

INDICE

1.	INTRODUCCION	2
2.	SUPERPOSICION DEL PLANEAMIENTO Y ACTUACIONES	2
2.1.	PROBLEMATICA.....	2
3.	COMPATIBILIZACION DEL PLANEAMIENTO	6
4.	ANALISIS PUNTUALES DE ENLACES EN EL CORREDOR	7
4.1.	ENLACE DE FAÑABE (PLANO 6.1.12).....	8
4.2.	ENLACE DE SAN EUGENIO Y TORVISCAS (PLANO 6.1.12).....	9
4.3.	ENLACE DE LAS AMERICAS (PLANO 6.1.10)	10
4.4.	ENLACE DE LOS CRISTIANOS (PLANO 6.1.9).....	11
4.5.	ENLACE DE GUAZA (PLANO 6.1.8).....	12
4.6.	ENLACE DE PARQUE DE LA REINA (PLANO 6.1.7)	13
4.7.	ENLACE DE LAS CHAFIRAS OESTE (PLANO 6.1.6).....	14
4.8.	ENLACE DE LAS CHAFIRAS ESTE (PLANO 6.1.6).....	15
4.9.	ENLACE DEL AEROPUERTO NUEVO (PLANO 6.1.5).....	16
4.10.	ENLACE DEL AEROPUERTO EXISTENTE (PLANO 6.1.4).....	17
4.11.	ENLACE DE SAN ISIDRO (PLANO 6.1.3).....	18
4.12.	ENLACE DE COCOARMEN (PLANO 6.1.2).....	20
4.13.	ENLACES DE LA PLATAFORMA LOGISTICA (PLANOS 6.1. (3 HOJAS))	21
5.	ANALISIS DE LA TRAZA EN EL CORREDOR	23

1. **INTRODUCCION**

Tal y como hemos visto hasta ahora existe una superposición de planeamiento que como mínimo lleva a la confusión, y todo ello debido a que ciertas figuras de aquel no están convenientemente jerarquizadas. Por ello creemos que el desarrollo de este punto es fundamental para ordenar viariamente la Comarca de Abona. Ya en la Fase I planteamos la metodología a emplear en esta Fase y que era la siguiente:

- a) Superposición del Planeamiento y Actuaciones.
- b) Compatibilidad y coordinación del Planeamiento y Actuaciones.
- c) Análisis de Enlaces.
- d) Análisis de la traza del Corredor.

2. **SUPERPOSICION DEL PLANEAMIENTO Y ACTUACIONES**

Al superponer el planeamiento y las actuaciones encontramos el escenario del Plano de la página siguiente, que en verdad sería adecuado observarlo en escala A0. En el se ha efectuado una superposición entre todo el Planeamiento Territorial, Municipal y Actuaciones existentes a fecha de proyecto en el ámbito de Estudio. Disponemos la ubicación de cada uno de los enlaces existentes y de los nuevos que bien plantean los PGOU o las actuaciones fundamentalmente, entre ellos tenemos:

1. FAÑABE
2. TORVISCAS-SAN EUGENIO
3. AMERICAS
4. CRISTIANOS
5. GUAZA
6. PARQUE LA REINA
7. CHAFIRAS (OESTE)
8. CHAFIRAS (ESTE)
9. AEROPUERTO REINA SOFIA NUEVO
10. AEROPUERTO REINA SOFIA EXISTENTE
11. SAN ISIDRO
12. COCARMEN
13. POLIGONO INDUSTRIAL DE GRANADILLA (TRES ENLACES)

Por otra parte en el mismo plano se observa superposición en planta de las trazas de los distintos planes y actuaciones, circunstancia que se analiza en un segundo punto de ésta Fase.

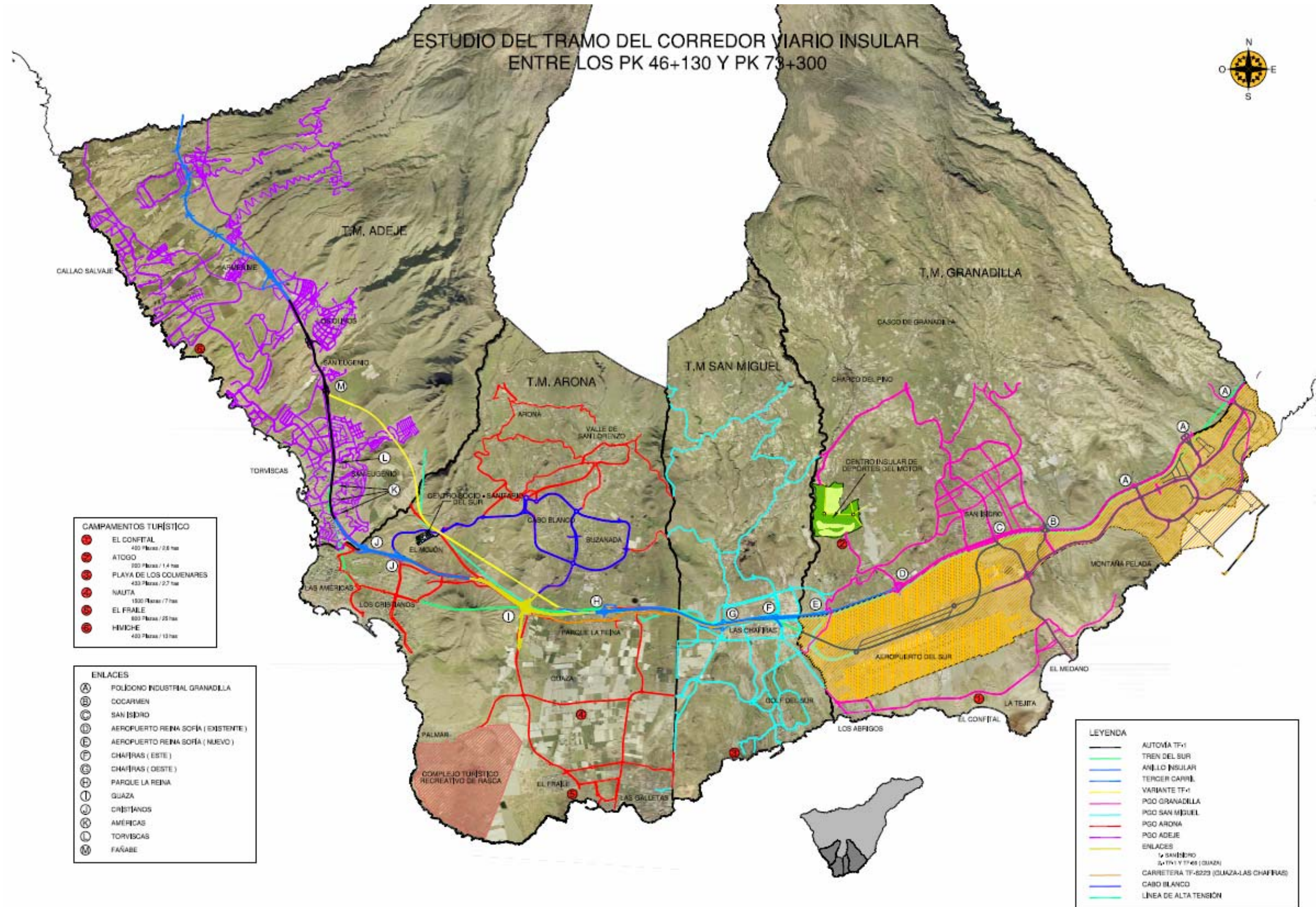
2.1. **PROBLEMATICA**

El análisis de la supeposición es un trabajo engorroso y en ocasiones confuso dado las incertidumbres de algunos proyectos que manejamos. Se ha tratado de observar punto por punto la concomitancia de la relacion de figuras que intervienen, teniendo que aplicar criterios subjetivos y en ocasiones ponderando las distintas propuestas para poder finalmente discernir entre las actuaciones más convenientes. Es evidente que el trabajo que conlleva el análisis y valoración de un simple enlace conlleva estudios mucho más profundos que los que en este Estudio se realizan, por razones temporales y económicas.

No obstante se ha procurado sacar a la luz las incongruencias más relevantes y que con un mínimo de coordinación se puedan solventar adoptando todas las figuras existentes la misma tipología de enlace o trazado.

Queda patente que realizar todas las intervenciones que se plantean sin coordinación abocaría a un caos de difícil solución, que evidentemente en muchos casos no podrían ejecutarse al plantear sencillamente soluciones distintas. Consiguientemente la conclusión sería que se estaría una y otra vez adaptando proyectos y planeamiento a las distintas realidades que se lleven a cabo.

En la figura siguiente y en el cuadro de interrelaciones queda expuesto pues la complejidad del tema que abordamos.



