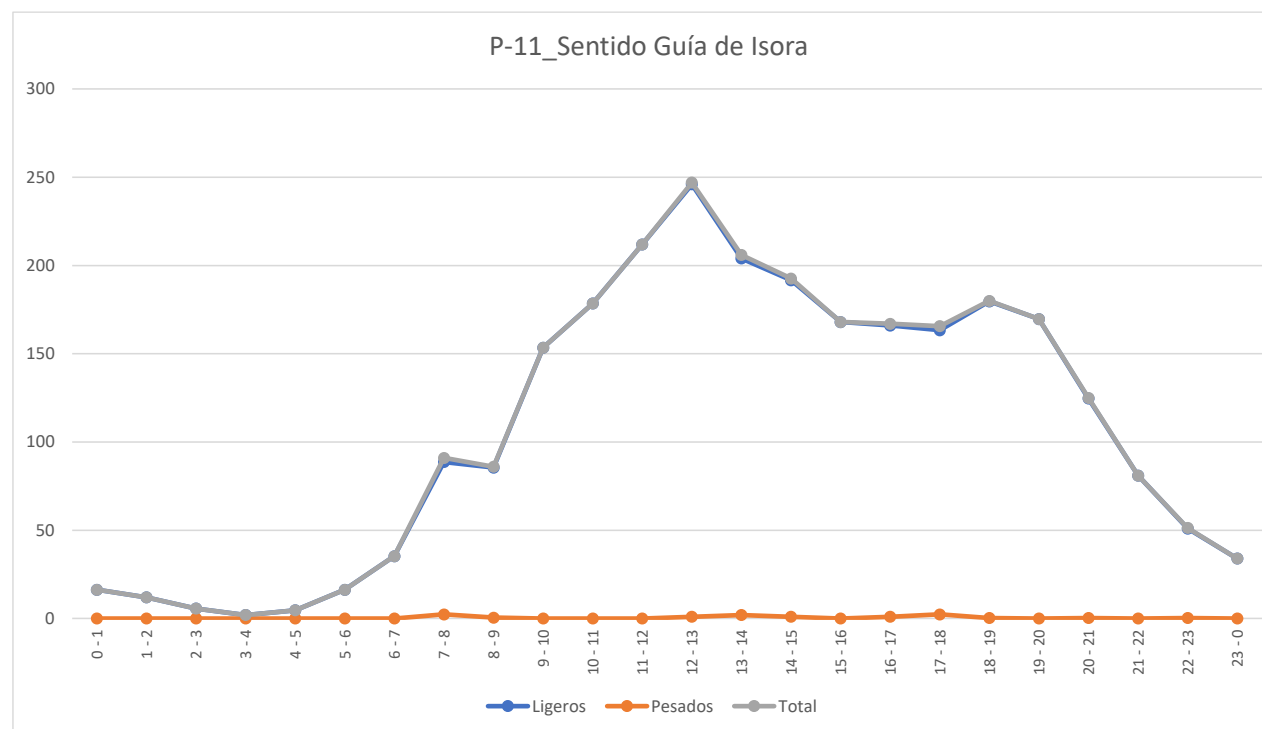


Tabla 90. Resultados aforo P-12

Hora	P-12		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	116	1	117
1 - 2	61	1	62
2 - 3	38	1	38
3 - 4	36	1	36
4 - 5	36	2	38
5 - 6	120	4	124
6 - 7	321	12	332
7 - 8	770	47	817
8 - 9	1.010	48	1.058
9 - 10	1.041	29	1.070
10 - 11	984	32	1.016
11 - 12	1.075	31	1.105
12 - 13	1.065	35	1.100
13 - 14	1.140	34	1.174
14 - 15	1.234	45	1.279
15 - 16	1.098	25	1.123
16 - 17	989	18	1.007
17 - 18	1.050	24	1.074
18 - 19	1.079	20	1.099
19 - 20	921	12	932
20 - 21	810	13	822
21 - 22	563	7	569
22 - 23	378	4	382
23 - 0	187	1	188
Total IMD	16.115	441	16.556

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 55. Distribución horaria aforo P-12

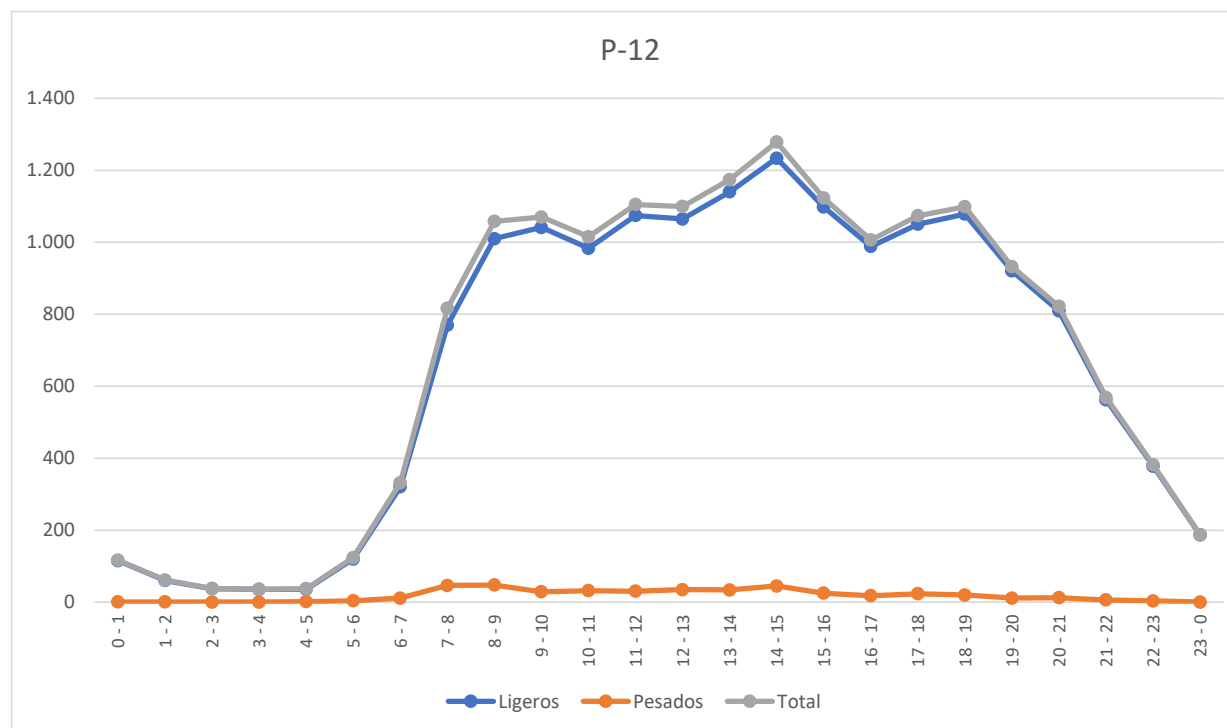


Tabla 91. Resultados aforo P-18

Hora	P-18		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	50	0	50
1 - 2	18	0	18
2 - 3	6	0	6
3 - 4	4	0	4
4 - 5	5	0	5
5 - 6	5	1	6
6 - 7	16	0	16
7 - 8	69	1	70
8 - 9	148	8	156
9 - 10	220	6	226
10 - 11	290	7	297
11 - 12	370	9	379
12 - 13	412	13	424
13 - 14	398	10	408
14 - 15	405	6	411
15 - 16	386	5	391
16 - 17	368	2	370
17 - 18	371	6	377
18 - 19	392	2	393
19 - 20	348	5	353
20 - 21	277	3	280
21 - 22	160	0	160
22 - 23	152	0	152
23 - 0	105	0	105
Total IMD	4.971	81	5.052

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 56. Distribución horaria aforo P-18

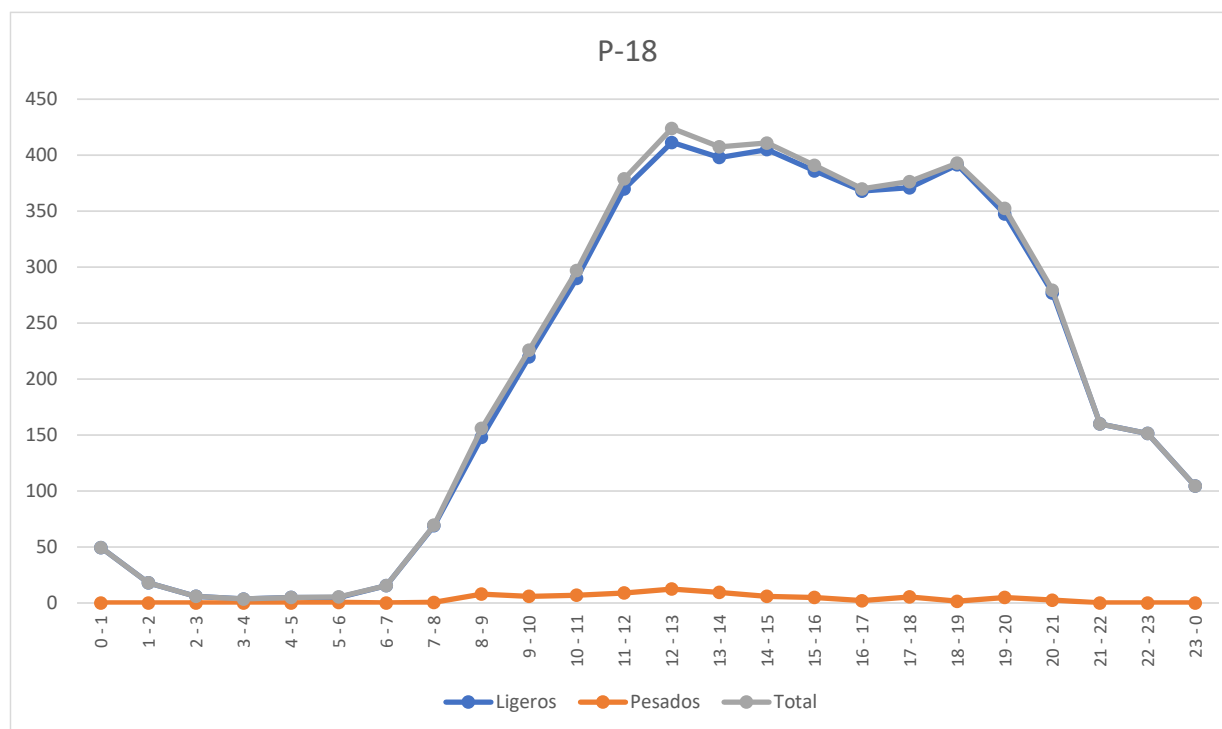


Tabla 92. Resultados aforo P-18B

Hora	P-18B		Total
	Ligeros	Pesados	
0 - 1	11	1	12
1 - 2	4	0	4
2 - 3	3	1	3
3 - 4	3	0	3
4 - 5	11	1	12
5 - 6	28	0	28
6 - 7	150	2	151
7 - 8	240	4	244
8 - 9	297	6	303
9 - 10	342	7	348
10 - 11	364	3	367
11 - 12	377	3	380
12 - 13	368	7	375
13 - 14	327	3	330
14 - 15	359	5	364
15 - 16	313	3	315
16 - 17	299	3	302
17 - 18	370	2	371
18 - 19	342	1	343
19 - 20	243	1	244
20 - 21	160	1	161
21 - 22	73	1	73
22 - 23	47	0	47
23 - 0	18	0	18
Total IMD	4.743	50	4.793

