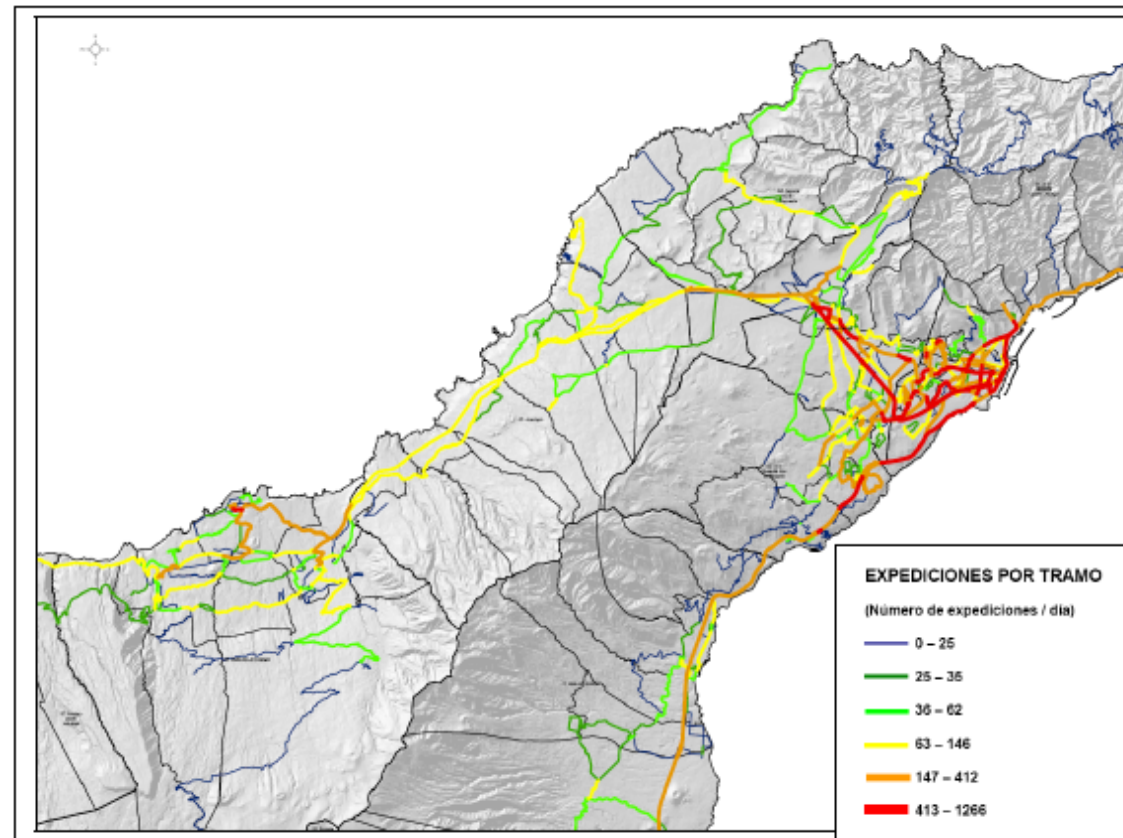


Ilustración 2.70 - Número de Expediciones al día



No obstante la implantación de carriles bus requiere proyectos detallados que dependerán de la intensidad de circulación de guaguas en cada sentido de circulación y aspectos funcionales de la vía como:

- El incremento en la congestión de los carriles destinados al tráfico privado.
- La dificultad de los giros que introduce (especialmente a la derecha).
- La limitación o supresión del aparcamiento.
- La dificultad de accesos a garajes y vados así como la carga/descarga.

En ningún caso parece factible la instalación de carriles centrales para guaguas con andenes laterales dada las secciones disponibles, por lo cual habrá que ir a soluciones de un solo carril y en algún caso de dos carriles (uno por sentido) junto a las aceras.