	P. Logística Sur	Tren del Sur	C. Blanco Buzanada	Rasca	Camp. Turismo	PGO Adeje	PGO Arona	PGO San Miguel	PGO Granadilla	Tercer Carril	Enlace San Isidro	Enlace Guaza	TF-6223 G.-Chafiras	C.I. MOTOR	Hospital Sur	Variante TF-1 A. insular
P. Logística Sur	Red	Green							Green	Green	Green					
Tren del Sur	Green	Red	Green			Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			Green
C. Blanco Buzanada		Green	Red				Green			Green		Green			Green	Green
Rasca				Red			Green									
Camp. Turismo					Red	Green	Green	Green	Green							
PGO Adeje		Green			Green	Red	Green			Green						Green
PGO Arona		Green	Green	Green	Green	Green	Red			Green		Green	Green		Green	Green
PGO San Miguel		Green			Green		Green	Red	Green	Green			Green			
PGO Granadilla	Green	Green			Green			Green	Red	Green	Green			Green		
Tercer Carril		Green	Green			Green	Green	Green	Green	Red	Green	Green	Green	Green		Green
Enlace San Isidro	Green	Green							Green	Green	Red					
Enlace Guaza		Green	Green				Green			Green		Red	Green			
TF-6223 G.-Chafiras		Green					Green	Green		Green		Green	Red			
C.I. MOTOR									Green	Green				Red		
Hospital Sur			Green				Green								Red	
Variante TF-1 A. insular		Green	Green			Green	Green			Green						Red

Cuadro de Interrelaciones de Planeamiento y Actuaciones

Es evidente pues la necesidad de una JERARQUIZACION por una parte y por otra de INFORMACION de forma que las administraciones que llevan cabo los desarrollos de la cabeza de la pirámide se planifiquen de forma que las que quedan por debajo tomen las referencias necesarias para su adaptación a lo propuesto, de ahí la necesidad imperiosa de un Documento marco Informativo.

La jerarquización bajo nuestro punto de vista se plantea del siguiente modo:

1. Tercer carril / Variante al anillo Insular
2. Tren del Sur.
3. Plataforma Logística
 - Aeropuerto TFS
 - Puerto
4. PGO y Circunvalaciones de:
 - San Isidro – El Médano
 - Golf Sur-Amarilla-Chafiras-San Miguel
 - Las Galletas
 - Parque de La Reina
 - Desvío Los Cristianos/ Las Americas / Adeje

Y todo lo anterior complementado a su vez con las actuaciones.

Se observa en diversos informes emitidos desde la Consejería de Obras Públicas las incompatibilidades de los desarrollos de los Planes Generales con la futura ampliación de la TF-1, proyecto que hemos tomado como referencia y como cabeza de la pirámide en este Estudio.

A este respecto conviene recordar que las propuestas presentadas (PGO) sobre la redes arteriales de referencia afectan a la autopista TF-1, Santa Cruz-Adeje, carretera de interés regional y titularidad de la Comunidad Autónoma según establece el Reglamento de Carreteras de Canarias (Decreto 131/1995, de 11 de mayo). Es competencia de la Comunidad Autónoma la ordenación de los accesos a las carreteras de interés regional, de acuerdo con lo dispuesto en la vigente legislación de Carreteras de Canarias.

Además de la Autopista TF-1, conforme a los requisitos establecidos en el art.3.c de la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias, se definen como carreteras de interés regional "aquellas que comuniquen la capital de la isla o las vías descritas en los apartados a) y b) del mismo artículo, con puertos y aeropuertos de interés general". Por tanto, los ramales que partiendo de la autopista TF-1, conduzcan al aeropuerto Reina Sofía o al futuro puerto de Granadilla tienen la condición de interés regional.

Conforme a la legislación vigente, en atención a la seguridad, comodidad de la circulación y mejora de la explotación de la misma, el titular de la carretera afectada (en este caso la Consejería del Gobierno de

Canarias competente en materia de carreteras) puede regular sus puntos de acceso, limitándolos a los lugares más convenientes.

Existen diversos informes donde se señala que los Planes Territoriales Parciales y demás figuras de planeamiento a redactar debían considerar, entre otros, los aspectos referidos a la futura ampliación de la sección transversal de la autopista TF-1 (previendo las oportunas reservas de suelo, las limitaciones a la propiedad de los terrenos colindantes y la categorización del mismo como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, así como la consideración de dicha ampliación en los futuros enlaces), los referentes al tren del sur (y su relación con la autopista una vez ampliada y las futuras zonas de protección de ambas infraestructuras), una reconsideración de la situación de los enlaces con la TF-1, (dada la incompatibilidad de parte de las ubicaciones propuestas entre sí) con eventuales solapes, y las observaciones relativas a los nuevos viarios de conexión de dicha autopista con el conjunto de las instalaciones previstas en el Plan Territorial, y su carácter de interés regional.

Los accesos y conexiones con la red de carreteras de interés regional de las actuaciones previstas en la zona que abarca desde el límite sur del municipio de Arico hasta el término municipal de Arona se deben hacer en lugares y con las características que aseguren el mejor reparto de los flujos circulatorios y minimicen los efectos negativos sobre el sistema general de carreteras de la isla. Con el objetivo de no provocar una disminución del nivel de servicio en la carretera de interés regional TF-1 afectada y por razones de seguridad vial, es necesario, considerando tanto la planificación de los municipios de la zona afectados, como las previsiones de crecimiento de las instalaciones aeroportuarias y el desarrollo del puerto de este municipio y demás actividades privadas de la zona, especialmente de las más generadoras y receptoras de tráfico, elaborar el oportuno estudio de tráfico que permita prever, a un año horizonte determinado, cuales serán las afecciones sobre la Autopista TF-1 de acuerdo con la actividad que desde cada uno de estos puntos se estime que se vaya a generar.

Atendiendo al estudio de tráfico en relación con el planeamiento y previsiones que se elabore, y dada la imposibilidad para el buen funcionamiento de la autopista de implantar enlaces demasiado próximos en la autovía TF-1, en una primera aproximación se podrían considerar enlaces necesarios únicamente los siguientes:

- Aquel que una la autopista TF-1, de interés regional, con el aeropuerto Reina Sofía (la conexión de este enlace con la terminal de dicho aeropuerto se integra dentro de la red de interés regional). Conectar otras vías a este enlace exige un concienzudo estudio de su capacidad y nivel de servicio.
- Un enlace que conecte la vía de interés regional TF-1 con cada uno de los municipios que atraviesa la vía, o con enlaces separados pero unidos por vías rápidas de interconexión.

- Un enlace que de conexión al futuro puerto y polígono industrial de Granadilla con la TF-1.

La Consejería de Obras Públicas considera la necesidad de reducir el número de enlaces a ubicar en ese tramo de la TF-1.

3. COMPATIBILIZACION DEL PLANEAMIENTO

Por tanto para que exista una compatibilidad del Planeamiento a desarrollar se debe priorizar en el planeamiento de las grandes redes de infraestructuras, que tendrá en cuenta de por sí todos y cada uno de los PTPO, PTEO y demás proyectos que requieran conexión con estas redes principales.

Se observa la constante superposición de unos planes con otros, circunstancia que obliga, casi siempre por parte de la Consejería de Obras Públicas, a emitir informes para delimitar las competencias de cada cual.

En desarrollo de la jerarquización se plantea:

1.- Tercer Carril: Es a nuestro modo de entender la obra prioritaria de la cual deberían depender el resto de figuras de planeamiento. Entre otras precisa y define:

- Reserva de suelo: Se debe dotar de la suficiente reserva de suelo, previamente clasificado como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras ya que se precisa:
 - ✓ Espacio para el tercer carril
 - ✓ Terrenos para eventuales vías colectoras – distribuidoras.
 - ✓ Terrenos para enlaces con la capacidad necesaria (a evaluar) tipo trébol.
 - ✓ Zonas de afección.
- Enlaces: Este proyecto es el que debe definir donde se disponen los enlaces de forma que las vías trabajen a una capacidad razonable teniendo en cuenta la Plataforma Logística y las conexiones a los núcleos poblacionales importantes, San Isidro / El Médano; San Miguel / Las Chafiras/ Golf y Las Galletas.
- Vías Colectoras-Distribuidoras: En principio parece la solución más favorable frente a las salidas /entradas de los núcleos poblacionales y a las infraestructuras portuaria y aeroportuaria. Permite que la vía principal esté siempre fluida. Se plantean antes y después de los nudos de interés regional.
- Vías de Servicio: en algunos puntos singulares esta sería la solución a desarrollar, por ejemplo en las Chafiras-Parque de la Reina.