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 57. Distribución horaria aforo P-18B

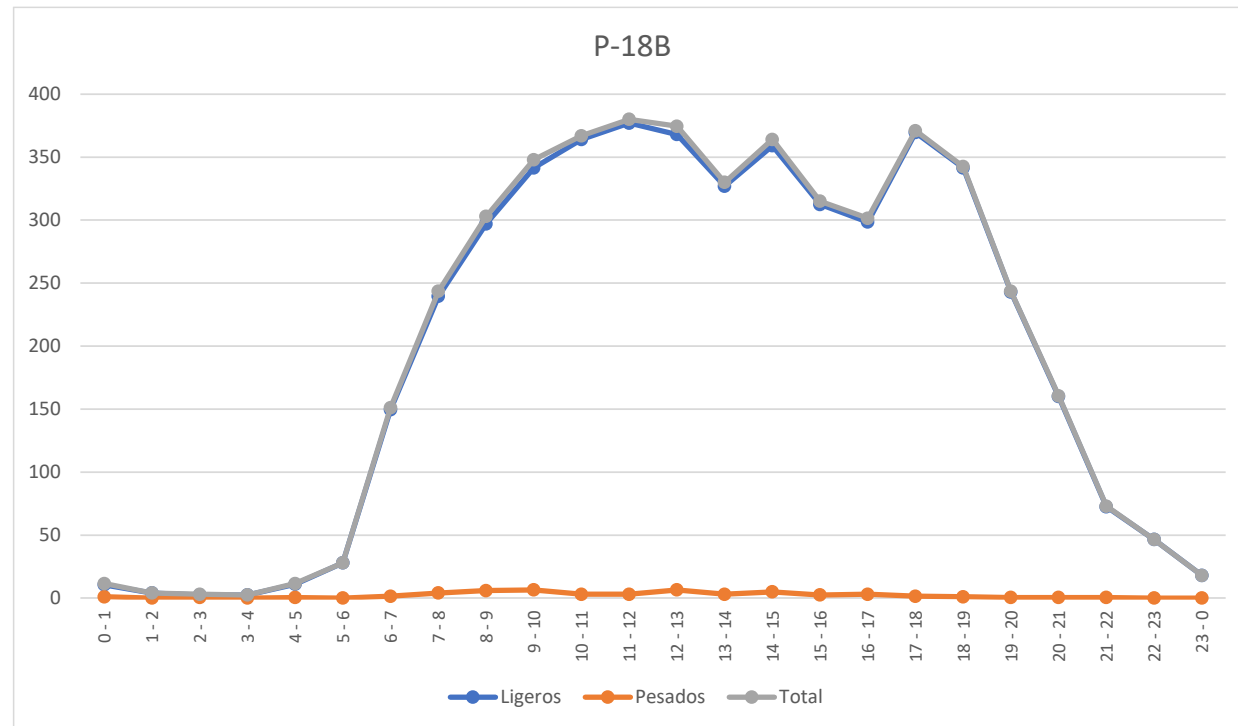


Tabla 93. Resultados aforo P-19

Hora	P-19		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	160	6	166
1 - 2	71	4	75
2 - 3	40	3	42
3 - 4	38	1	39
4 - 5	40	2	42
5 - 6	89	2	91
6 - 7	175	3	178
7 - 8	400	13	412
8 - 9	440	6	445
9 - 10	414	8	422
10 - 11	410	5	415
11 - 12	438	4	442
12 - 13	433	6	439
13 - 14	440	5	444
14 - 15	427	7	433
15 - 16	428	5	433
16 - 17	463	3	466
17 - 18	439	3	442
18 - 19	430	3	433
19 - 20	344	3	347
20 - 21	256	3	258
21 - 22	197	2	199
22 - 23	409	3	412
23 - 0	291	2	293
Total IMD	7.267	96	7.363

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 58. Distribución horaria aforo P-19

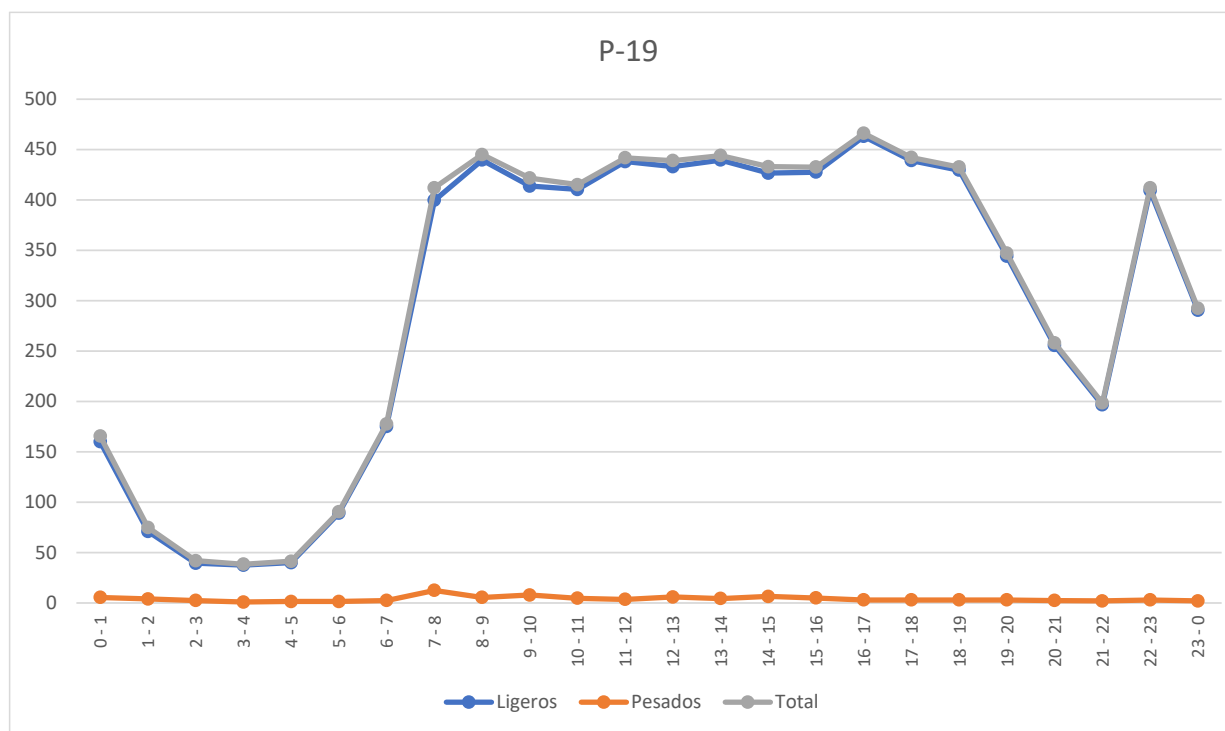


Tabla 94. Resultados aforo P-19B

Hora	P-19B		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	52	1	52
1 - 2	27	1	28
2 - 3	13	1	14
3 - 4	11	1	12
4 - 5	14	1	14
5 - 6	33	1	34
6 - 7	133	1	134
7 - 8	262	6	268
8 - 9	358	7	365
9 - 10	338	12	350
10 - 11	405	14	418
11 - 12	424	16	440
12 - 13	453	11	464
13 - 14	383	12	395
14 - 15	349	10	359
15 - 16	366	7	373
16 - 17	344	11	355
17 - 18	403	10	413
18 - 19	402	8	410
19 - 20	408	8	415
20 - 21	366	7	372
21 - 22	268	5	273
22 - 23	169	4	172
23 - 0	98	1	99
Total IMD	6.073	150	6.223

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 59. Distribución horaria aforo P-19B

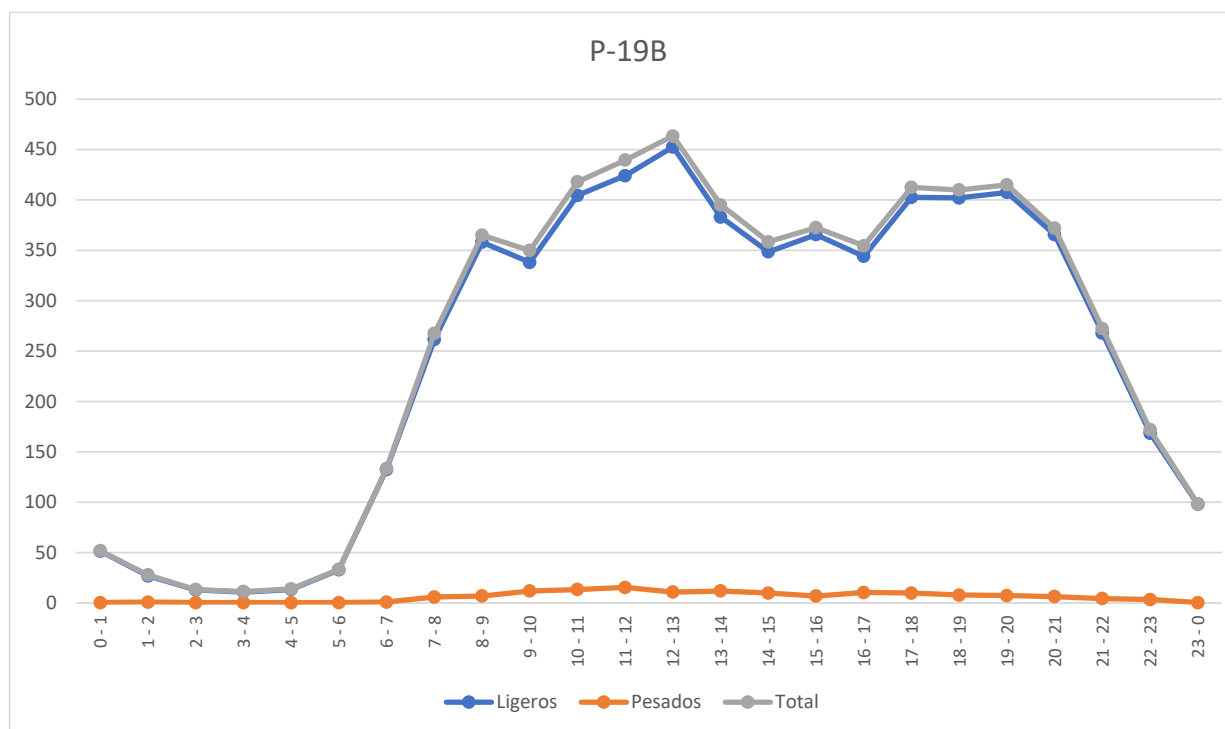


Tabla 95. Resultados aforo P-21

Hora	P-21		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	6	0	6
1 - 2	1	1	2
2 - 3	1	0	1
3 - 4	1	0	1
4 - 5	1	0	1
5 - 6	4	0	4
6 - 7	6	0	6
7 - 8	31	0	31
8 - 9	160	0	160
9 - 10	37	0	37
10 - 11	18	0	18
11 - 12	15	0	15
12 - 13	13	0	13
13 - 14	103	0	103
14 - 15	100	0	100
15 - 16	26	0	26
16 - 17	42	0	42
17 - 18	19	0	19
18 - 19	16	0	16
19 - 20	14	0	14
20 - 21	11	0	11
21 - 22	9	0	9
22 - 23	8	0	8
23 - 0	3	0	3
Total IMD	639	1	640