Dentro de este epígrafe es conveniente señalar que el funcionamiento del transporte público en el marco del viario no sólo depende del espacio destinado para la circulación en la calzada sino también de las condiciones en que se produce el acercamiento y parada de los vehículos y de los espacios destinados al peatón que accede al transporte público, es decir, acondicionamiento de aceras y paradas en condiciones seguras y confortables. En ese sentido, pese a la mejora en los

últimos años en la red de paradas de transporte público abundan las que se encuentran en sitios con malas condiciones de accesibilidad para los vehículos y los usuarios, entre aparcamientos de vehículos sin plataformas en las paradas, con longitudes insuficientes en casi todos los casos, en arcones de carreteras, sin equipamiento suficiente (marquesinas, información), con aceras insuficientes y bajas, etc.

2.5.4. Las instalaciones de intercambio modal

La premisa de lograr una movilidad de la población en un marco de sostenibilidad y eficacia se constituye como uno de los retos actuales del sistema de transportes. Los diversos modos de transporte han de dejar de considerarse competidores para constituirse en modos complementarios en el ámbito de sus respectivas posibilidades, aprovechando las ventajas y peculiaridades de cada uno de ellos para competir en confort, velocidad y flexibilidad con el vehículo privado.

En la zona de estudio así como en el ámbito insular el automóvil privado se ha erigido como el medio más flexible para los desplazamientos no sólo interurbanos sino también urbanos debido a que ofrece un servicio puerta a puerta (viaje completo) pese a la pérdida de eficacia que supone la búsqueda de aparcamiento y la congestión. La guagua participa de la misma congestión.

Desde hace un par de años, en el ámbito del transporte terrestre, la guagua ha de dejado de ser el único medio de transporte público terrestre masivo ya que también se ha incorporado el tranvía que permite combinar la flexibilidad del primero con la capacidad de transporte y fiabilidad dentro del tejido urbano del segundo.

La próxima incorporación del tren, debido a su alta capacidad de transporte y velocidad y su escasa flexibilidad de adaptación al entorno se constituirá como el principal modo de transporte para un gran número de usuarios, no sólo entre los grandes núcleos urbanos insulares sino sobre todo para aquellos que deben desplazarse desde el exterior de éstos, ámbito donde son menos competitivos pero también donde se realizan un gran número de viajes que podrán dividirse en dos etapas: guagua+tren o incluso vehículo privado+tren para aquellas zonas con peor servicio de guaguas debido a la dispersión.

2.5.4.1. Limitaciones operativas y potencialidades

El desarrollo de la intermodalidad en la zona norte de la isla de Tenerife se ve frenada por los siguientes elementos:



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA

- Escasez de infraestructuras independientes para el transporte público en corredores de gran demanda. Ocasionalmente ocasionan pérdidas competitivas importantes en fiabilidad y frecuencia. En este sentido sólo existen el tranvía (línea 1 y línea 2) y el carril bus-taxi desde la TF-5 al área metropolitana (está en construcción otro carril bus-taxi desde la TF-1 en su acceso al área metropolitana).
- Deficiencias en las conexiones entre modos y falta de terminales de intercambio modal. La explotación de los servicios se hace de forma independiente, obligando a los usuarios a esperas y traslados entre paradas que podrían evitarse. Las terminales portuarias y aeroportuarias no siempre tienen acceso fácil al transporte público terrestre aunque en general suelen disponer de aparcamiento lo que permite buenas conexiones con el vehículo privado.
- Financiación y gestión independientes de las infraestructuras para cada modo y medio de transporte. Tranvía y guaguas son los modos con una relación más fluida y, sin embargo, tal y como se ha comentado en varias ocasiones, la reorganización de las líneas tras la puesta en servicio de la línea 1 no se ha conseguido satisfactoriamente. Este aspecto es más acentuado en las conexiones de los modos terrestres con los modos aéreos y marítimos.
- Servicios y reglamentación independientes para cada modo: No se considera la cadena de transporte hasta el destino final, lo cual requiere un gran y efectivo control de la gestión. Los servicios operan de forma independiente teniendo unos mayor fiabilidad que otros. No existe la posibilidad de considerar el trayecto único con un coste global para el usuario salvo en tranvía y guagua y en el uso del intercambiador de Santa Cruz donde es posible estacionar el vehículo de forma bonificada y coger la guagua.
- Reglamentación independiente: la normativa no profundiza, más allá de directrices y recomendaciones que favorezcan la intermodalidad, en cuestiones de cómo los medios de transporte deben resolver las conexiones con otros modos.