2.- Tren del Sur: Cuenta con su propio PTEO, aprobado definitivamente recientemente, pero muestra algunas incompatibilidades informadas por la Consejería de Obras Públicas. Consideraciones:

- Se deberá tener en cuenta la reserva de suelo suficiente para que sea posible su ejecución, sin comprometer la futura ampliación de la sección transversal de la autopista TF-1, del Sur de Tenerife, ni suponga un riesgo para la seguridad de los usuarios de la carretera durante la fase de construcción de la infraestructura ferroviaria.
- A partir del suelo ocupado por la autopista ampliada se deberá tener en cuenta además el establecimiento de sus zonas de protección, Dominio Público, Servidumbre, Afección y Línea Límite de Edificación, recogidas en la Ley de Carreteras de Canarias y su Reglamento, y su eventual compatibilidad o solape parcial con las bandas análogas de protección del futuro ferrocarril.
- En todo caso, la banda de dominio público de la autopista TF-1 ampliada debe ser exterior a la banda de dominio público del tren.

3.- Plataforma Logística: En este caso se cuenta con un Plan Territorial Parcial de Ordenación, en fase de aprobación inicial; Si seguimos con el planteamiento jerarquizado se presentan las siguientes consideraciones:

- Salvando el precepto recogido en la Instrucción de Carreteras 3.1. I.C. de Trazado, donde se especifica que la distancia mínima entre enlaces situados en carreteras de calzadas separadas será de seis kilómetros, que encuentra su justificación en las especiales condiciones de nuestro territorio insular, para la ubicación de dos enlaces consecutivos se deberá respetar una distancia mínima entre ellos derivadas de Consideraciones de seguridad vial (carriles de aceleración y deceleración) y de mantenimiento de la capacidad y nivel de servicio del tronco de la autopista. En este sentido el mínimo absoluto de distancia entre dos enlaces consecutivos supone una distancia igual o superior a los 1200 metros entre secciones características consecutivas de los carriles de aceleración y deceleración consecutivos (Véase para casuística el apartado 7.4.5 "Dotaciones de seguridad" de la Norma 3.1 -IC de trazado de Carreteras). Se tiene para ello en cuenta el tipo de vía de que se trata, la longitud de los carriles de aceleración y deceleración necesarios, y las distancias de seguridad entre entradas y salidas consecutivas de los ramales de enlace o de vías colectoras-distribuidoras medidas desde sus secciones características.

En este sentido y a la vista de la información contenida en el Avance del Plan Territorial referente a la localización propuesta para los nuevos enlaces N°1 y N°5, se considera que debido a su posición relativa respecto de los ya existentes N°2 y N°6, se pone en riesgo, por su cercanía, el mantenimiento de los niveles de servicio de la vía dentro del tramo objeto del informe. Es necesario por tanto, el estudio de su reubicación de forma tal que se de cumplimiento a lo que la Norma descrita prescribe en relación con las distancias mínimas a tener en cuenta entre enlaces consecutivos.

La eliminación de enlaces excesivamente cercanos puede resolverse por medio de vías de servicio o vías colectoras -distribuidoras.

En este sentido, dado que se consideran enlaces principales los 1,5 y 8 podrían suprimirse los 2, 3, 4, 6 y 7 siempre creando las correspondientes vías colectoras-distribuidoras o vías de servicio.

Los nuevos enlaces reflejados en el Plan Territorial, una vez cumplimentadas las distancias mínimas antes aludidas, deben considerarse en general únicamente como señaladores del emplazamiento de un enlace y solo como orientativos en lo referente a su tipología y sin que se presuponga un diseño concreto, toda vez que ese diseño deberá ser objeto de definición y justificación en el proyecto de construcción que, en su caso, se redacte.

Finalmente es necesario incluir una consideración sobre algunos de los nuevos viarios propuestos en este Plan Territorial, los cuales servirían de conexión de la vía principal de circunvalación de la isla con las instalaciones aeroportuarias de interés general ubicadas dentro del ámbito de aplicación de la Plataforma Logística.

4.- PGO y Circunvalaciones de:

- San Isidro – El Médano
- Golf Sur-Amarilla-Chafiras-San Miguel
- Las Galletas
- Parque de La Reina
- Desvío Los Cristianos/ Las Americas / Adeje

En cuanto a los Planes Generales se refiere éstos deben adaptarse a toda la instrumentación arriba señalada, es decir, PTEO y PTPO además de las directrices marcadas por la Consejería de Infraestructuras, basadas en la legislación vigente.

Estos Planes en general y por lo visto en la documentación recopilada, hacen planteamientos fuera de su competencia en algunos casos, y en otros desarrollan vías de circunvalación inconexas entre si que derivan en la mayor parte de los casos en un gasto redundante por tener únicamente miras locales. Es por ello que se propone en este caso más subordinación a lo definido por Planeamiento de superior rango.

Baste como ejemplo que el PGO de Arona marca como derivación de la actual Autovía TF-1 en su empalme con el anillo insular un punto que dista más de 3 km de donde realmente lo está planificando la Consejería de Infraestructuras.

4. ANALISIS PUNTUALES DE ENLACES EN EL CORREDOR

Los enlaces se analizarán a continuación, haciendo para ello una descripción del estado actual del mismo, estimado tipología y opciones de giro de cada uno, posteriormente se describen las distintas propuestas que encontramos tanto en el Planeamiento como en las Actuaciones vistas en la Parte II de este estudio. Una vez realizado lo anterior se procede a escrutar las incompatibilidades y coordinación entre propuestas para finalmente hacer una valoración ponderada de con una escala de 1 a 3 basado en los siguientes criterios:

- Económico
- Ambiental
- Funcional
- Espacial

Se calificará cada criterio con un peso de 1 a 3 puntos, siendo 3 el valor mejor valorado y 1 el menos valorado.

El sentido de evaluación de cada enlace es de Granadilla hacia las Ameritas, denominando aguas arriba el lado derecho y aguas abajo el izquierdo en el sentido de avance.

4.1. ENLACE DE FAÑABE (PLANO 6.1.12)

4.1.1. DESCRIPCION ESTADO ACTUAL

El enlace actual se corresponde con una glorieta elíptica bajo nivel de la Autovía, que permite como un trébol invertido todos los movimientos direccionales pero faltando algunos movimientos directos de reincorporación a la autovía sin tener que transitar por las vías de servicio que se prevén. Todas las salidas y entradas tienen desarrollos convenientes eliminando los giros bruscos que se producen en otros enlaces que encontramos en la traza.



Enlace de Fañabé. Estado Actual.

4.1.2. DESCRIPCION DE LAS PROPUESTAS

4.1.2.1. PGOU de Adeje

Plantea completar los giros directos que en la actualidad están pendientes de ejecutar, como son el de incorporación a la autovía tras salir de la misma para un cambio de sentido. Se trata pues de completar constructivamente el enlace existente.

4.1.2.2. Variante de la TF-1. Empalme al Anillo Insular

Se proyecta que la Variante que contempla el PIOT una mediante una circunvalación los enlaces de Parque de la Reina y Fañabé, debiendo por tanto incorporarse al enlace que estamos analizando. No se tienen datos sobre esta conexión, por lo que no se evalúa.

4.1.3. INCOMPATIBILIDADES ENTRE PROPUESTAS

Con los datos disponibles, es decir PGOU de Adeje y el estado Actual no se producen incompatibilidades ni descoordinaciones.

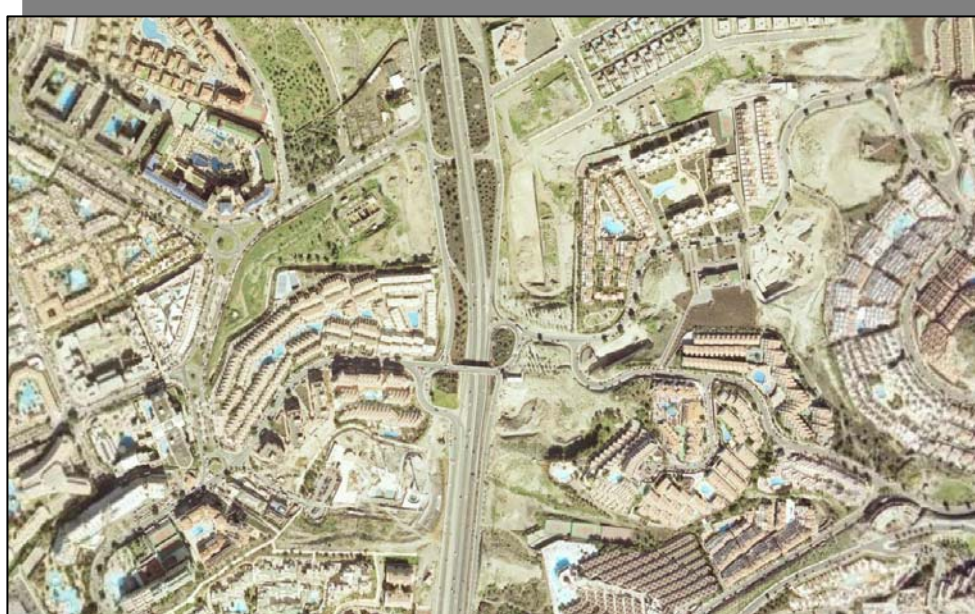
4.1.4. VALORACION DE PROPUESTAS

	PGOU DE ADEJE	VARIANTE DE TF-1 EMPALME ANILLO	--
CRITERIO ECONOMICO	2	--	--
CRITERIO AMBIENTAL	2	--	--
CRITERIO FUNCIONAL	3	--	--
CRITERIO ESPACIAL	3	--	--
PESO TOTAL	8	--	--

4.2. ENLACE DE SAN EUGENIO Y TORVISCAS (PLANO 6.1.12)

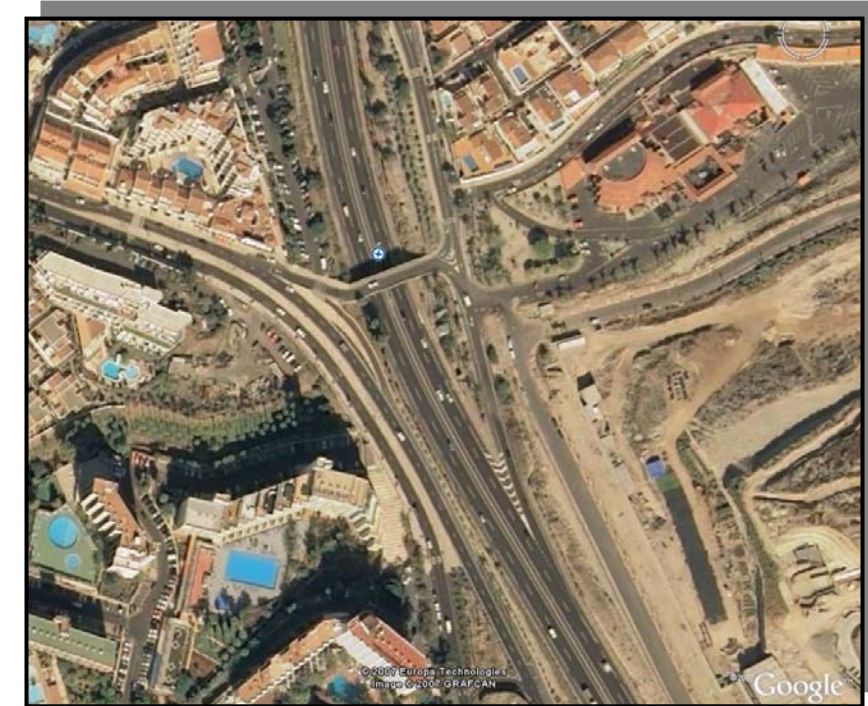
4.2.1. DESCRIPCION ESTADO ACTUAL

En este punto analizamos los dos enlaces de San Eugenio y Torviscas aunque éste último es un enlace menor. El Enlace de Torviscas se encuentra inmediatamente después del de San Eugenio y no tiene accesos directos para incorporarse desde él a la autovía TF-1, sentido de avance hacia el Sur, por lo que hay que continuar hacia el siguiente enlace (Miraverde). En cuanto a la incorporación a él desde la TF-1 si ofrece esta posibilidad, permitiendo el cambio de sentido o el cruce transversal. Sin embargo en sentido Norte no tiene salida directa desde la TF-1 para incorporarse a él, si permitiendo hacerlo desde él a la TF-1.



Enlace de Torviscas. Estado Actual.

Este enlace y el de San Eugenio están separados entre si por dos pasarelas de paso transversal exclusivamente; El Enlace de San Eugenio permite incorporarse a él desde la TF-1 sentido Sur, pero no salir desde él a la TF-1, y sentido Norte no permite ningún movimiento, ya que sus salidas /entradas se hacen a una vía de servicio que no desemboca en la TF-1.



Enlace de San Eugenio. Estado Actual.

4.2.2. DESCRIPCION DE LAS PROPUESTAS

4.2.2.1. PGOU de Adeje

El PGOU de Adeje deja intactos estos dos enlaces, no introduciendo ninguna modificación, ni siquiera en el entorno de los mismos.

4.2.3. INCOMPATIBILIDADES ENTRE PROPUESTAS

Con los datos disponibles, es decir PGOU de Adeje y el estado Actual no se producen incompatibilidades ni descoordinaciones.

4.2.4. VALORACION DE PROPUESTAS

No se evalúan al permanecer inalteradas.

4.3. ENLACE DE LAS AMERICAS (PLANO 6.1.10)

4.3.1. DESCRIPCION ESTADO ACTUAL

El enlace actual está definido por dos glorietas desniveladas con una sola obra de paso, el formato sentido Sur es el de un Trébol parcial en un solo cuadrante, es decir permite incorporación a y desde él a la TF-1, en el segundo cuadrante según el sentido de avance. Sentido Norte permite salida directa y para incorporarse a la TF-1 lo hace desde la glorieta de aguas abajo.



Enlace de Las Ameritas.. Estado Actual.

4.3.2. DESCRIPCION DE LAS PROPUESTAS

4.3.2.1. PGOU de Arona

No modifica en absoluto el estado actual.

4.3.2.2. Proyecto del Tercer Carril

Se proyecta una Glorieta Desnivelada central. Esta solución permite todos los moviemntos de acceso a y esde el a la TF-1 a través del giro a la misma. Es una solución más lógica que la actual ya que sus accesos se producen desde una distancia larga que permiten una incorporación segura.

4.3.3. INCOMPATIBILIDADES ENTRE PROPUESTAS

El planteamiento del PGOU y el del Proyecto del tercer carril son diametralmente opuestos, no tienen ningún punto en común al tratarse el Estado Actual de una obra que más bien parece improvisada no así la del proyecto del Tercer Carril mucho más adecuada.

4.3.4. VALORACION DE PROPUESTAS

	PGOU DE ARONA	TERCER CARRIL	--
CRITERIO ECONOMICO	2	1	--
CRITERIO AMBIENTAL	2	2	--
CRITERIO FUNCIONAL	1	3	--
CRITERIO ESPACIAL	2	3	--
PESO TOTAL	7	9	--

Se valora la propuesta del tercer Carril como más adecuada para éste enlace.

4.4. ENLACE DE LOS CRISTIANOS (PLANO 6.1.9)

4.4.1. DESCRIPCION ESTADO ACTUAL

El enlace de Los Cristianos se asemeja a la figura conocida como Trébol Parcial en dos cuadrantes adyacentes. Sentido Sur permite la salida por el interior para cruzar transversalmente o para tomar la TF-28. Permite por éste mismo lado la incorporación directa aunque con un carril de aceleración demasiado corto (50 m). Sentido Norte tiene acceso directo con carril de aceleración de 100 m, y todos los moviemntos se producen desde la glorieta elíptica ubicada aguas debajo del corredor. Los movimientos globales del enlace por tanto se realizan a través de la glorieta inferior o del cuadrante superior.



Enlace de Los Cristianos. Estado Actual.

4.4.2. DESCRIPCION DE LAS PROPUESTAS

4.4.2.1. PGOU de Arona

No modifica en absoluto el estado actual.

4.4.2.2. Proyecto del Tercer Carril

Se proyecta una variación im portante en el sentido Sur, efectivamente soluciona la incorporación aguas arriba a la TF-1 impidiendo el acceso directo sini canalizado a través de una vía de servicio. Por otra parte diseña una incorporación directa aguas abajo sentido Norte que igualmente desemboca en una vía de servicio, por lo que aumenta en ambos sentidos la capacidad del enlace y evita las retenciones que se producen por tener un ceda al paso por incorporación directa a la TF-1, en ambos casos.

4.4.3. INCOMPATIBILIDADES ENTRE PROPUESTAS

El planteamiento del PGOU y el del Proyecto del tercer Carril son perfectamente compatibles, ya que el segundo incorpora dos elementos sobre la superficie existente sin grandes infraestructuras, además de solucionar las incorporaciones en ambos sentidos con vías de servicio..

4.4.4. VALORACION DE PROPUESTAS

	PGOU DE ARONA	TERCER CARRIL	--
CRITERIO ECONOMICO	2	1	--
CRITERIO AMBIENTAL	2	2	--
CRITERIO FUNCIONAL	1	3	--
CRITERIO ESPACIAL	2	2	--
PESO TOTAL	7	8	--

Se valora la propuesta del tercer Carril como más adecuada para éste enlace.

4.5. ENLACE DE GUAZA (PLANO 6.1.8)
4.5.1. DESCRIPCION ESTADO ACTUAL

En la actualidad, la conexión entre las carreteras TF-66, TF-655 y la autovía TF-1 se produce a través de un enlace inferior tipo diamante. En la parte norte del enlace se resuelven las conexiones con la TF-66 (Norte) a través de ramales de entrada/salida directos y cruces a nivel. En la mitad sur los movimientos de conexión entre la autovía, el núcleo de las Galletas y la TF-655 se realizan a través de dos glorietas.

La configuración actual de la red viaria determina que las principales funciones que acoge el enlace sean las siguientes:

- Conexión de la zona de Cabo Blanco con la Autopista TF-1.
- Conexión de la zona de Las Galletas con la Autopista TF-1, fundamentalmente en sentido Los Cristianos, puesto que la conexión hacia Santa Cruz de Tenerife, se realiza por la carretera TF-652.
- Conexión de la zona de Cabo Blanco con Las Galletas.
- Acceso a la localidad de Guaza.

El emplazamiento del enlace coincide con el cauce del Barranco del Malpaso, uno de los barrancos con mayor superficie de la isla.



Enlace de Guaza. Estado Actual.

4.5.2. DESCRIPCION DE LAS PROPUESTAS
4.5.2.1. PGOU de Arona

Plantea la ejecución de una nueva glorieta aguas arriba para separar el tráfico que quiere cambiar de sentido y que quiere ir en sentido las Galletas; Por otra parte sentido Sur presenta una salida directa a la TF-66 desde la TF-1. Las incorporaciones desde aguas arriba ala TF-1 se resuelven a través de ramales directos con acceso a vías de servicio. Sentido Norte remodela las glorietas existentes permitiendo salidas/accesos directos a través de vías de servicio.

4.5.2.2. Proyecto del Tercer Carril

Se adapta específicamente a lo que dice el PGOU de Arona.

4.5.2.3. Proyecto de Carretera Rectificación de Trazado de la Carretera Insular TF-6223 - Tramo Las Chafiras – Guaza

Se adapta específicamente a lo que dice el PGOU de Arona.

4.5.3. INCOMPATIBILIDADES ENTRE PROPUESTAS

No existe incompatibilidad entre el Planeamiento y las dos actuaciones previstas

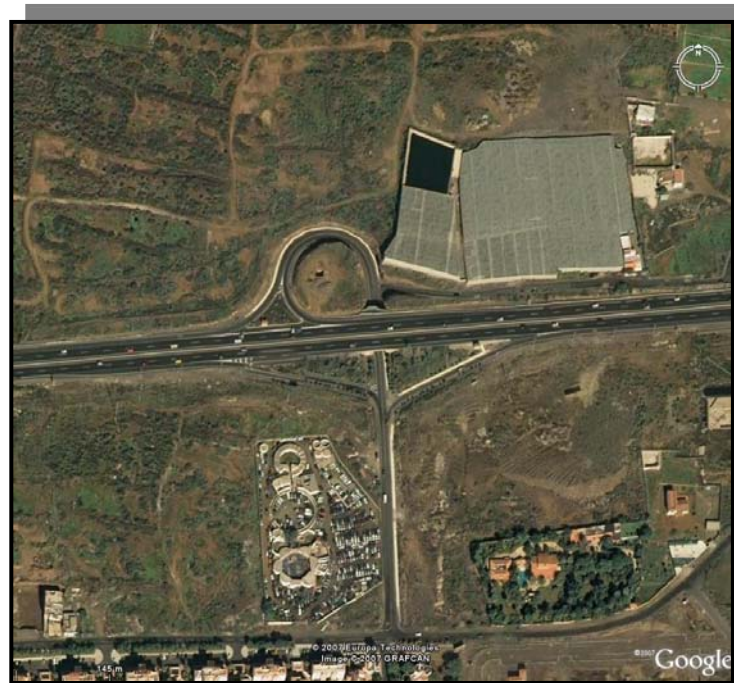
4.5.4. VALORACION DE PROPUESTAS

	PGOU DE ARONA	TERCER CARRIL	CARRETERA 6223
CRITERIO ECONOMICO	--	--	--
CRITERIO AMBIENTAL	--	--	--
CRITERIO FUNCIONAL	--	--	--
CRITERIO ESPACIAL	--	--	--
PESO TOTAL	--	--	--

4.6. ENLACE DE PARQUE DE LA REINA (PLANO 6.1.7)

4.6.1. DESCRIPCION ESTADO ACTUAL

El Enlace del Parque de La Reina presenta en la actualidad en sentido Sur un Trébol parcial de un Cuadrante aguas arriba, con salida directa desde la TF-1 para pasar bajo la TF-1 sentido hacia el Parque de La Reina. El acceso desde el enlace a la TF-1 sentido Sur también es directo, con un potente carril de aceleración de 250 m. Sentido Norte hay salida desde la TF-1 y entrada a la misma directo, pero no permite el cambio de sentido, teniendo que bajar hasta el Parque de La Reina para alcanzar la glorieta para el cambio en ambos sentidos.



Enlace de Parque de La Reina. Estado Actual.

4.6.2. DESCRIPCION DE LAS PROPUESTAS

4.6.2.1. PGOU de San Miguel

No formula propuesta alguna. Permanece como el estado actual.

4.6.2.2. Proyecto del Tercer Carril

Plantea la figura de Glorietas desniveladas con dos obras de paso. Permite todos los movimientos a/desde la TF-1 mediante este planteamiento. Permite el acople futuro a la Variante de la TF-1 al Anillo Insular.

4.6.2.3. Proyecto de La Variante de la TF-1

No se dispone de planta, pero se asimila que nace en éste enlace.

4.6.3. INCOMPATIBILIDADES ENTRE PROPUESTAS

Incompatibilidad total entre el planteamiento del tercer carril y el PGOU de San Miguel.

4.6.4. VALORACION DE PROPUESTAS

	PGOU DE SAN MIGUEL	TERCER CARRIL	VARIANTE TF-1
CRITERIO ECONOMICO	3	2	--
CRITERIO AMBIENTAL	2	2	--
CRITERIO FUNCIONAL	1	3	--
CRITERIO ESPACIAL	2	2	--
PESO TOTAL	8	9	--

Se estima que la solución adoptada por el proyecto del tercer Carril es más adecuada que dejar el enlace en el estado actual.

4.7. ENLACE DE LAS CHAFIRAS OESTE (PLANO 6.1.6)

4.7.1. DESCRIPCION ESTADO ACTUAL

No existe enlace en la actualidad.



Enlace de Las Chafiras Oeste. Estado Actual.

4.7.2. DESCRIPCION DE LAS PROPUESTAS

4.7.2.1. PGOU de San Miguel

Propone un enlace tipo Glorietas Desniveladas con una obra de paso. Ramales directos de entrada y salida a/desde la TF-1 al enlace además de conexiones a las vías de servicio que plantea en ambos sentidos.

4.7.2.2. Proyecto del Tercer Carril

Plantea la figura de Glorietas desniveladas con dos obras de paso. Permite todos los movimientos a/desde la TF-1 mediante este planteamiento pero a través de vías de servicio, no directamente. Plantea también una continuidad en la vía e servicio aguas abajo sentido Norte.

4.7.3. INCOMPATIBILIDADES ENTRE PROPUESTAS

Incompatibilidad parcial ya que las conexiones con la TF-1 en una y otra propuesta difieren en conectar o no a vías de servicio. Por otra parte el Proyecto del tercer Carril da continuidad aguas abajo sentido Norte a la vía de servicio.

4.7.4. VALORACION DE PROPUESTAS

	PGOU DE SAN MIGUEL	TERCER CARRIL	
CRITERIO ECONOMICO	3	3	--
CRITERIO AMBIENTAL	2	2	--
CRITERIO FUNCIONAL	1	3	--
CRITERIO ESPACIAL	2	2	--
PESO TOTAL	8	10	--

Se estima que la solución adoptada por el proyecto del tercer Carril es más adecuada que dejar el enlace en el estado actual.

4.8. ENLACE DE LAS CHAFIRAS ESTE (PLANO 6.1.6)

4.8.1. DESCRIPCIÓN ESTADO ACTUAL

El enlace actual de las Chafiras se resuelve combinando un trébol parcial en dos cuadrantes adyacentes. al Oeste de la carretera secundaria TF-65, según avanzamos en sentido de Las Américas a S/C de Tenerife, junto con dos ramales, uno semidirecto, empleado como la salida de la carretera principal, con otro ramal directo empleado para girar a la derecha, formando una especie de diamante parcial. En lo que respecta al trébol parcial hay una única salida y una única entrada detrás de ella.

El funcionamiento de dicho enlace favorece a la carretera principal TF-1, pues la salida esta delante de la obra de paso y la entrada detrás de ella. En la carretera secundaria los nudos originados entre los distintos ramales y la propia carretera secundaria se resuelven mediante glorieta al mismo nivel que ésta.



Enlace de Las Chafiras Este. Estado Actual.

4.8.2. DESCRIPCIÓN DE LAS PROPUESTAS

4.8.2.1. P.G.O. de San Miguel

A efecto del P.G.O de san Miguel el actual enlace de las Chafiras que conectan el corredor viario TF-1 con la carretera TF-65 desaparece como tal, para convertirse en paso transversal sin posibilidad de enlaces directos entre ambas vías. La configuración adoptada para salvar el corredor TF-1 es la de glorieta desnivelada con dos obras de paso, procediendo para lo mismo de la remodelación de las actuales rotondas al Norte y Sur de la TF-1 del actual enlace de Las Chafiras

La conexión directa entre el corredor viario y la carretera TF-65 se realiza a través de los enlaces Chafiras Oeste y el nuevo enlace Aeropuerto Reina Sofía al Este del nuevo paso transversal propuesto de Las Chafiras, a la que se comunican mediante dos vías de servicio una aguas arriba y otra aguas debajo de la TF-1.

4.8.2.2. Proyecto de Construcción de la Ampliación del Tercer Carril de la Autovía TF-1. Tamo San Isidro- Las Américas.

Al igual que en el caso anterior, el actual enlace de las Chafiras que conectan el corredor viario TF-1 con la carretera TF-65 desaparece como tal, para convertirse en paso transversal sin posibilidad de enlaces directos entre ambas vías. Dicho paso se realizará mediante una glorieta desnivelada tipo "Pesas", en la que no se interrumpe la continuidad del corredor TF-1. Así mismo, la conexión directa entre el corredor viario y la carretera TF-65 se realiza a través de los enlaces Chafiras Oeste y el nuevo enlace Aeropuerto Reina Sofía al Este del nuevo paso transversal propuesto de Las Chafiras, a la que se comunican mediante dos vías de servicio una aguas arriba y otra aguas debajo de la TF-1.

4.8.3. INCOMPATIBILIDAD ENTRE PROPUESTAS

La soluciones propuestas tanto por el P.G.O. DE SAN MIGUEL como por el PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LAQ AMPLIACIÓN DEL TERCER CARRIL DE LA AUTOVÍA TF-1. plantean prácticamente la misma solución en cuanto a la eliminación del enlace en sí para transformirlo en un paso transversal. Si bien, ambas suponen dos alternativas distintas de configuración del enlace actual, la primera mediante glorieta desnivelada con dos obras de paso, y la segunda mediante glorieta , también desnivelada, tipo "pesas", manteniendo en ambos casos vías de servicio que comunican dicho paso transversal con los enlaces al Este y Oeste de la misma.

4.8.4. VALORACIÓN DE PROPUESTAS

	PGOU DE SAN MIGUEL	TERCER CARRIL
CRITERIO ECONOMICO	2	3
CRITERIO AMBIENTAL	1	1
CRITERIO FUNCIONAL	2	3
CRITERIO ESPACIAL	2	3
PESO TOTAL	7	10

Según el análisis descrito la propuesta del tercer carril es la más adecuada.

4.9. ENLACE DEL AEROPUERTO NUEVO (PLANO 6.1.5)

4.9.1. DESCRIPCIÓN ESTADO ACTUAL

Actualmente no existe ninguna actuación en la zona de estudio.



Enlace de Las Chafiras Este. Estado Actual.

4.9.2. DESCRIPCIÓN DE LAS PROPUESTAS

4.9.2.1. P.G.O. de San Miguel

Según el P.G.O DE SAN MIGUEL el nuevo enlace que conectará el corredor viario TF-1 con el Aeropuerto Reina Sofía y las plataformas costeras de Arona y San Miguel realizará mediante una glorieta desnivelada tipo "Pesas", en la que no se interrumpe la continuidad del corredor TF-1.

Este nuevo enlace estará dotado tanto de ramales directos de entrada y salida de la TF-1 para los dos sentidos de circulación, como de las correspondientes vías de servicio aguas arriba y debajo de la TF-1 que conectan con los enlaces al Este (Chafira Este) y Oeste (San Isidro).

4.9.2.2. P.G.O. de Granadilla

El P.G.O. DE GRANADILLA recoge en esta zona de actuación un paso transversal mediante paso inferior a la TF-1 para el nuevo eje viario que conecta con el Aeropuerto Reina Sofía. En ésta actuación no existe enlace alguno con el corredor viario TF-1.

4.9.2.3. Proyecto de Construcción de la Ampliación del Tercer Carril de la Autovía TF-1. Tramo San Isidro-Las Américas.

El PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL TERCER CARRIL propone la incorporación de un enlace en la zona de actuación mediante una glorieta desnivelada tipo "Pesas", en la que no se interrumpe la continuidad del corredor TF-1.

Este nuevo paso estará dotado simplemente de las correspondientes vías de servicio aguas arriba y debajo de la TF-1 y que conectan con dicha carretera, dando la opción de conexión con el Aeropuerto Reina Sofía.

4.9.3. INCOMPATIBILIDAD ENTRE PROPUESTAS

Las tres propuestas plantean soluciones distintas para incorporar la conexión con el Aeropuerto Reina Sofía a través de la TF-1. Por un lado el P.G.O. DE SAN MIGUEL introduce un enlace mediante glorieta elevada tipo "pesas" con sus correspondientes ramales directos de entrada y salida y de las propias vías de servicio. En cambio el PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL TERCER CARRIL introduce el mismo enlace mediante la misma tipología de glorieta que el caso anterior pero sin ramales de acceso directo a la TF-1. Así mismo, el P.G.O. DE GRANADILLA propone un simple paso transversal inferior a la TF-1 sin ningún acceso a la TF-1.

4.9.4. VALORACIÓN DE PROPUESTAS

	PGOU DE SAN MIGUEL	PGOU DE SAN GRANADILLA	TERCER CARRIL
CRITERIO ECONOMICO	2	3	2
CRITERIO AMBIENTAL	1	1	1
CRITERIO FUNCIONAL	2	0	3
CRITERIO ESPACIAL	1	3	2
PESO TOTAL	7	7	8

Según el análisis descrito la propuesta del proyecto de construcción de la ampliación del tercer carril es la más adecuada.

4.10. ENLACE DEL AEROPUERTO EXISTENTE (PLANO 6.1.4)

4.10.1. DESCRIPCION ESTADO ACTUAL

La tipología del enlace actual del aeropuerto es de Trébol Parcial Tipo B. Ocupa dos cuadrantes diagonalmente opuestos. Sentido Sur se tiene acceso directo de conexión de la TF-1 al Enlace y con el mismo recorrido se accede a la inversa. Sentido Norte hay ramal directo de enlace de la TF-1 al aeropuerto y lo mismo si se pretende acceder desde el aeropuerto a la TF-1.



Enlace de Las Chafiras Este. Estado Actual.

4.10.2. DDESCRIPCIÓN DE LAS PROPUESTAS

4.10.2.1. P.G.O. DE GRANADILLA

El P.G.O. DE GRANADILLA propone en este enlace la ubicación de dos glorietas distribuidoras tanto aguas arriba como aguas debajo de del corredor. La de aguas arriba pretende dar paso a la vía de servicio con un ramal aparte del de entrada/salida a la TF-1 y otro para potenciar la TF-645. La de aguas abajo tiene por objeto distribuir los tráficos en todas las direcciones.

4.10.2.2. PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL TERCER CARRIL

Propone la construcción de una morfología tipo Glorietas Desniveladas con Dos Obras de Paso. En este caso los accesos los hace a través de las vías de servicio diseñadas al efecto. También resuelve la conexión con la Tf-645 aguas arriba sentido Sur.

4.10.3. INCOMPATIBILIDAD ENTRE PROPUESTAS

Ambas propuestas presentan soluciones similares, pero la del tercer carril está perfectamente confeccionada, no solo por la tipología en si, sino por los accesos a los puntos de interconexión.

4.10.4. VALORACIÓN DE PROPUESTAS

	PGOU DE SAN MIGUEL	PGOU DE SAN GRANADILLA	TERCER CARRIL
CRITERIO ECONOMICO	2	3	2
CRITERIO AMBIENTAL	1	1	1
CRITERIO FUNCIONAL	2	0	3
CRITERIO ESPACIAL	1	3	2
PESO TOTAL	7	7	8

según el análisis descrito la propuesta del proyecto de construcción de la ampliación del tercer carril es la más adecuada.

4.11. ENLACE DE SAN ISIDRO (PLANO 6.1.3)
4.11.1. DESCRIPCION ESTADO ACTUAL

El estado actual del enlace de San Isidro es el de un Trébol Parcial en dos Cuadrantes Adyacentes (Figura de Morfología) que al carecer del otro cuadrante adyacente bloque completamente la funcionalidad de aquel. Sentido Sur tiene acceso directo a la TF-64 sentido San Isidro, pero también absorbe el que va sentido El Médano por esta misma entrada a través de un ceda el paso. Sentido Norte sin embargo carece de entrada directa, haciéndose éste movimiento por el cuadrante adyacente que debería ser exclusivo para salida con dirección TF-64 sentido San Isidro.



Enlace de San Isidro. Estado Actual.

4.11.2. DESCRIPCION DE LAS PROPUESTAS
4.11.2.1. PGOU de Granadilla de Abona

La remodelación del enlace de San Isidro consiste en una gran glorieta elíptica sobre la TF-1 aprovechando el tablero existente y construyendo una nueva estructura. Finalmente, ambas márgenes y entre glorietas se enlazan con las vías de servicio.

Con el sustento de la actual estructura, que se asume inicialmente al objeto de permitir una primera fase de las obras y con ligeras modificaciones en el eje de la carretera TF-64, el diseño es de una estructura de 32 metros de luz entre apoyos en previsión de una posible ampliación de la autopista a 6 carriles.

La geometría transversal del **tablero** pretensado, es de 15 m., ordenados en calzada de 8 metros <<de acuerdo con la glorieta anular>>, arcenes de 1,50 metros, espacio de 0,50 m. para barandilla montable y acera de 3,50 metros en el anillo interior al objeto de lograr la permeabilidad peatonal y ciclista entre ambas márgenes.

En "**planta**", la calzada anular, con desarrollo interno de 393,85 metros, se crea mediante curvas de tres centros de "54-29-54 metros", en enlace de los ejes de las estructuras, calzada de 8 metros en dos carriles y arcenes de 1,50 metros.

En "**alzado**", la glorieta responde a las imposiciones de la carretera TF-64 y transversalmente a la vocación de pendiente del 2% hacia el exterior <<salvo en la zona de San Isidro en que la pendiente debe invertirse>>, la pendiente máxima longitudinal es del 6% y los acuerdos parabólicos tienen un desarrollo mínimo de 40 m.

Las **intersecciones** son en "T" con isletas elevadas, radios mínimos impuestos al objeto de separar los accesos y boquillas de entrada con ancho de 4 metros y de 5 m. en salidas.

Los **ramales** a la autopista son de tipo paralelo, con geometría de carril y cuña de transición de acuerdo con las condiciones de transición de velocidad y rasante de la autopista, la sección es de 4 metros de calzada con arcenes de 2,50 m. y la plataforma se define con berma de 0,75 m.

En "**alzado**" las rasantes máximas son del 6% con enlaces parabólicos de desarrollo 40 metros en la conexión con la glorieta anular y 100 metros en el contacto con la autopista y en el resto del trazado.

Accede directamente en todas las entradas y salidas a la TF-1.

4.11.2.2. Proyecto del Tercer Carril

Absorbe el proyecto del PGOU de Granadilla pero efectuando todas las entradas y salidas a través de vías de servicio suficientemente largas. Adopta íntegramente el Proyecto de Gestur PROYECTO MODIFICADO DEL DE VIA DE SERVICIO Y MODIFICACION DE ENLACES DE SAN ISIDRO – AEROPUERTO SUR.

4.11.2.3. Proyecto del Gestur

Idem.

4.11.3. INCOMPATIBILIDADES ENTRE PROPUESTAS

Incompatibilidad parcial ya que las conexiones con la TF-1 en los proyectos de Tercer Carril y de Gestur y difieren del PGOU en conectar o no a vías de servicio.

4.11.4. VALORACION DE PROPUESTAS

	PGOU DE GRANADILLA	TERCER CARRIL	GESTUR
CRITERIO ECONOMICO	3	3	3
CRITERIO AMBIENTAL	2	2	2
CRITERIO FUNCIONAL	2	3	3
CRITERIO ESPACIAL	2	2	2
PESO TOTAL	9	10	10

Por tanto se propone la ejecución del planteamiento de los proyectos de Tercer Carril y de Gestur.

4.12. ENLACE DE COCOARMEN (PLANO 6.1.2)
4.12.1. DESCRIPCION ESTADO ACTUAL

No existe.



Enlace de Cocarmen. Estado Actual.

4.12.2. DESCRIPCION DE LAS PROPUESTAS
4.12.2.1. PGOU de Granadilla de Abona

La propuesta del Plan general consiste en Glorieta Desnivelada tipo Pesas, que permite los accesos de entrada/salida a/desde la TF-1, enviando el trafico en ambos sentidos transversales hacia dos glorietas conductoras. Los accesos en cualquier dirección a la TF-1 son directos a la TF-1.

4.12.2.2. Proyecto del Tercer Carril

Plantea una Glorieta Desnivelada con Dos Obras de Paso. Los accesos a/desde la TF-1 son a vías de servicio en vez de directas. Por otra parte propone dar continuidad a la vía de servicio sentido Norte aguas debajo de la TF-1. Tiene afectación con el tren del sur que debe corregir su trazado en este punto o soterrar la vía.

4.12.2.3. Proyecto de Plataforma Logística

Plantea lo mismo que el plan general pero eliminado la glorieta conductora aguas debajo de la TF-1. Conecta directamente a la TF-1.

4.12.3. INCOMPATIBILIDADES ENTRE PROPUESTAS

Incompatibilidad parcial. Las soluciones del Plan General y del tercer carril son válidas ambas, ya que ambas tipologías resuelven los accesos, no obstante aparte de diferir en tipología de solución también lo hacen respecto a las entradas/salidas a la TF-1.

4.12.4. VALORACION DE PROPUESTAS

	PGOU DE GRANADILLA	TERCER CARRIL	PLATAFORMA LOGISTICA
CRITERIO ECONOMICO	3	3	2
CRITERIO AMBIENTAL	2	2	2
CRITERIO FUNCIONAL	3	3	2
CRITERIO ESPACIAL	2	2	2
PESO TOTAL	10	10	8

Las soluciones del Tercer Carril y del Plan General son ante estas variables igual de funcionales, no obstante siguiendo el criterio de la Consejería de Infraestructuras se adopta la solución del Tercer Carril por tener resuelto las conexiones a la TF-1 con vías de servicio.

4.13. ENLACES DE LA PLATAFORMA LOGISTICA (PLANOS 6.1. (3 HOJAS))
4.13.1. DESCRIPCION ESTADO ACTUAL
1. ENLACE POL. INDUSTRIAL. ACTUAL SALIDA 49. CHIMICHE -EL RIO.

Está conformado por una estructura tipo Trébol Parcial en dos Cuadrantes Adyacentes. Aguas abajo sentido Norte no tiene conexión con la futura plataforma unicamente con El Río. Aguas arriba se utiliza en la actualidad como acceso hacia Chimiche.



Enlace del Polígono industrial

2. ENLACE ESTE A LA PLATAFORMA. ACTUAL SALIDA 51 ACCESO A

Idem que el enlace anterior pero en cuadrantes distintos, en este caso ubicados aguas arriba del corredor sentido sur. Aparte de esta semi morfología aguas abajo sentido norte dispone de dos ramales directos de entrada y salida a la TF-1 desde el Polígono con vías de aceleración/deceleración.



Enlace Este del Polígono industrial

3. ENLACE OESTE DEL POLIGONO INDUSTRIAL. ACTUAL ACCESO B.

La tipología del presente enlace se corresponde aguas arriba sentido Sur a un solo cuadrante de Trébol, disponiendo aguas debajo de dos ramales directos con conexión e entrada/salida con la TF-1.



Enlace Oeste del Polígono industrial

4.13.2. DESCRIPCION DE LAS PROPUESTAS
4.13.2.1. PGOU de Granadilla de Abona

La propuesta del Plan general consiste en:

- 1.- ENLACE POL. INDUSTRIAL. ACTUAL SALIDA 49. CHIMICHE -EL RIO. Mantener el enlace pero conectar aguas abajo el vial de la Plataforma, tomando el actual cuadrante inferior a modo de glorieta conductora.
- 2.- ENLACE ESTE A LA PLATAFORMA. ACTUAL SALIDA 51 ACCESO A No modifica el estado actual.
- 3.- ENLACE OESTE DEL POLIGONO INDUSTRIAL. ACTUAL ACCESO B. No modifica el enlace.

4.13.2.2. Plataforma Logística

- 1.- ENLACE POL. INDUSTRIAL. ACTUAL SALIDA 49. CHIMICHE -EL RIO. Plantea lo mismo que el plan general.
- 2.- ENLACE ESTE A LA PLATAFORMA. ACTUAL SALIDA 51 ACCESO A No modifica el estado actual.
- 3.- ENLACE OESTE DEL POLIGONO INDUSTRIAL. ACTUAL ACCESO B. No modifica el enlace.

4.13.3. INCOMPATIBILIDADES ENTRE PROPUESTAS

No existe incompatibilidad entre las propuestas.

4.13.4. VALORACION DE PROPUESTAS

	PGOU DE GRANADILLA	--	PLATAFORMA LOGISTICA
CRITERIO ECONOMICO	--	--	--
CRITERIO AMBIENTAL	--	--	--
CRITERIO FUNCIONAL	--	--	--
CRITERIO ESPACIAL	--	--	--
PESO TOTAL	--	--	--

No se pondera puesto que no se modifican los enlaces.

5. ANALISIS DE LA TRAZA EN EL CORREDOR

A lo largo del trazado del corredor viario TF-1 se producen ciertas interferencias entre las distintas actuaciones referentes a obras lineales, propuestas en las distintas figuras de planeamiento que se recogen en la zona de actuación, como son la Ampliación del Tercer Carril, el Tren del Sur, Tendido Eléctrico y la Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras).

A continuación se describen las distintas interferencias entre las distintas actuaciones, así como sus incompatibilidades:

1. Interferencia entre la TF-1 y el Tren del Sur a la altura de Playa Fañabe. (PLANO 6.2. HOJA 3)

En este punto se produce una la intercepción entre los ejes de ambas infraestructuras, así como con las actuación referente a la ampliación del tercer carril. Esta situación implicaría la ejecución de una obra de paso para salvar dicha intersección.

A continuación se muestra una tabla resumen mostrando las incompatibilidades entre actuaciones:

INCOMPATIBILIDADES	Corredor Insular TF-1	Ampliación 3 ^{er} Carril	Tren del Sur	Línea de Alta Tensión	Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)
Corredor Insular TF-1			X		
Ampliación 3 ^{er} Carril					
Tren del Sur	X				
Línea de Alta Tensión					
Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)					

2. Interferencia entre TF-1, las actuaciones referentes a la Ampliación del Tercer Carril y el Tren del Sur a la altura del Enlace de Las Américas. (PLANO 6.2. HOJA 6)

Al igual que en el punto anterior, se produce una la intercepción entre los ejes de ambas infraestructuras, junto con las actuaciones referente a la Ampliación del Tercer Carril, así como con las propias actuaciones previstas en el mismo enlace. Esta situación obligaría la ejecución de una

importante obra de paso para salvar tanto las actuación de ampliación del tercer carril de a TF-1 y los distintos ramales afectados en dicho enlace.

A continuación se muestra una tabla resumen mostrando las incompatibilidades entre actuaciones:

INCOMPATIBILIDADES	Corredor Insular TF-1	Ampliación 3 ^{er} Carril	Tren del Sur	Línea de Alta Tensión	Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)
Corredor Insular TF-1			X		
Ampliación 3 ^{er} Carril			X		
Tren del Sur	X	X			
Línea de Alta Tensión					
Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)					

3. Interferencia las actuaciones referentes a la Ampliación del Tercer Carril y la Línea de Alta Tensión, a la altura del Enlace de Guaza. (PLANO 6.2. HOJA 10)

En este punto interfiere la Línea de Alta Tensión con las actuaciones previstas, ramales y glorieta, en el Enlace de Guaza, aguas arriba de la traza de la TF-1. Dicha intercepción implica una incompatibilidad de trazados, obligándose a una rectificación de la traza en alguno de los ejes de dichas actuaciones.

Comentar que e la Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras) nace en este punto del Enlace de Guaza discurriendo su traza paralela a la TF-1 aguas debajo de la misma.

A continuación se muestra una tabla resumen mostrando las incompatibilidades entre actuaciones:

PROYECTO DEL ESTUDIO DEL TRAMO DEL CORREDOR VIARIO INSULAR TF-1 ENTRE LOS P.K. 46+130 Y P.K. 73+300

INCOMPATIBILIDADES	Corredor Insular TF-1	Ampliación 3 ^{er} Carril	Tren del Sur	Línea de Alta Tensión	Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)
Corredor Insular TF-1					
Ampliación 3 ^{er} Carril				X	
Tren del Sur					
Línea de Alta Tensión		X			
Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)					

4. Interferencia entre la TF-1, las actuaciones referentes a la ampliación del Tercer Carril y la Línea de Alta Tensión a la altura del Enlace Parque La Reina. (PLANO 6.2. HOJA 11).

Al igual que en la situación anterior, en este punto interfiere la Línea de Alta Tensión, con la traza de la TF-1 junto con las actuaciones previstas (ramales y glorieta) en el Enlace de Parque La Reina, aguas arriba de la TF-1. Dicha intercepción implica una importante incompatibilidad de trazados, obligándose a una rectificación de la traza en alguno de los ejes de dichas actuaciones.

También se puede observar, aguas abajo de la traza de la TF-1, el perfecto acoplamiento entre soluciones previstas que resuelven el enlace entre el Corredor Viario y la Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras).

Comentar que, al oeste de este enlace se produce una incompatibilidad de trazado al cruzarse los ejes de La Línea de alta Tensión y la Carretera TF-6223, como puede observarse en la HOJA 12.

A continuación se muestra una tabla resumen mostrando las incompatibilidades entre actuaciones:

INCOMPATIBILIDADES	Corredor Insular TF-1	Ampliación 3 ^{er} Carril	Tren del Sur	Línea de Alta Tensión	Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)
Corredor Insular TF-1				X	
Ampliación 3 ^{er} Carril				X	
Tren del Sur					

INCOMPATIBILIDADES	Corredor Insular TF-1	Ampliación 3 ^{er} Carril	Tren del Sur	Línea de Alta Tensión	Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)
Línea de Alta Tensión		X		X	
Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)					

5. Interferencia entre la TF-1, las actuaciones referentes a la Ampliación del Tercer Carril, la Línea de Alta Tensión y la Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras), entre el Enlace Parque La Reina, el Enlace Las Chafiras y el Nuevo Enlace del Aeropuerto (PLANO 6.2. HOJAS 13/14/15).

A lo largo de este recorrido se produce una serie de intercepciones entre los ejes de las distintas actuaciones. Por un lado, pasado el Enlace Parque La Reina y aguas abajo de la traza de la TF-1, se cruzan por dos veces los ejes de la Carretera TF-6223 y la Línea de Alta Tensión, y por otro a lo largo del trayecto entre el Enlace Las Chafiras y el Nuevo Enlace del Aeropuerto interceptan a la traza de la TF-1, junto a las actuaciones de Ampliación del Tercer Carril y sus respectivas obras de enlaces, tanto La Línea de Alta Tensión como la Carretera TF-6223.

Esta situación implica una importante incompatibilidad de trazados, obligando a la rectificación de los ejes propuestos para dichas actuaciones.

A continuación se muestra una tabla resumen mostrando las incompatibilidades entre actuaciones:

INCOMPATIBILIDADES	Corredor Insular TF-1	Ampliación 3 ^{er} Carril	Tren del Sur	Línea de Alta Tensión	Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)
Corredor Insular TF-1				X	X
Ampliación 3 ^{er} Carril				X	X
Tren del Sur					
Línea de Alta Tensión	X	X			X
Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)	X	X		X	

6. Interferencia entre las actuaciones referentes a la Ampliación del Tercer Carril y la Línea de Alta Tensión, a la altura del Enlace Existente Reina Sofía. (PLANO 6.2. HOJA 18)

En este punto interfiere la Línea de Alta Tensión con las actuaciones previstas, ramales y glorieta, en el Enlace de Existente Reina Sofía, aguas abajo de la traza de la TF-1. Dicha intercepción implica una

incompatibilidad de trazados, obligándose a una rectificación de la traza en alguno de los ejes de dichas actuaciones.

A continuación se muestra una tabla resumen mostrando las incompatibilidades entre actuaciones:

INCOMPATIBILIDADES	Corredor Insular TF-1	Ampliación 3 ^{er} Carril	Tren del Sur	Línea de Alta Tensión	Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)
Corredor Insular TF-1					
Ampliación 3 ^{er} Carril				X	
Tren del Sur					
Línea de Alta Tensión		X			
Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)					

	TF-1		Sur		
Corredor Insular TF-1					
Ampliación 3 ^{er} Carril			X	X	
Tren del Sur		X		X	
Línea de Alta Tensión		X	X		
Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)					

7. Interferencia entre las actuaciones referentes a la ampliación del Tercer Carril, la Línea de Alta Tensión y el Tren del Sur, entre el Enlace de San Isidro y el Enlace Cocarmen (PLANO 6.2. HOJAS 20/21).

A lo largo de este recorrido se produce una serie de intercepciones aguas abajo de la TF-1, entre los ejes de las distintas actuaciones. Por un lado, pasado el Enlace de San Isidro los ejes de la traza del Tren del Sur y La Línea de Alta Tensión se cruzan en varias ocasiones, a la vez que interceptan los ejes de los trazados del Ensanche del Tercer Carril y ambos enlaces complementarios.

Esta situación implica una importante incompatibilidad de trazados, obligando a la rectificación de los ejes propuestos para dichas actuaciones, o en su caso, el soterramiento de la traza del Tren del Sur al encuentro con los diversos ejes de los propios Enlaces de San Isidro y de Cocarmen.

Como puede observarse en el plano análogo 6.2., las trazas de los ejes del Tren del Sur y La Línea de Alta Tensión interfieren entre si a lo largo de todo su recorrido hasta alcanzar la traza del Tren del Sur la desviación al Polígono Industrial de Granadilla.

A continuación se muestra una tabla resumen mostrando las incompatibilidades entre actuaciones:

INCOMPATIBILIDADES	Corredor Insular	Ampliación 3 ^{er} Carril	Tren del	Línea de Alta Tensión	Carretera TF-6223 (Guaza-Chafiras)