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 60. Distribución horaria aforo P-21

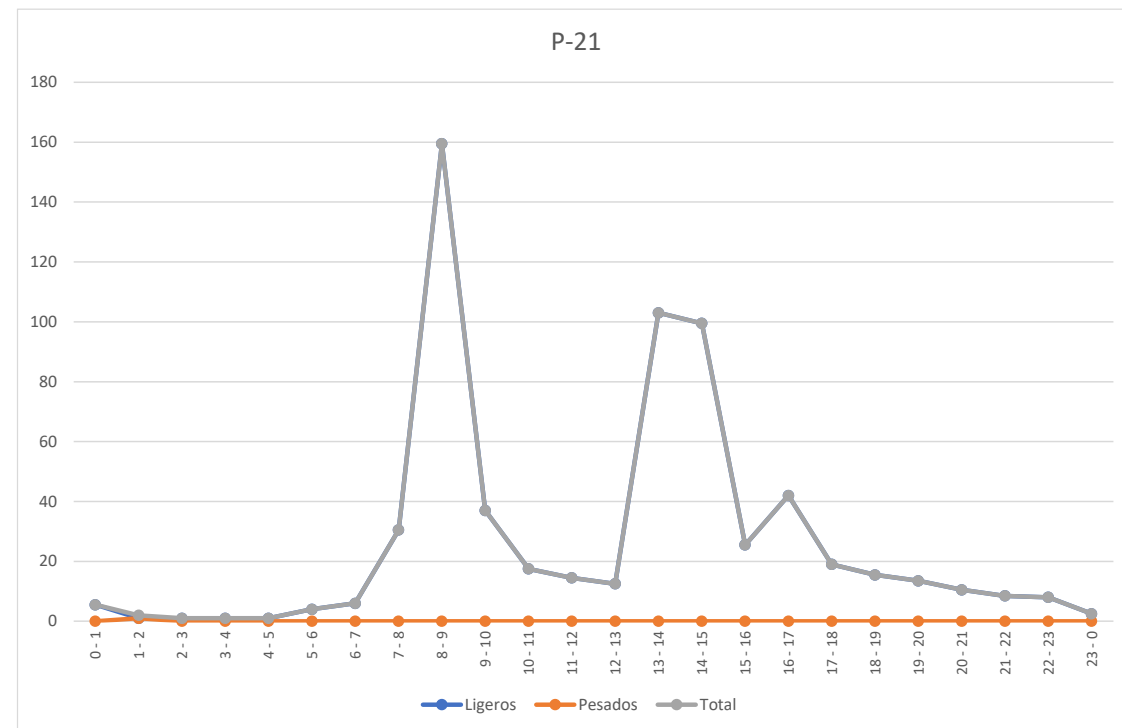


Tabla 96. Resultados aforo P-23. Sentido Arona

Hora	P-23. Sentido Arona		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	75	2	77
1 - 2	44	1	44
2 - 3	18	1	19
3 - 4	16	0	16
4 - 5	17	0	17
5 - 6	47	0	47
6 - 7	113	2	115
7 - 8	233	5	238
8 - 9	335	6	341
9 - 10	470	10	480
10 - 11	523	6	529
11 - 12	587	7	594
12 - 13	610	6	616
13 - 14	597	8	605
14 - 15	546	6	552
15 - 16	510	5	515
16 - 17	515	4	519
17 - 18	490	3	493
18 - 19	525	4	530
19 - 20	470	5	475
20 - 21	400	4	404
21 - 22	273	4	276
22 - 23	176	3	179
23 - 0	110	2	111
Total IMD	7.696	93	7.789

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 61. Distribución horaria aforo P-23. Sentido Arona

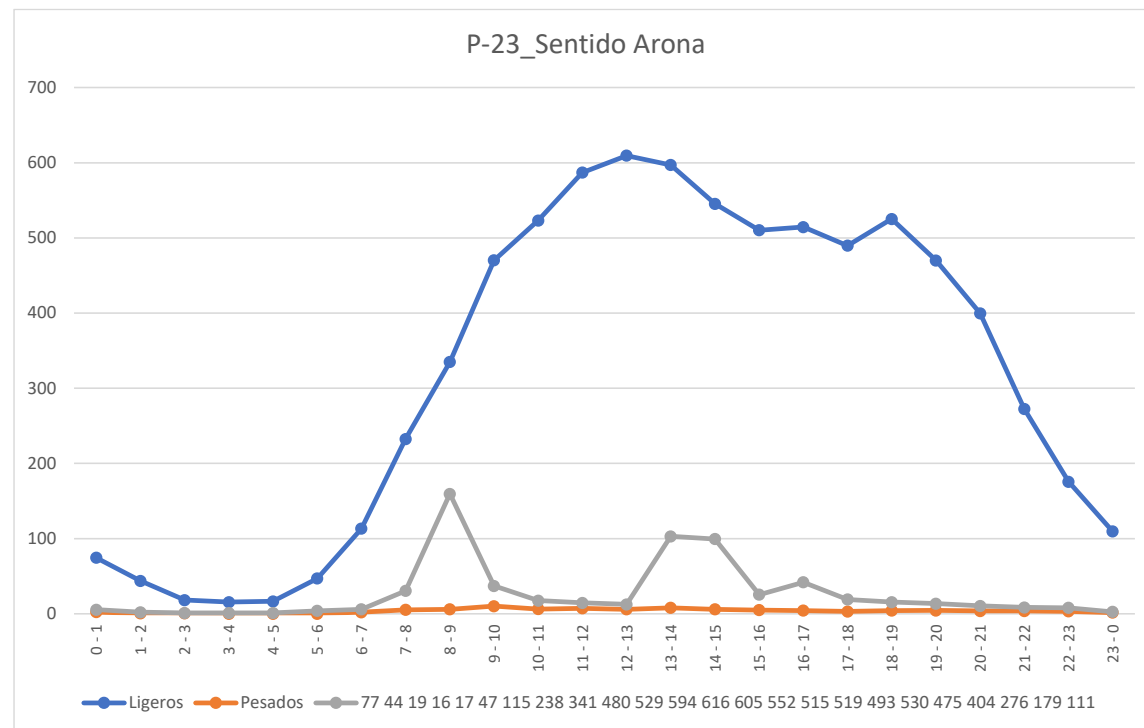


Tabla 97. Resultados aforo P-23. Sentido Guía de Isora

Hora	P-23. Sentido Guía de Isora		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	13	0	13
1 - 2	5	1	6
2 - 3	3	0	3
3 - 4	4	0	4
4 - 5	2	0	2
5 - 6	8	0	8
6 - 7	18	1	19
7 - 8	42	1	43
8 - 9	76	1	76
9 - 10	140	0	141
10 - 11	151	2	153
11 - 12	215	7	222
12 - 13	214	17	231
13 - 14	167	1	168
14 - 15	155	1	156
15 - 16	137	0	137
16 - 17	139	0	139
17 - 18	152	3	155
18 - 19	146	1	147
19 - 20	117	1	118
20 - 21	77	0	77
21 - 22	31	0	31
22 - 23	41	2	43
23 - 0	17	0	17
Total IMD	2.071	35	2.106

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 62. Distribución horaria aforo P-23. Sentido Guía de Isora

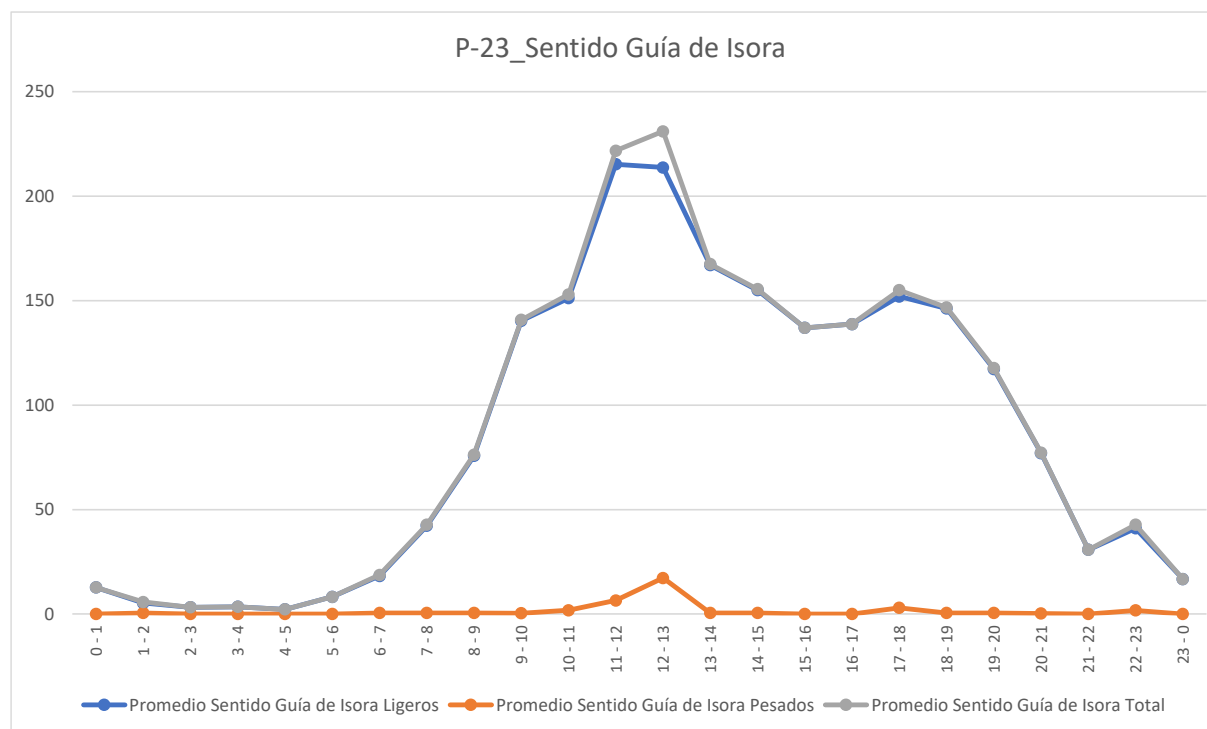


Tabla 98. Resultados aforo P-24. Sentido Arona

Hora	P-24. Sentido Arona		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	12	1	13
1 - 2	7	0	7
2 - 3	2	0	3
3 - 4	1	0	2
4 - 5	4	0	4
5 - 6	9	0	9
6 - 7	23	1	24
7 - 8	39	4	43
8 - 9	74	2	76
9 - 10	122	5	126
10 - 11	141	4	145
11 - 12	160	2	162
12 - 13	158	4	162
13 - 14	142	2	144
14 - 15	134	2	136
15 - 16	123	3	126
16 - 17	132	3	136
17 - 18	118	4	122
18 - 19	114	3	117
19 - 20	93	3	95
20 - 21	73	3	76
21 - 22	35	2	37
22 - 23	22	2	25
23 - 0	15	1	16
Total IMD	1.753	51	1.805

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 63. Distribución horaria aforo P-24. Sentido Arona

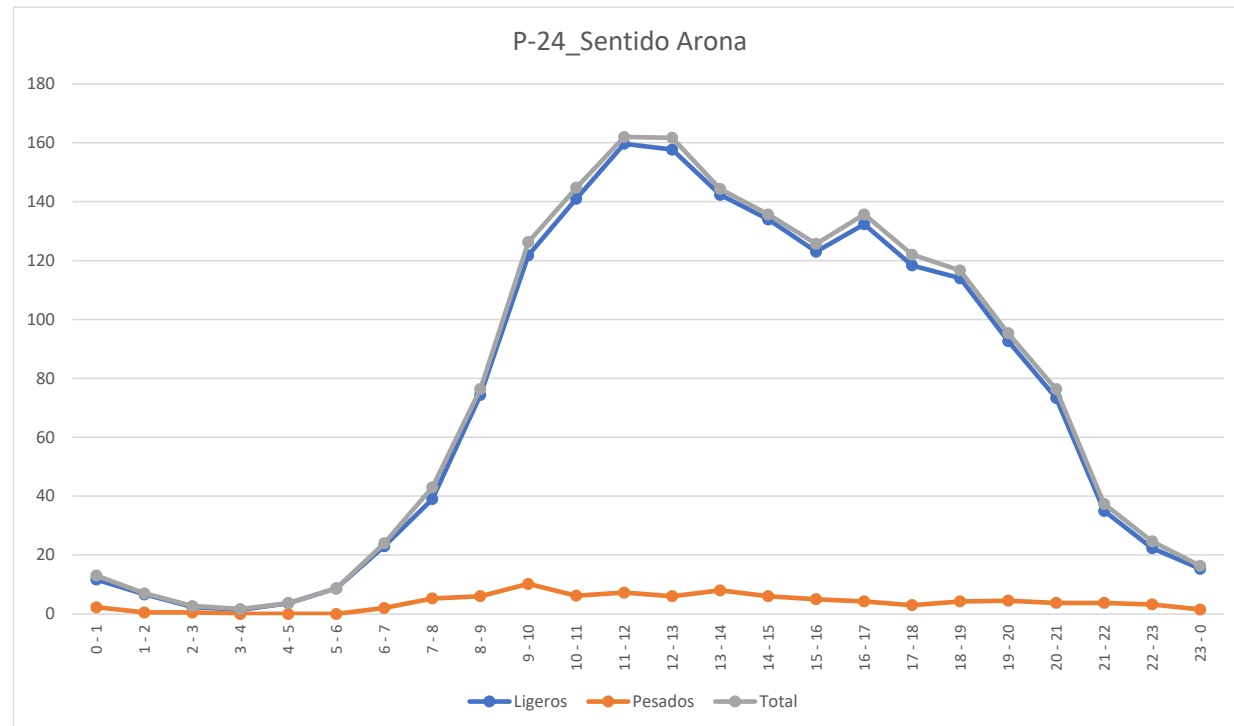


Tabla 99. Resultados aforo P-24. Sentido Guía de Isora

Hora	P-24. Sentido Guía de Isora		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	16	0	16
1 - 2	4	0	4
2 - 3	3	0	3
3 - 4	2	0	2
4 - 5	3	0	3
5 - 6	2	0	2
6 - 7	16	0	16
7 - 8	39	1	39
8 - 9	52	0	52
9 - 10	103	1	103
10 - 11	152	1	153
11 - 12	170	0	171
12 - 13	209	1	210
13 - 14	235	2	237
14 - 15	238	3	241
15 - 16	168	1	169
16 - 17	151	0	151
17 - 18	144	0	144
18 - 19	129	0	129
19 - 20	120	0	120
20 - 21	90	0	90
21 - 22	62	0	62
22 - 23	48	0	48
23 - 0	25	0	25
Total IMD	2.180	11	2.192

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 64. Distribución horaria aforo P-24. Sentido Guía de Isora

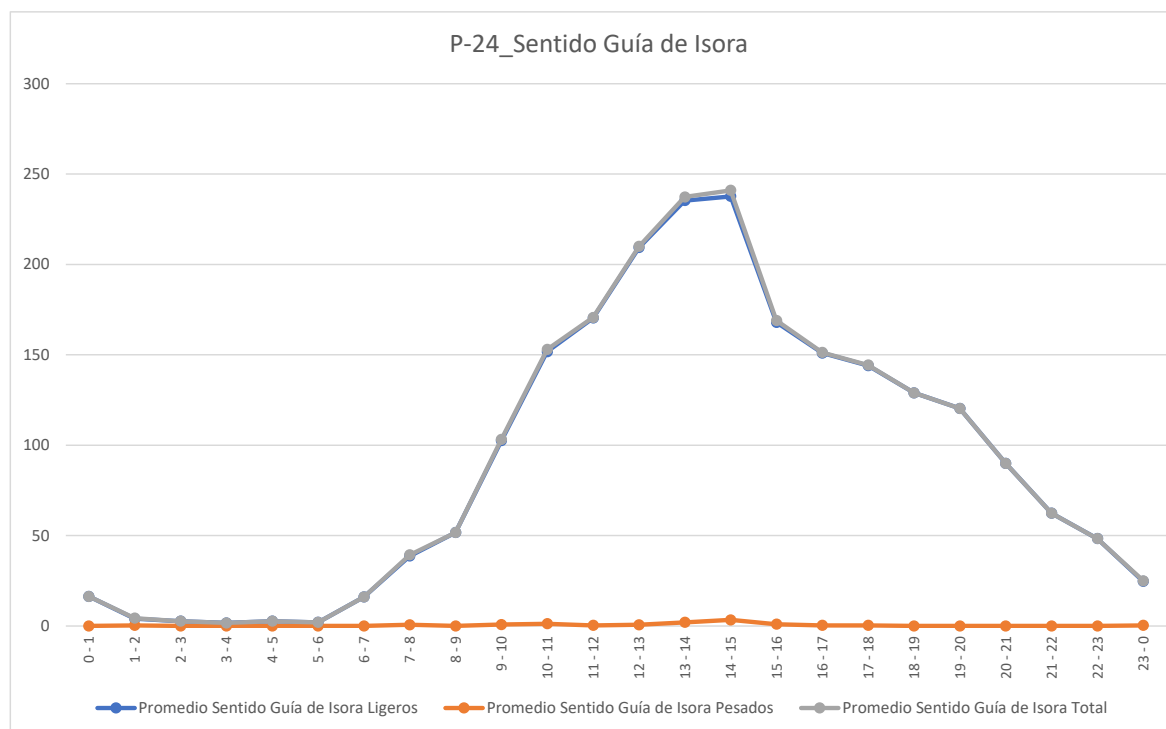


Tabla 100. Resultados aforo P-27

Hora	P-27		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	69	3	72
1 - 2	35	1	36
2 - 3	29	1	30
3 - 4	26	1	26
4 - 5	42	1	43
5 - 6	109	1	110
6 - 7	256	10	265
7 - 8	499	22	521
8 - 9	426	15	441
9 - 10	463	15	477
10 - 11	457	11	468
11 - 12	461	17	478
12 - 13	430	12	442
13 - 14	478	17	495
14 - 15	458	18	476
15 - 16	441	14	455
16 - 17	436	13	449
17 - 18	442	13	455
18 - 19	462	12	473
19 - 20	390	8	397
20 - 21	329	7	335
21 - 22	264	6	270
22 - 23	188	3	191
23 - 0	123	3	126
Total IMD	7.310	220	7.530

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 65. Distribución horaria aforo P-27

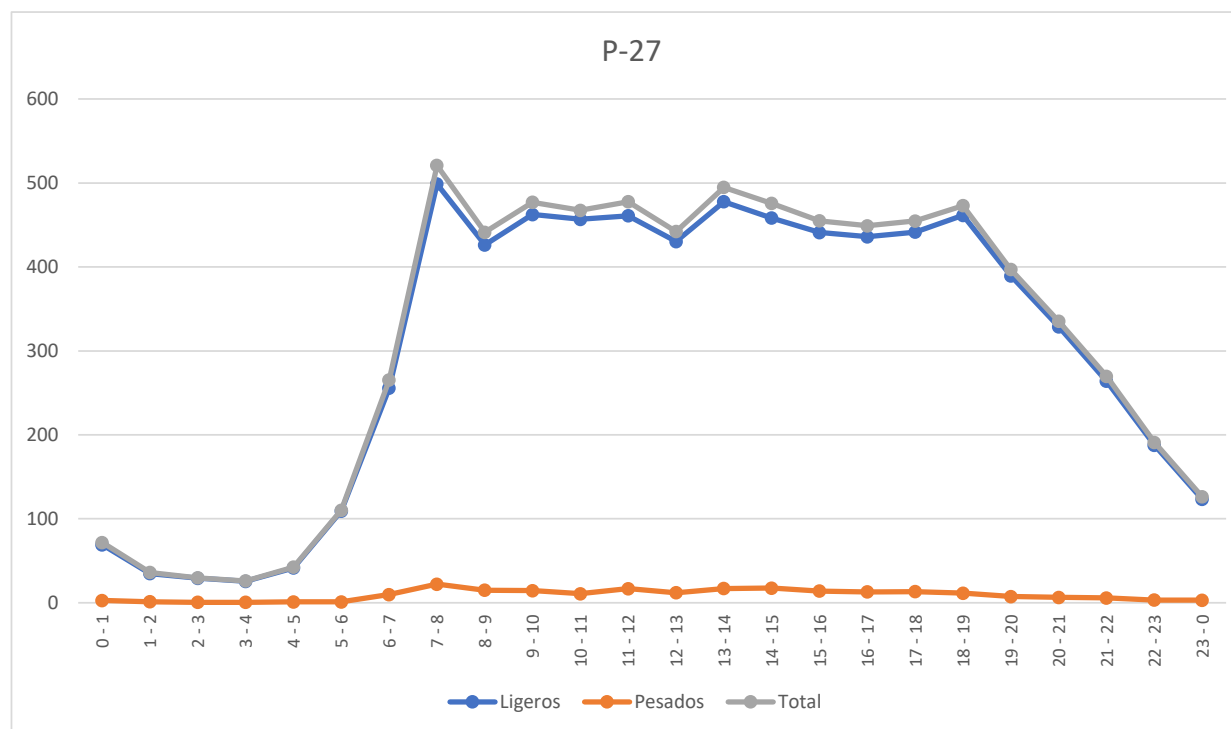


Tabla 101. Resultados aforo P-28

Hora	P-28		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	130	3	133
1 - 2	72	1	72
2 - 3	41	0	42
3 - 4	19	2	21
4 - 5	18	0	18
5 - 6	37	1	39
6 - 7	131	6	137
7 - 8	327	14	341
8 - 9	450	10	460
9 - 10	479	17	496
10 - 11	526	14	541
11 - 12	595	14	609
12 - 13	607	17	624
13 - 14	707	24	730
14 - 15	772	25	797
15 - 16	744	17	761
16 - 17	817	16	834
17 - 18	705	13	718
18 - 19	698	13	711
19 - 20	674	9	684
20 - 21	600	10	610
21 - 22	450	4	455
22 - 23	359	5	364
23 - 0	219	2	220
Total IMD	10.179	235	10.414