Existen fortalezas que apoyan una política de fomento de la intermodalidad, entre las que cabe enumerar:

- Escasa competitividad histórica entre modos, y pocos operadores en cada modo. Este aspecto que ha sufrido un cambio con la aparición del tranvía y se acentuará con el tren en relación a las guaguas no parece suponer un problema pues ambos operadores son conscientes en trabajar más en el concepto de complementariedad que en el de competencia.

- Acuerdo entre administración y operadores sobre la necesidad de fomentar la intermodalidad, reflejado en los últimos documentos de planificación desarrollados (Directrices, PIOT, Planes Territoriales Especiales, Ley de Ordenación del Transporte terrestre).
- Los viajes interiores se suelen realizar con poco equipaje disminuyendo la necesidad de servicios anexos para gestionarlo que quedarían reducidos a las conexiones con puertos y aeropuertos.

2.5.4.2. Objetivos básicos

La optimización de la intermodalidad en la zona norte de la isla de Tenerife se debe basar en:

- Optimización de los servicios en cada modo, utilizando cada medio de transporte de una forma pujante en aquellas zonas geográficas y atendiendo las relaciones donde resulte más competitivo.
- Consideración del viaje en conjunto, sin que los usuarios perciban una falta de continuidad al realizar los cambios entre modos. Para conseguirlo son importantes las políticas de ordenación territorial y el urbanismo: la ubicación de las principales estaciones de tren, tranvía, estaciones de guaguas y aparcamientos deben permitir el intercambio entre el automóvil privado y el transporte público, añadiendo otros servicios como pueden ser los comercios aprovechando los flujos de personas.
- La creación de aparcamientos de disuasión en contacto con los principales modos de transporte y con buen acceso a pie y en bicicleta en el caso de estar cercanos a núcleos urbanos y al corredor insular TF-5 (Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Los Rodeos, Tacoronte, Santa Úrsula, La Orotava y Los Realejos). De esta manera se favorece el acceso y dispersión desde varios medios de transporte.
- Desarrollo de los sistemas de billete único: favoreciendo la transparencia de las tarifas entre operadores y modos para facilitar el tránsito entre modos y medios. Es una oportunidad para incluir los servicios integrados como pueden ser "tren + taxi", "tren + avión interinsular". La integración tarifaria entre la guagua y el tranvía hoy ya funcionan correctamente.

Surgen así los intercambiadores como los puntos donde los pasajeros cambian de modo y/o medio de transporte y donde coinciden diferentes operadores. Estos



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA



intercambiadores habrán de cumplir unos objetivos que es posible concretar en dos:

- Conectar los modos de transporte alimentadores (guagua + vehículo privado + no motorizados) con los modos estructurantes (tren + tranvía) del sistema de transporte de forma que se reduzcan los recorridos en los modos alimentadores y que la mayor parte del viaje se haga en modos de mayor capacidad y rapidez. En los corredores con problemas de fiabilidad a causa de la congestión en los tiempos hay que considerar la posibilidad de realizar el viaje separadamente de la circulación viaria.
- Incrementar la accesibilidad a los centros de atracción de viajes, aumentando el número de oportunidades (económicas, comerciales, laborales, de ocio, etc.) accesibles a través del sistema de transporte y la comodidad para llegar a ellas, haciendo más cómodas y provechosas las esperas.

2.5.4.3. Análisis comarcal

Particularizando la atención por comarcas y en relación con las instalaciones de intercambio existentes y su funcionamiento, es posible destacar con mayor detalle los aspectos mencionados de forma general y las posibilidades de implantación de infraestructuras intermodales:

ÁREA METROPOLITANA

En la comarca metropolitana coexisten las dos principales estaciones de la isla. En la de Santa Cruz es la única de todo el territorio insular que permite el estacionamiento de automóviles (más de 2.000 vehículos), de tal forma que una vez han aparcado los viajeros utilizan el tranvía o la guagua urbana para desplazarse por la ciudad. El estacionamiento para usuarios del transporte público está bonificado.

La estación de La Laguna presenta acusados problemas funcionales por falta de espacio y está construyéndose otra junto al enlace de Padre Ancheta estando prevista su ampliación a medio plazo.