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 66. Distribución horaria aforo P-28

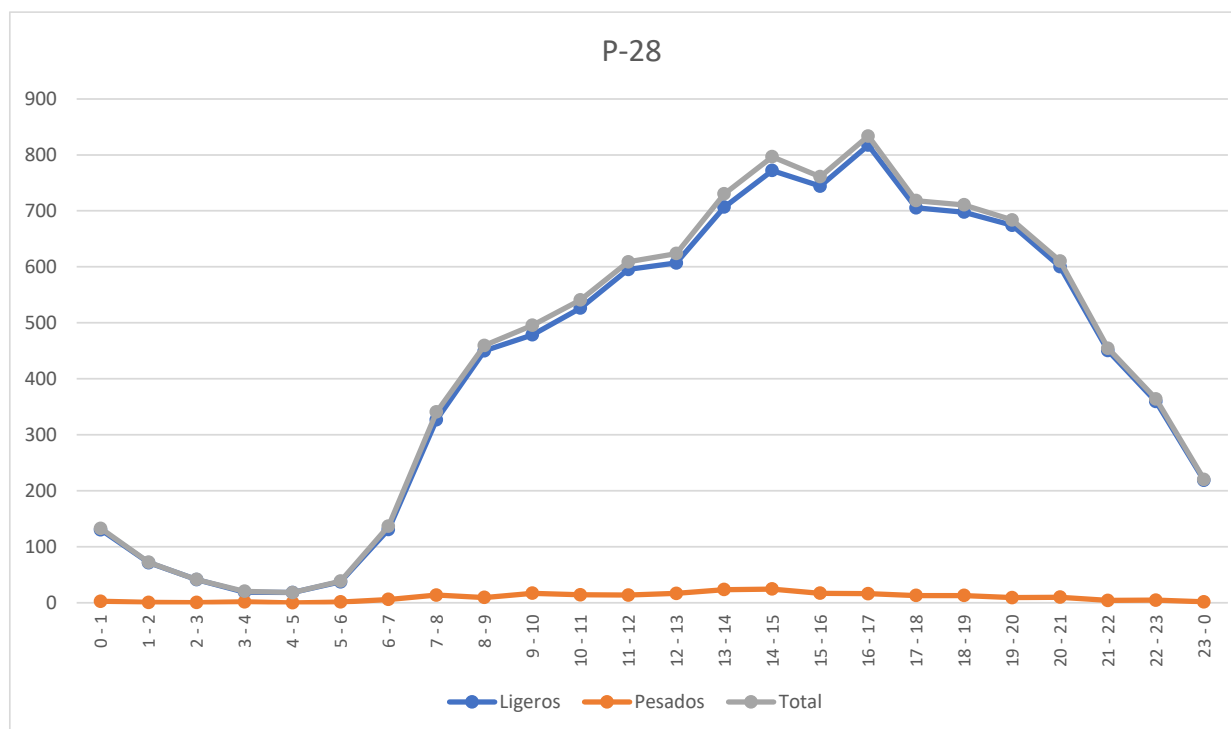


Tabla 102. Resultados aforo P-29.

Entrada Adeje

Hora	P-29. Entrada Adeje		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	32	1	33
1 - 2	23	4	27
2 - 3	10	1	11
3 - 4	9	3	12
4 - 5	12	6	18
5 - 6	47	8	54
6 - 7	149	12	160
7 - 8	293	14	306
8 - 9	332	3	335
9 - 10	254	11	265
10 - 11	249	10	259
11 - 12	147	3	150
12 - 13	171	7	177
13 - 14	156	4	160
14 - 15	79	3	82
15 - 16	102	2	104
16 - 17	48	0	48
17 - 18	116	3	119
18 - 19	114	2	116
19 - 20	89	2	91
20 - 21	91	1	91
21 - 22	77	1	78
22 - 23	70	1	71
23 - 0	62	1	63
Total IMD	2.726	99	2.825

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 67. Distribución horaria aforo P-29. Entrada Adeje

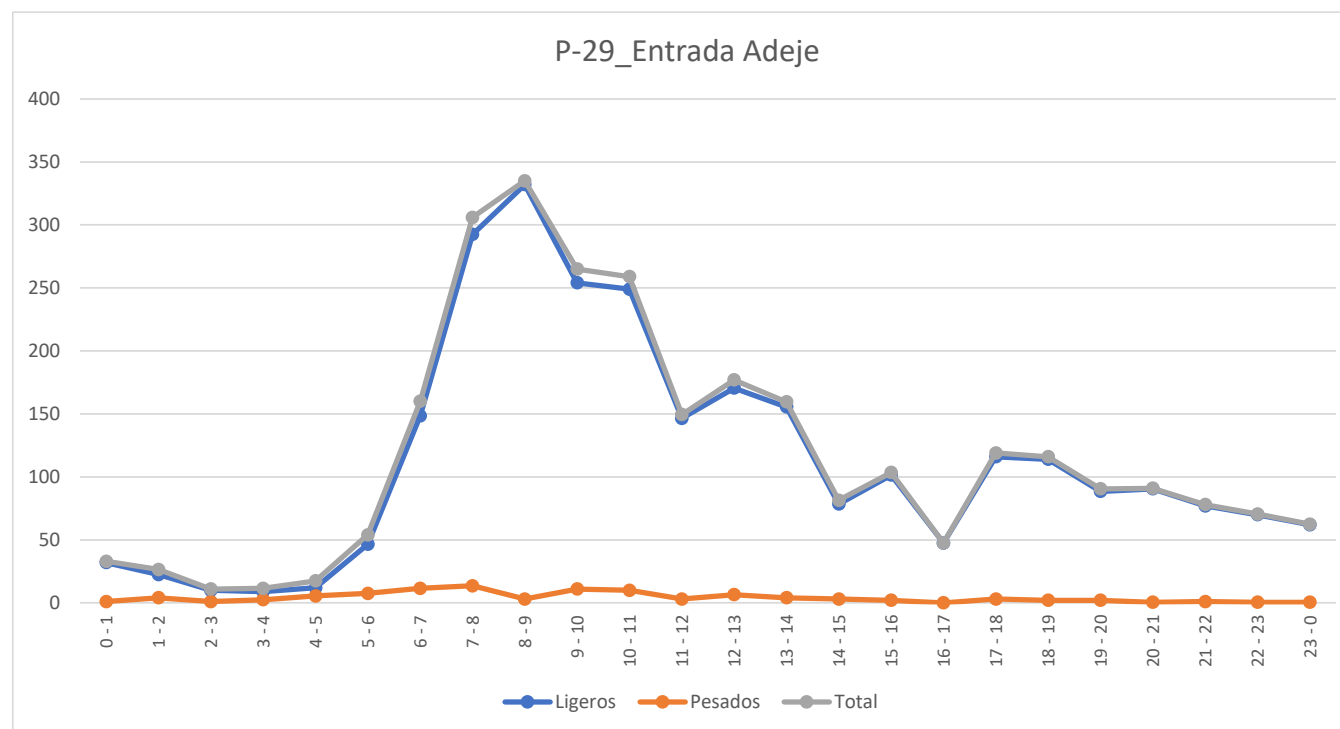


Tabla 103. Resultados aforo P-29.

Salida Adeje

Hora	P-29. Salida Adeje		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	83	12	94
1 - 2	42	2	44
2 - 3	28	3	30
3 - 4	15	4	18
4 - 5	14	4	18
5 - 6	62	2	64
6 - 7	145	9	154
7 - 8	307	30	336
8 - 9	434	18	452
9 - 10	414	27	441
10 - 11	489	30	519
11 - 12	531	41	572
12 - 13	529	33	561
13 - 14	563	32	594
14 - 15	536	47	583
15 - 16	559	38	597
16 - 17	578	45	622
17 - 18	560	18	578
18 - 19	550	22	572
19 - 20	531	9	540
20 - 21	479	6	484
21 - 22	352	3	354
22 - 23	228	4	232
23 - 0	146	1	147
Total IMD	8.170	432	8.601

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 68. Distribución horaria aforo P-29. Salida Adeje

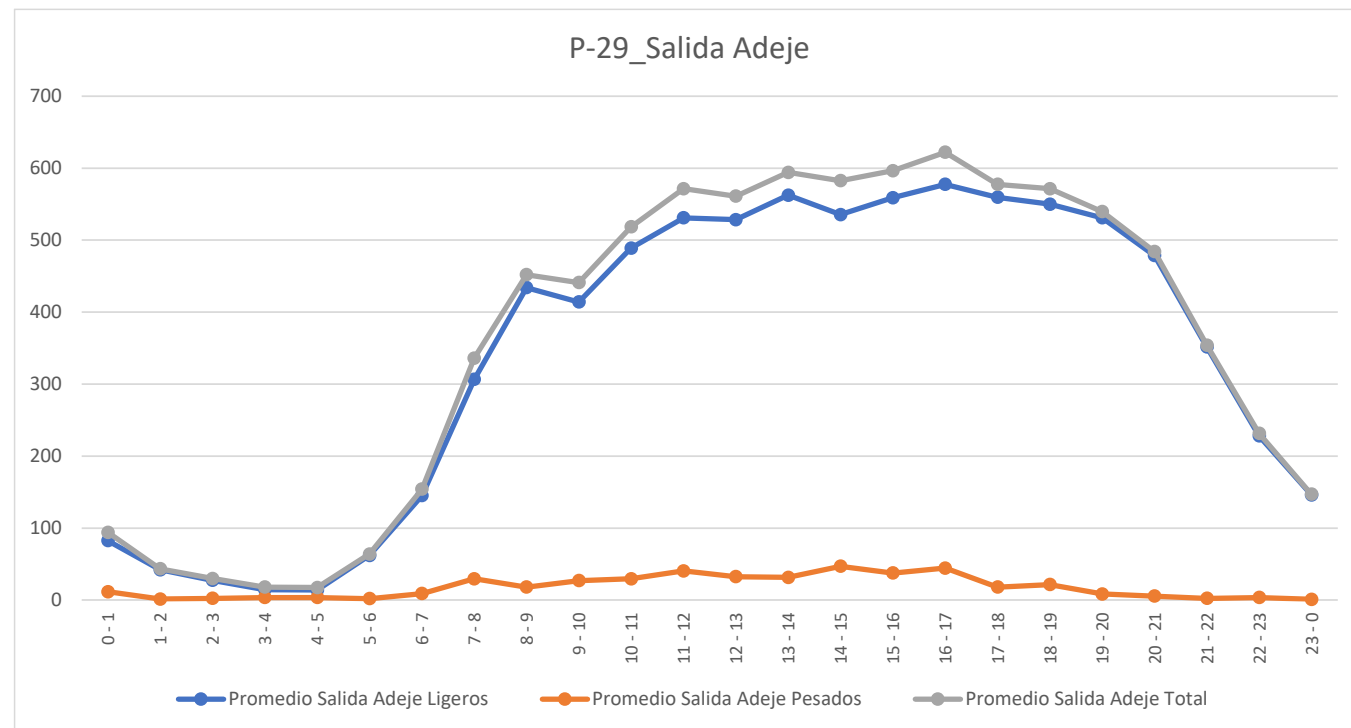


Tabla 104. Resultados aforo P-30.

Sentido Adeje

Hora	P-30. Sentido Adeje		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	26	0	26
1 - 2	14	0	14
2 - 3	9	0	9
3 - 4	38	0	38
4 - 5	21	0	21
5 - 6	98	0	98
6 - 7	232	0	232
7 - 8	423	2	425
8 - 9	415	0	415
9 - 10	418	0	418
10 - 11	342	0	342
11 - 12	364	0	364
12 - 13	366	0	366
13 - 14	357	0	357
14 - 15	363	1	364
15 - 16	394	0	394
16 - 17	380	0	380
17 - 18	388	0	388
18 - 19	370	0	370
19 - 20	201	0	201
20 - 21	140	1	141
21 - 22	94	0	94
22 - 23	97	0	97
23 - 0	48	0	48
Total IMD	5.592	3	5.595

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 69. Distribución horaria aforo P-30. Sentido Adeje

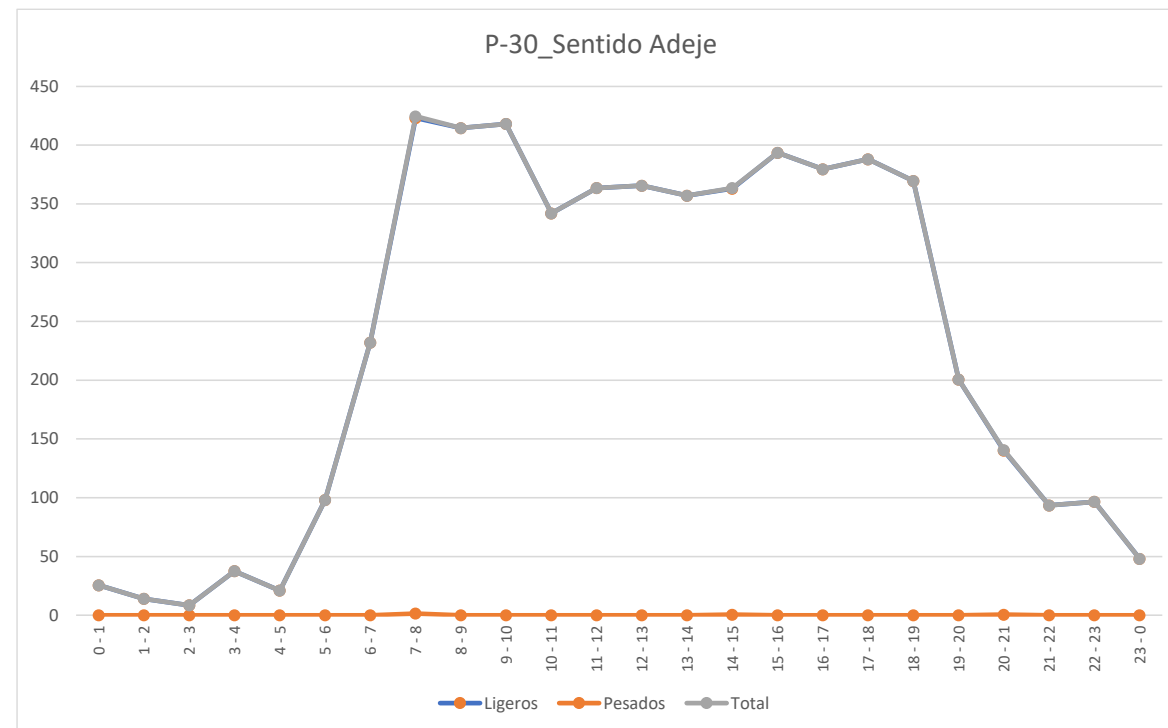


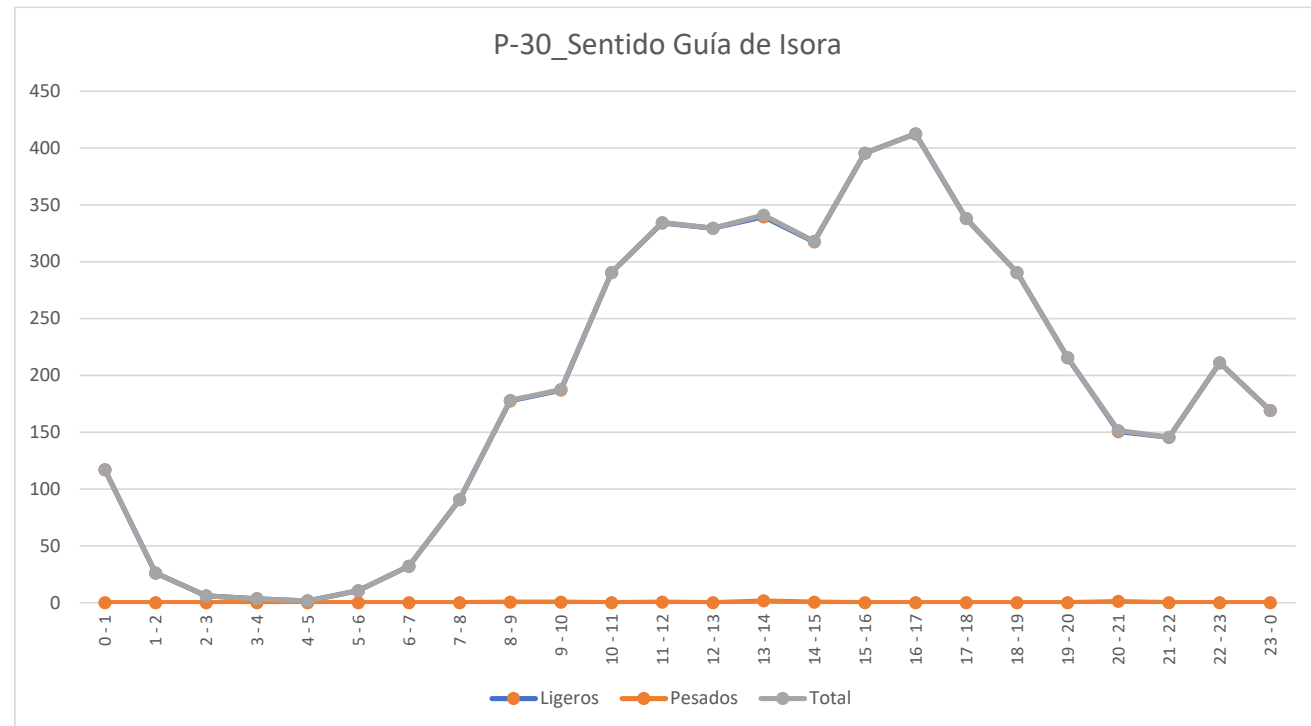
Tabla 105. Resultados aforo P-30.

Sentido Guía de Isora

Hora	P-30. Sentido Guía de Isora		
	Ligeros	Pesados	Total
0 - 1	117	0	117
1 - 2	26	0	26
2 - 3	6	0	6
3 - 4	4	0	4
4 - 5	2	0	2
5 - 6	11	0	11
6 - 7	32	0	32
7 - 8	91	0	91
8 - 9	178	1	178
9 - 10	187	1	188
10 - 11	291	0	291
11 - 12	334	1	335
12 - 13	330	0	330
13 - 14	340	2	341
14 - 15	318	1	318
15 - 16	396	0	396
16 - 17	413	0	413
17 - 18	338	0	338
18 - 19	291	0	291
19 - 20	216	0	216
20 - 21	151	1	152
21 - 22	146	0	146
22 - 23	211	0	211
23 - 0	169	0	169
Total IMD	4.591	5	4.595

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 70. Distribución horaria aforo P-30. Sentido Guía de Isora





ANEXO II. Inventario de infraestructura ciclista

Tabla 106. Inventario de infraestructura ciclista

Carril bici Fañabé – La Caleta		
Ubicación	Carretera Fañabé – La Caleta	
Tipo	Carril bici bidireccional segregado	
Anchura	3 m	
Longitud	900 m	
Estado de conservación	Adecuado	
Visibilidad	Buena	
Seguridad percibida	Buena	

Carril bici Avenida de los Pueblos		
Ubicación	Avda. de los Pueblos	
Tipo	Carril bici bidireccional segregado	
Anchura	2 m	
Longitud	337 m	
Estado de conservación	Adecuado	
Visibilidad	Buena	
Seguridad percibida	Buena	

Fuente: Elaboración propia



ANEXO III. Inventario de infraestructuras y servicios para el transporte colectivo y taxis

Tabla 107. Listado de paradas de guaguas

Código	Descripción	Líneas	Latitud	Longitud
7142	Estación Costa Adeje (T)	110, 111, 342, 343, 40, 417, 418, 420, 447, 450, 460, 467, 471, 473, 477, 711	330186	3106345
7151	San Eugenio	417, 447, 450, 460, 467, 471, 473, 477	329839	3106873
7154	Isla Bonita	424, 450, 467	329591	3108274
7155	El Duque	424, 467	329430	3108649
7156	Bahía Del Duque	467	328720	3108774
7157	Arecas	467	328619	3108975
7160	La Caleta De Adeje	448, 467, 850	327720	3109765
7161	Las Gaviotas	467	327747	3109403
7162	La Enramada	467	328279	3109278
7163	Arecas	467	328591	3108976
7164	Bahía Del Duque	467	328850	3108817
7165	El Duque	424, 467	329369	3108684
7168	San Eugenio	417, 447, 460, 467, 471, 473, 477	329822	3106833
7201	La Atalaya - Punto Limpio	471, 473	328568	3112516
7202	Armeñime (T)	471, 473	327566	3112630
7203	Las Cancelas	471, 473	326702	3113211
7204	Tf 47 - Callao Salvaje (T)	473	325815	3113290
7205	Iboibo (T)	473	325145	3113631
7206	Hoya Grande (T)	473	324582	3114211
7207	Marazul	473	324050	3114893
7208	La Ricasa (T)	473	323812	3115526
7209	Punta Del Risco	473	323750	3115905
7247	Punta Del Risco	473	323746	3115937
7248	La Ricasa (T)	473	323790	3115531
7249	Marazul	473	324093	3114814
7250	Hoya Grande (T)	473	324592	3114181
7251	Iboibo (T)	473	325206	3113571
7252	Tf 47 - Callao Salvaje (T)	471, 473	325945	3113316
7253	Las Cancelas	471, 473	326693	3113207
7449	Ernesto Sarti	417, 447, 460, 467, 471, 473, 477	330015	3107963
7450	Miraverde	417, 447, 460, 471, 473, 477	330096	3108810
7451	Fañabe - San Borondon (T)	417, 447, 460, 471, 473, 477	329884	3110167
7452	I.E.S. Adeje 2 (T)	447, 448, 460, 471, 473	330090	3111157
7453	Cementerio De Adeje (T)	417, 447, 448, 460, 473	330271	3111256

Código	Descripción	Líneas	Latitud	Longitud
7454	Adeje - City Center	417, 447, 448, 460, 473	330417	3111593
7455	Centro De Salud	417, 447, 448, 460, 473	330323	3111487
7456	Océanos	447, 448, 460, 471, 473	329979	3111220
7457	Constitución	447, 448	330268	3111884
7459	Los Olivos	447, 448, 460, 471, 473	329821	3111790
7460	I.E.S. Los Olivos	447, 448, 460, 471, 473	329710	3111952
7461	Las Torres - Adeje	447, 448, 460, 471, 473	329351	3112223
7463	La Atalaya	417, 460, 477	328641	3112645
7465	Los Menores	417, 460	327454	3114039
7467	Lomo Del Clerigo	417, 460	326849	3115172
7468	El Linchito	417, 460	326809	3115769
7469	Tijoco Bajo (T)	417, 460	326898	3116427
7501	Tijoco Bajo (T)	417, 460	326888	3116425
7502	El Linchito	417, 460	326800	3115771
7503	Lomo Del Clérigo	417, 460	326841	3115166
7504	Iboybo	417, 460	327078	3114571
7505	Los Menores	417, 460	327428	3114070
7506	Las Rosas (T)	417, 460	327846	3113610
7507	La Atalaya	417, 460, 477	328565	3112671
7508	Las Torres	417, 447, 448, 471, 473	329097	3112309
7509	Las Torres - Adeje	417, 447, 448, 471, 473	329346	3112211
7510	Los Olivos	417, 447, 448, 471, 473	329615	3111977
7512	I.E.S. Adeje 2	417, 447, 448, 471, 473	330122	3111135
7513	Fañabe - Policía Adeje (T)	417, 447, 460, 471, 473, 477	329796	3110194
7514	Oasis Dakota	417, 447, 460, 471, 473, 477	330045	3108587
7515	Ernesto Sarti	417, 424, 447, 450, 460, 467, 471, 473, 477	330016	3107975
7516	Las Nieves (T)	417, 460, 471, 473, 477	329219	3111775
7524	Colegio Los Olivos	417, 447, 448, 471, 473	329733	3111827
7607	Tf 47 - Playa Paraíso	471	326702	3113069
7609	Rosa Center	471	325731	3112389
7610	Hard Rock Hotel	471	325550	3111920
7611	Hard Rock Hotel	471, 473	325552	3111907
7612	Rosa Center	471, 473	325740	3112380
7613	Cristoforo	471, 473	326303	3112833
7614	Tf 47 - Playa Paraíso	471, 473	326700	3113055
7615	Callao Salvaje	471, 473	325144	3112815
7616	Callao Garden (T)	471, 473	325269	3113049
7715	Punta Negra-	471, 473	325610	3111582
7716	Playa Paraiso (T)-	471, 473	326412	3111881

Código	Descripción	Líneas	Latitud	Longitud
7719	Carretera Del Puertito	471, 473	327690	3112467
7722	Fañabe Plaza	417, 424, 447, 460, 467, 471, 473, 477	329764	3108019
7723	Fañabe Plaza	417, 424, 447, 450, 460, 467, 471, 473, 477	329790	3108022
7944	Magma	110, 111, 342, 343, 40, 417, 418, 424, 447, 450, 467, 471, 473, 711	330340	3105960
7945	Magma	110, 111, 342, 343, 40, 417, 418, 420, 424, 447, 450, 467, 471, 473, 477, 711, 854	330357	3105906
8021	Isla Bonita	424, 467	329636	3108215
8030	Telefónica	417, 447, 448, 471, 473	329814	3111718
8032	Los Geranios	342, 40, 417, 418, 424, 447, 450, 467, 471, 473, 711	330262	3105720
8040	Poniente	417, 447, 448, 471, 473	329843	3111088
8085	Vistamar	424	330183	3107022
8089	Casa De La Juventud	447, 448, 460, 471, 473	329769	3111566
8126	La Galga	471, 473	325637	3112711
8134	Zahorra	471, 473	325582	3113063
8135	Penca Tinta	473	325501	3113389
8137	Penca Tinta	473	325467	3113395
8149	El Jable	471, 473	325659	3113104
8190	Adeje (Las Torres) (T)	447, 448, 471, 473	328821	3112563
8174	Ocean Park	417, 447, 460, 467, 471, 473, 477	330009	3107403
8175	Laguna Park	417, 447, 450, 460, 467, 471, 473, 477	329966	3107307
8219	Siam	424	330481	3106107
8220	Austria	424	330129	3106698
8221	Aqualand	424	330309	3107223
8222	Europa	424	330209	3107432
8223	País Vasco	424	330384	3107570
8224	Windsor	424	330619	3107726
8225	Madrid	424	330632	3107835
8226	Cataluña	424	330425	3107952
8227	Gaudí	424	330339	3108007
8228	Galicia	424	330458	3108120
8229	Roque Del Conde	424	330668	3108317
8230	Lisboa	424	330480	3108398
8232	Plaza El Duque	424	329184	3108565
8233	Beirut	424	330309	3108403

Código	Descripción	Líneas	Latitud	Longitud
8234	Dublín	424	330504	3108473
8235	Roque Del Conde	424	330663	3108325
8236	Galicia	424	330453	3108131
8237	Gaudí	424	330351	3108052
8238	Cataluña	424	330407	3107943
8239	Madrid	424	330657	3107810
8240	Windsor	424	330620	3107739
8241	País Vasco	424	330299	3107549
8242	Europa	424	330223	3107428
8243	Aqualand	424	330285	3107219
8244	Vistamar	424	330098	3107016
8245	Austria	424	330101	3106758
8246	Siam	424	330472	3106098
8247	Gran Sur	424	330179	3108107
8333	El Aljibe	471	325740	3112172
8334	El Aljibe	471	325774	3112183
8335	Charfa	471, 473	328586	3112388
8336	Las Nieves	471, 473	328978	3112077
7158	La Enramada	467	328282	3109292
7159	Las Gaviotas	467	327742	3109416
7254	Atalaya - Punto Limpio	471, 473	328578	3112504
7458	Piedra Redonda	447, 448	330257	3112007
7462	Las Torres	471	329094	3112328
7466	Iboybo	417, 460	327075	3114594
7608	Cristoforo	471	326284	3112836
7680	Las Lajas	342	336579	3119530
7681	Las Lajas	342	336564	3119536
7714	Punta Negra	471	325506	3111608
7717	Playa Paraíso	471	326392	3111869
8012	Jardín	448	328292	3110890
8013	Arique-Golf Costa Adeje	448	328624	3111279
8014	Ayyo	448	328973	3111897
8016	Ayyo	448	328941	3111867
8017	Arique-Golf Costa Adeje	448	328602	3111287
8018	Jardín	448	328263	3110763
8020	El Duque	424, 467		
8036	Ayuntamiento	448	329227	3112214
8132	La Caleta De Adeje	448, 467	327724	3109760
8213	Diego Hernández	448	327878	3109924
8214	Los Lagos	448	328437	3110543



Código	Descripción	Líneas	Latitud	Longitud
8215	Los Lagos	448	328429	3110558
8216	Diego Hernández	448	327862	3109951
8322	Charco Del Valle	460		
8323	Charco Del Valle	460	327633	3113781

Fuente: Elaboración propia

Tabla 108. Listado de paradas de taxi

ID	Descripción	Ubicación
1	Troya	Avda. Rafael Puig Lluvina 1 (Playa de Fañabé)
2	Palm Beach	Avda. Quinto Centenario 17 (Playa de Fañabé)
3	Central	Avda. Rafael Puig Lluvina (Playa de Fañabé)
4	Estación	Avda. de los Pueblos (Playa de Fañabé)
5	Siam Mall	Calle del Siam Park 3 (Adeje)
6	Siam Park	Calle del Siam Park 1 (Adeje)
7	Monteyer	Calle de Finlandia 10 (San Eugenio Alto)
8	Dalias	Calle Gran Bretaña 4 (Playa de Fañabé)
9	Puerto Colón	Paseo Marítimo (Playa de Fañabé)
10	San Eugenio	Avda. de los Pueblos 31 (Playa de Fañabé)
11	Island Village	Avda. de Austria 46 (San Eugenio Alto)
12	Laguna 2	Calle País Vasco 10 (Playa de Fañabé)
13	Flamingo	Avda. España 24 (Playa de Fañabé)
14	Torviscas	Avda. España 11 (Playa de Fañabé)
15	Parque Royal	Avda. Ernesto Sarti (Playa de Fañabé)
16	Santa Mónica	Calle de Madrid (Playa de Fañabé)
17	Cosmos	Calle Galicia 5 (Playa de Fañabé)
18	Roque del Conde	Calle Galicia 17 (Playa de Fañabé)
19	Gran Sur	Calle Lisboa (Playa de Fañabé)
20	Miraverde	Calle de Budapest (Playa de Fañabé)
21	Jacaranda	Avda. Bruselas (Playa de Fañabé)
22	Royal Sunset	Calle Londres 9 (Playa de Fañabé)
23	Parque del Sol	Avda. de Bruselas (Playa de Fañabé)
24	Anthelia	Calle Londres (Playa de Fañabé)
25	Plaza Duque	Plaza del Duque 18 (Playa de Fañabé)
26	Duque	Avda. de Bruselas (Playa de Fañabé)
27	Jardines del Teide	Urbanización polígono (Playa de Fañabé)
28	Bahía	Urbanización Playa del Duque (Playa de Fañabé)
29	Altamira	Calle El Veril 30 (Playa de Fañabé)
30	Costa Adeje	Calle Enramada 9 (Playa de Fañabé)
31	La Caleta	Avda. de los Acantilados (La Caleta)
32	Golf	Calle Alcojora 5 (La Fuentita)
33	Fañabé (Pueblo)	Avda. Islas Canarias (Fañabé)
34	Adeje (Pueblo – Ayuntamiento)	Calle Grande 6 (Adeje)
35	Galeón (Pueblo)	Avda. de los Océanos (Adeje)
36	Los Olivos (Pueblo)	Calle Piedra Redonda 55 (Adeje)
37	Las Torres (Pueblo)	Avda. del Barranco de las Torres 18 (Adeje)
38	Los Menores (Pueblo)	En vías de desarrollo
39	Tijoco (Pueblo)	En vías de desarrollo

ID	Descripción	Ubicación
40	Armeñime	Calle Gustavo Adolfo Becquer 1 (Armeñime)
41	Bahía Príncipe	Calle del Idafe 48 (Llano del Camello)
42	Atlantic	Avda. Adeje 300 (Adeje)
43	Floral	Avda. Adeje 300 (Playa Paraíso)
44	Riu Buena Vista	Calle del Horno (Playa Paraíso)
45	Callao	Avda. del Jable 38 (Callao Salvaje)
46	Marazul	Calle de Marazul (Marazul)
47	Aqualand	Avda. de Austria 42 (San Eugenio Alto)
48	Playa del Duque	Calle de Unterhaching 15 (Playa de Fañabé)
49	Adeje (Pueblo – Centro de Salud)	Calle de los Derechos Humanos 23 (Adeje)

Fuente: Elaboración propia



ANEXO IV. Demanda de viajeros por parada

Tabla 109. Demanda de viajeros por parada en una semana laborable

Parada	Subidas	%	Bajadas	%	Total	%
7142	16.048	30,2%	18.436	36,0%	34.484	33,1%
7151	1.876	3,5%	2.299	4,5%	4.175	4,0%
7454	1.814	3,4%	2.251	4,4%	4.065	3,9%
7722	2.273	4,3%	1.765	3,4%	4.038	3,9%
7723	2.326	4,4%	1.680	3,3%	4.006	3,8%
7168	2.419	4,6%	1.522	3,0%	3.941	3,8%
7944	510	1,0%	3.374	6,6%	3.884	3,7%
7945	3.073	5,8%	655	1,3%	3.728	3,6%
7202	1.157	2,2%	945	1,8%	2.102	2,0%
7451	570	1,1%	1.192	2,3%	1.762	1,7%
7457	796	1,5%	849	1,7%	1.645	1,6%
7515	532	1,0%	1.013	2,0%	1.545	1,5%
8174	886	1,7%	607	1,2%	1.493	1,4%
7453	596	1,1%	872	1,7%	1.468	1,4%
7449	976	1,8%	481	0,9%	1.457	1,4%
8175	682	1,3%	751	1,5%	1.433	1,4%
7615	802	1,5%	463	0,9%	1.265	1,2%
7516	643	1,2%	565	1,1%	1.208	1,2%
7513	800	1,5%	370	0,7%	1.170	1,1%
7455	588	1,1%	486	0,9%	1.074	1,0%
8030	917	1,7%	59	0,1%	976	0,9%
8190	237	0,4%	726	1,4%	963	0,9%
7450	502	0,9%	435	0,8%	937	0,9%
8032	370	0,7%	562	1,1%	932	0,9%
7165	861	1,6%	62	0,1%	923	0,9%
7160	857	1,6%	4	0,0%	861	0,8%
7514	358	0,7%	457	0,9%	815	0,8%
7155	91	0,2%	719	1,4%	810	0,8%
7459	318	0,6%	463	0,9%	781	0,7%
7163	628	1,2%	8	0,0%	636	0,6%
8336	246	0,5%	365	0,7%	611	0,6%
7611	600	1,1%	4	0,0%	604	0,6%
7512	447	0,8%	152	0,3%	599	0,6%
7716	351	0,7%	202	0,4%	553	0,5%
7162	549	1,0%		0,0%	549	0,5%
7612	418	0,8%	22	0,0%	440	0,4%
7510	305	0,6%	127	0,2%	432	0,4%
7509	411	0,8%	16	0,0%	427	0,4%
8232	89	0,2%	324	0,6%	413	0,4%
7463	260	0,5%	142	0,3%	402	0,4%

Parada	Subidas	%	Bajadas	%	Total	%
8021	388	0,7%	10	0,0%	398	0,4%
7157	14	0,0%	346	0,7%	360	0,3%
7507	34	0,1%	324	0,6%	358	0,3%
7154	14	0,0%	312	0,6%	326	0,3%
7201	181	0,3%	140	0,3%	321	0,3%
7609	22	0,0%	299	0,6%	321	0,3%
7610	13	0,0%	302	0,6%	315	0,3%
7461	7	0,0%	301	0,6%	308	0,3%
8040	264	0,5%	17	0,0%	281	0,3%
7452	141	0,3%	132	0,3%	273	0,3%
7460	81	0,2%	191	0,4%	272	0,3%
8334	265	0,5%	2	0,0%	267	0,3%
8235	219	0,4%	36	0,1%	255	0,2%
7456	59	0,1%	194	0,4%	253	0,2%
8089	21	0,0%	223	0,4%	244	0,2%
7156		0,0%	242	0,5%	242	0,2%
7465	54	0,1%	180	0,4%	234	0,2%
7505	183	0,3%	39	0,1%	222	0,2%
8126	88	0,2%	121	0,2%	209	0,2%
8229	29	0,1%	176	0,3%	205	0,2%
7164	196	0,4%	3	0,0%	199	0,2%
7508	186	0,4%	7	0,0%	193	0,2%
7715	186	0,4%		0,0%	186	0,2%
7506	126	0,2%	51	0,1%	177	0,2%
8219	63	0,1%	104	0,2%	167	0,2%
7204	7	0,0%	158	0,3%	165	0,2%
7524	131	0,2%	26	0,1%	157	0,2%
8333	12	0,0%	145	0,3%	157	0,2%
7161	155	0,3%	1	0,0%	156	0,1%
8335	51	0,1%	105	0,2%	156	0,1%
7503	101	0,2%	17	0,0%	118	0,1%
8149	23	0,0%	94	0,2%	117	0,1%
8233	115	0,2%	1	0,0%	116	0,1%
8236	100	0,2%	7	0,0%	107	0,1%
7253	28	0,1%	77	0,2%	105	0,1%
8220	19	0,0%	86	0,2%	105	0,1%
8222	36	0,1%	66	0,1%	102	0,1%
7467	12	0,0%	86	0,2%	98	0,1%
8134	65	0,1%	26	0,1%	91	0,1%
8246	45	0,1%	45	0,1%	90	0,1%
8238	81	0,2%	8	0,0%	89	0,1%

Parada	Subidas	%	Bajadas	%	Total	%
8244	64	0,1%	22	0,0%	86	0,1%
7203	39	0,1%	46	0,1%	85	0,1%
7616	23	0,0%	62	0,1%	85	0,1%
7207	32	0,1%	50	0,1%	82	0,1%
8135	7	0,0%	74	0,1%	81	0,1%
8221	37	0,1%	43	0,1%	80	0,1%
8241	66	0,1%	13	0,0%	79	0,1%
8243	60	0,1%	19	0,0%	79	0,1%
7250	59	0,1%	18	0,0%	77	0,1%
7501	52	0,1%	20	0,0%	72	0,1%
8242	56	0,1%	16	0,0%	72	0,1%
7719	8	0,0%	62	0,1%	70	0,1%
8239	51	0,1%	19	0,0%	70	0,1%
8085	16	0,0%	52	0,1%	68	0,1%
7249	50	0,1%	15	0,0%	65	0,1%
7502	49	0,1%	15	0,0%	64	0,1%
7206	9	0,0%	52	0,1%	61	0,1%
7469	3	0,0%	55	0,1%	58	0,1%
8228	9	0,0%	46	0,1%	55	0,1%
8224	7	0,0%	47	0,1%	54	0,1%
8226	17	0,0%	35	0,1%	52	0,0%
7614	19	0,0%	32	0,1%	51	0,0%
8137	45	0,1%	5	0,0%	50	0,0%
7468	12	0,0%	37	0,1%	49	0,0%
7248	28	0,1%	19	0,0%	47	0,0%
7252	40	0,1%	6	0,0%	46	0,0%
8237	27	0,1%	17	0,0%	44	0,0%
8240	32	0,1%	7	0,0%	39	0,0%
7205	10	0,0%	27	0,1%	37	0,0%
8227	1	0,0%	34	0,1%	35	0,0%
7208	16	0,0%	18	0,0%	34	0,0%
8234	30	0,1%	4	0,0%	34	0,0%
8245	8	0,0%	17	0,0%	25	0,0%
7607	15	0,0%	9	0,0%	24	0,0%
7209	4	0,0%	18	0,0%	22	0,0%
7247	17	0,0%	5	0,0%	22	0,0%
8230	4	0,0%	16	0,0%	20	0,0%
8223	6	0,0%	13	0,0%	19	0,0%
7504	16	0,0%		0,0%	16	0,0%
8225	12	0,0%		0,0%	12	0,0%
7613	9	0,0%	1	0,0%	10	0,0%



Parada	Subidas	%	Bajadas	%	Total	%
8247	3	0,0%	7	0,0%	10	0,0%
7251	6	0,0%	2	0,0%	8	0,0%
8323	8	0,0%		0,0%	8	0,0%
Total	53.079	100,0%	51.200	100,0%	104.279	100,0%



ANEXO V. Inventario de infraestructura vial

Tabla 110. Inventario del viario urbano básico de Adeje

Vía	Ancho calzada	Sentido circulación	Nº carriles	Pendientes	Aparcamiento	Integración con otros modos de transporte
Avenida de los Pueblos	16	Bidireccional	4	≈ 2,7%	En línea	Peatonal, ciclista y transporte público
Avenida Ernesto Sarti	9	Bidireccional	2	≈ 5,4%	En línea	Peatonal y transporte público
Avenida Francisco Ucelay	20	Bidireccional	2	≈ 5,2%	En línea y espiga	Peatonal y transporte público
Avenida de Moscú	22	Bidireccional	4	≈ 3,2%	En línea	Peatonal y transporte público
Carretera de Fañabé - La Caleta	6	Bidireccional	2	≈ 2,2%	No	Peatonal, ciclista y transporte público
Avenida de España	5	Unidireccional	1	≈ 3,5%	En línea	Peatonal
Avenida Bruselas	15	Bidireccional	4	≈ 1,9	En línea	Peatonal y transporte público
Avenida de la Constitución	4	Unidireccional	1	≈ 5,6%	En espiga	Peatonal y transporte público
Avenida de Ayyo	13	Bidireccional	4	≈ 3,3%	En espiga	Peatonal y transporte público
Avenida de Moscú	15	Bidireccional	4	≈ 3%	En línea	Peatonal
Avenida Hermano Pedro	4	Unidireccional	1	≈ 1,2%	En espiga	Peatonal
Avenida Virgen de Guadalupe	16	Bidireccional	4	≈ 4,5%	En línea	Peatonal y transporte público
Avenida Kurt Konrad Mayer	12	Bidireccional	2-3	≈ 3,3%	En línea y batería	Peatonal
Avenida Francia	7,5	Bidireccional	2	≈ 7,3%	En línea	Peatonal

Vía	Ancho calzada	Sentido circulación	Nº carriles	Pendientes	Aparcamiento	Integración con otros modos de transporte
Avenida Austria	8	Bidireccional	2	≈ 6,7%	En línea	Peatonal y transporte público
Avenida de los Acanilados	15	Bidireccional	4	≈ 6,9%	En línea	Peatonal
Calle Alcojora	7	Bidireccional	2	≈ 4,7	No	Peatonal
Calle la Cruz	7	Bidireccional	2	≈ 4,8%	No	Peatonal y transporte público
Calle Piedra Redonda	3,5	Unidireccional	1	≈ 6,4%	En espiga	Peatonal y transporte público
Calle Castillo	3,5	Unidireccional	1	≈ 10,5%	En línea	Peatonal
Calle Tinerfe el Grande	7,5	Unidireccional	2	≈ 6,2%	En batería	Peatonal y transporte público
Calle Manuel Bello Ramos	4	Unidireccional	1	≈ 6,8%	En línea y espiga	Peatonal
Avenida Barranco de las Torres	7,5	Bidireccional	2	≈ 5,2%	En línea	Peatonal y transporte público
Avenida de las Gaviotas	7	Bidireccional	2	≈ 4,4%	En línea y espiga	Peatonal
Calle Alemania	6	Bidireccional	2	≈ 11,1%	En línea	
Calle Madrid	7	Bidireccional	2	≈ 11,7%	En línea	Peatonal y transporte público
Calle Baleares	7	Bidireccional	2	≈ 11,3 %	En línea y espiga	Peatonal
Calle Galicia	7	Bidireccional	2	≈ 10,9%	En línea	Peatonal
Avenida Europa	7	Bidireccional	2	≈ 11,6 %	En línea	Peatonal

Fuente: Elaboración propia