La obra en ejecución no sólo tendrá en cuenta que se trata de una estación con un elevado flujo de pasajeros que accederán a pie a la estación, sino que permitirá el intercambio entre tranvía + guagua + coche, estando prevista su finalización para el año 2010.

En el Aeropuerto de los Rodeos, junto a la TF-5, el punto de intercambio que permitirá tanto atraer los viajes que se realicen en vehículo privado desde el norte como la conexión de viajes en avión.

COMARCA DE ACENTEJO

La comarca de Acentejo dispone de una estación de guaguas en Tacoronte, cercana al casco de Tacoronte y con fácil acceso desde la TF-5 pero actualmente, debido a condiciones operativas de TITSA funciona como una parada más. Carece de aparcamientos para vehículos.

Por encima de constituir la cabecera comarcal, la gran relación de viajes de esta comarca con el área metropolitana hace que los viajes graviten hacia Tacoronte salvo los viajes del municipio de Santa Úrsula, debido a su proximidad geográfica que tiene más relación con la comarca del Valle de La Orotava. Por ello y por la cercanía entre los trazados ferroviarios estudiados y el Casco municipal se constituiría como el mejor punto para el intercambio modal en la comarca.

COMARCA DEL VALLE DE LA OROTAVA

En la comarca del Valle de La Orotava la estructura de la movilidad tiene tres polos de generación y atracción en los tres grandes asentamientos: La Orotava, Puerto de la Cruz y Los Realejos, con una estructura en triángulo sin que destaque ninguno de ellos como cabecera comarcal. Actualmente existe una estación de guaguas en cada uno de ellos, de la cual parten líneas de distribución por el Valle localizadas en las zonas centrales de los núcleos. Ninguna de la estaciones dispone de aparcamiento para automóviles.

La relación de la comarca con el exterior es mayor hacia el este (Área metropolitana y Acentejo que hacia el oeste), sin que vaya a experimentar modificaciones tras el cierre del anillo insular debido a la escasa importancia relativa de viajes al sur de la isla. La zona baja de la Orotava donde se ubica el Polígono industrial de San Jerónimo y grandes superficies comerciales se sitúa en el centro entre los tres polos mencionados, y se constituye como la zona más propicia para el intercambio de viajes interiores de distribución con el exterior, y a pesar de que se aumenta la longitud de los viajes entre los cascos del Puerto de la Cruz o en La Orotava y la zona este de la isla dada la velocidad del futuro tren hace que el viaje hasta el área metropolitana y en mayor medida hacia el sur de la isla resulten muy competitivos con el vehículo privado.

COMARCA DE ICODEN-DAUTE-ISLA BAJA



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA

La comarca de Icoden-Daute-Isla Baja se caracteriza por tener un alto porcentaje de viajes intercomarcales (hacia el Valle de La Orotava fundamentalmente y hacia el Área metropolitana en menor medida) y por ser Icod de los Vinos el centro comarcal atractor de un gran número de viajes intracomarcales.

En Icod de los Vinos se sitúa una estación de guaguas, en la zona cercana al casco. El gobierno municipal estudia su traslado hacia una zona próxima a la TF-5 con la posibilidad de crear un intercambiador donde se aloje un aparcamiento para automóviles. Si bien esta ubicación facilita su utilización por parte de los automóviles que realicen viajes hasta/desde la Isla Baja, por otra parte penaliza la utilización directa como estación por parte de la población de Icod, dada la pendiente y lejanía del casco que desincentivan los viajes a pie.

En conjunto parece que el actual emplazamiento optimiza ambos requerimientos pues el acceso motorizado desde la TF-5 es sencillo.

Los municipios de San Juan de la Rambla y La Guancha se verían penalizados en su conexión con el este de la isla en cuanto a longitud de los viajes, aspecto que puede ser tratado de dos formas:

- La mayor velocidad de las líneas de guaguas que conectan Icod con el resto de la isla y disponibilidad de servicios intracomarcales.
- La ubicación de una parada en la TF-5, con dotación de aparcamientos exclusivos para usuarios del transporte público en el término de San Juan de la Rambla, en la zona cercana al casco tradicional.
- La utilización del Intercambiador localizado en la futura parada de Los Realejos en su conexión con el área metropolitana.



*Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte*

**DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA**