

## 4. JUSTIFICACIÓN DEL INTERÉS GENERAL DE LA INFRAESTRUCTURA.

A lo largo de las últimas décadas multitud de ciudades europeas con los mismos problemas de movilidad y transporte han desarrollado y probado su actual estrategia de organización de los desplazamientos.

Este modelo de transportes se basa en la premisa de “*proteger el centro*” de tráfico de paso o externo a la ciudad. De este modo el tráfico interior de la ciudad queda reservado a residentes, comerciantes y sobre todo al transporte público.

El centro “debe vivir” y necesita movilidad por tanto no se debe congestionar con tráfico de paso o externo de la ciudad, solamente los coches que deben estar estarán, los demás deben ser disuadidos.

Este tráfico externo será canalizado mediante un anillo perimetral de infraestructuras viarias con capacidad suficiente para absorber todo el tráfico de tránsito y canalizarlo al interior mediante zonas de intercambio.

Las zonas de intercambio, que se denominarán de aquí en adelante “**grifos**” por su carácter regulador para el tráfico rodado, permiten realizar:

- ✓ Una conexión eficaz con otros modos de transporte más adecuados para el tránsito por el interior de las ciudades ( Guaguas, tranvía, taxis...).
- ✓ Un desvío eficaz para el tráfico de paso.
- ✓ Un acceso más descongestionado para el tráfico que necesita desplazarse por el centro de la ciudad ( residentes, comerciantes ( carga y descarga), transporte público ( taxis, guaguas...)

Estos grifos permiten regular, por tanto, el acceso de vehículos al área metropolitana mejorando la accesibilidad interna de los municipios.

En la zona interna del área metropolitana y en el corredor de mayor demanda es donde se implanta el transporte público pesado en sitio propio ( tranvía o metro en función del rango de la demanda) y el resto de los cuadrantes son abastecidos con guaguas y taxis.

De este modo se consigue una red estructurada de transporte con “ejes pesados” que son alimentados por otros modos de transporte (guaguas, taxis...).

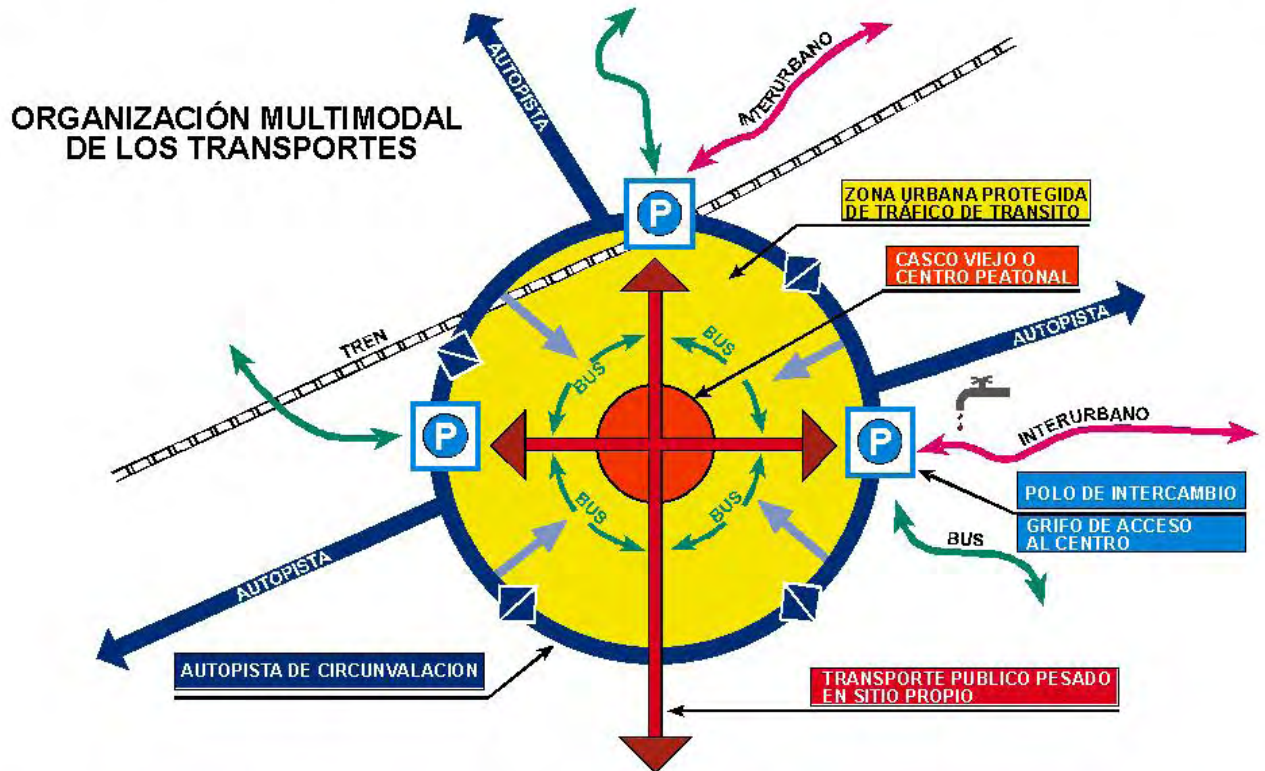
El resultado de esta estrategia de desplazamientos es un modelo de transportes:

- ✓ Adaptado
- ✓ Integrado ( integrador del transporte público ( guaguas, tren, tranvía, taxis))
- ✓ Multimodal



## CABILDO INSULAR DE TENERIFE

ÁREA METROPOLITANA SANTA CRUZ - LA LAGUNA - ESTUDIOS PREVIOS PARA UNA RED DE METRO LIGERO

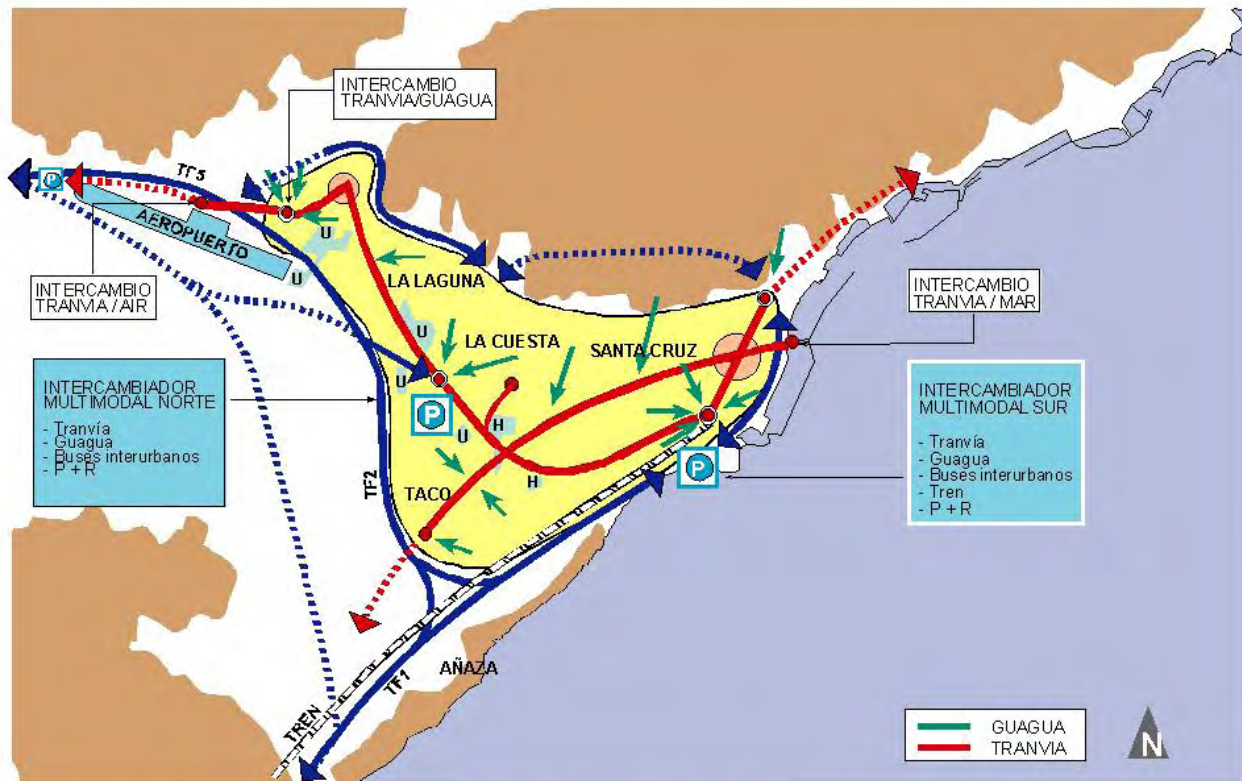


Si de manera teórica aplicáramos el modelo anterior al área metropolitana de Santa Cruz / La Laguna obtendríamos un modelo de ciudad como el representado en el esquema adjunto.



## CABILDO INSULAR DE TENERIFE

ÁREA METROPOLITANA SANTA CRUZ - LA LAGUNA - ESTUDIOS PREVIOS PARA UNA RED DE METRO LIGERO



IDOM - SEMALY

ADAPTACIÓN DE LA ESTRATEGIA A LA PROBLEMÁTICA DEL ÁREA METROPOLITANA

noviembre 2000

Se aprecia que es un modelo distorsionado donde el eje pesado no se plantea en el centro del cuadrante del municipio sino que la topografía del emplazamiento modifica su forma y la desplaza hacia el centro de Santa Cruz.

Sin embargo todas las funciones del modelo de los transportes descritas en el apartado anterior pueden ser cumplidas:

- ✓ Protección del centro con un anillo periférico de infraestructuras.
- ✓ Inserción de un eje pesado de transportes situado en el corredor de máxima demanda y que divida el centro en cuatro cuadrantes.

- ✓ Situación de grifos o zonas de intercambios para regular el acceso al interior.

A continuación se analiza la adaptación del modelo de transportes aplicado a la situación actual del área metropolitana y los condicionantes que éste modelo establece en la ciudad y del cumplimiento de las funciones del mismo:

- ✓ **Protección del centro con un anillo periférico de infraestructuras.**

En este aspecto la situación actual de infraestructuras viarias no puede conseguir este objetivo sin la realización de estructuras complementarias que permitan la circunvalación del municipio:

- ✓ Es necesaria la construcción de una vía exterior al Norte del Municipio de Santa Cruz que facilite el acceso y la salida del municipio hacia La Laguna.
- ✓ Por otra parte también es fundamental la construcción de otra autovía exterior en el Sur que permita recuperar la TF-5, que actualmente crea una barrera de crecimiento y conexión para ambos municipios.
- ✓ **Inserción de un eje pesado de transportes situado en el corredor de máxima demanda y que divida el centro en cuatro cuadrantes.**

Las líneas de tranvía entre Santa Cruz y La Laguna y la línea Santa Cruz – Taco constituirían el eje pesado de transporte público situado en el corredor de máxima demanda conectando los puntos generadores de desplazamientos del área metropolitana ( centro de Santa Cruz, Hospital de La Candelaria, Hospital Universitario, Universidades, centro de La Laguna, Aeropuerto...).

Así mismo la inserción de estas líneas de tranvía implicaría la reorganización de la red de guaguas para que puedan contribuir a la alimentación de este eje de transporte pesado y a su vez servir a áreas que actualmente están débilmente abastecidas.

✓ **Situación de grifos o zonas de intercambios para regular el acceso al interior.**

En este esquema se plantean tres “grifos “ o zonas de intercambio que permitan regular los diferentes accesos al municipio:

- ✓ En primer lugar se establece el grifo Norte que situado en las inmediaciones de la Universidad permita regular el acceso al interior de Santa Cruz y proporcione un punto de intercambio de modo a los usuarios que provengan del Norte del Municipio o de La Laguna de las guaguas interurbanas, vehículo privado...
- ✓ Otro de los grifos o intercambios principales se situaría en el Sur del municipio para canalizar el tráfico proveniente de esta zona. Situado en las inmediaciones de la estación de guaguas de TITSA se plantea como un punto de intercambio perfecto para tranvía, guaguas, buses interurbanos, y el futuro tren del Sur.

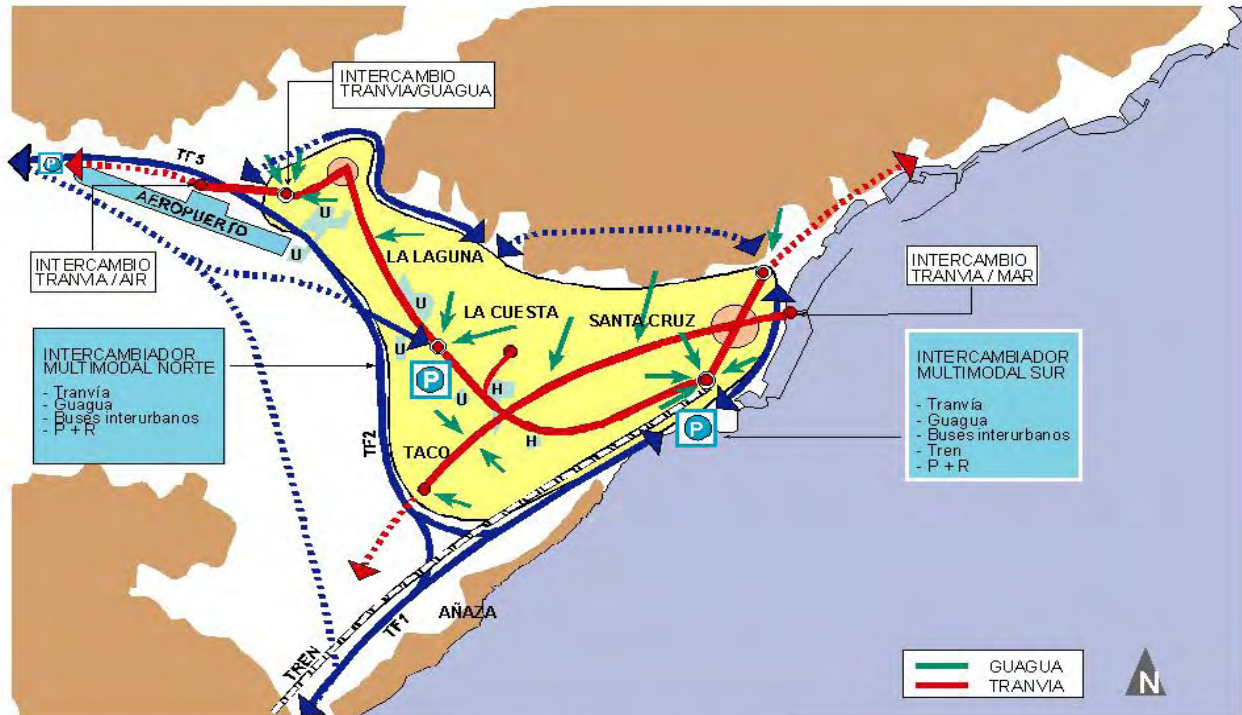
**Por último y condicionado a la futura vía exterior del municipio se sitúa el grifo del aeropuerto que situado en las inmediaciones del enlace de la TF-5 con la vía exterior serviría de park and ride y zona de intercambio con el tranvía y con el aeropuerto para los vehículos procedentes del Norte de la Isla.**

**La red posee a su vez otros puntos de potencial intercambio modal como la estación del Jet- Foil o las cercanías de la estación de guaguas de La Laguna.**



## CABILDO INSULAR DE TENERIFE

ÁREA METROPOLITANA SANTA CRUZ - LA LAGUNA - ESTUDIOS PREVIOS PARA UNA RED DE METRO LIGERO



IDOM - SEMALY

ADAPTACIÓN DE LA ESTRATEGIA A LA PROBLEMÁTICA DEL ÁREA METROPOLITANA

noviembre 2000

En la mayor parte de las aglomeraciones europeas y en muchos otros lugares del mundo, los centros de las ciudades sufren de gran congestión y polución debida al tráfico rodado y los órganos políticos se plantean la posibilidad de crear un sistema de transporte público alternativo que solucione dichos problemas.

Para las ciudades con el tamaño y demanda adecuadas para la implantación de un metro ligero (como es el caso del área metropolitana Santa Cruz / La Laguna) las autoridades locales y regionales consideran éste como herramienta importante en el programa de desarrollo de su política de transporte.

Esta política descansa en desafíos ambiciosos tales como:

- ✓ La reducción de la congestión debido al tráfico rodado
- ✓ La reducción del nivel de polución
- ✓ La reducción del consumo global de energía
- ✓ La reducción de accidentes en carretera
- ✓ Mejora de la calidad de vida y seguridad de los habitantes
- ✓ Reducción del espacio dedicado a los automóviles
- ✓ Preservación y desarrollo de los espacios verdes
- ✓ Creación de oportunidades para una ciudad más atractiva, dinámica y a la vez tranquila y agradable
- ✓ Aumento de las posibilidades de desplazamiento de las personas mayores o de movilidad reducida con una mayor oferta de un sistema de transporte de alto nivel de accesibilidad.

Como conclusión y resumen de lo anterior, los desafíos establecidos para la implantación de un sistema de metro ligero en el área metropolitana de Santa Cruz / La Laguna son los siguientes:

- ✓ Reducción de la congestión del Área Metropolitana relativo a los aspectos de tráfico, aparcamiento y polución.
- ✓ Reducción de tiempos de desplazamientos en el área Metropolitana que permita aumentar la movilidad de la población.
- ✓ Organización de los desplazamientos en función de la problemática y de los condicionantes actuales.
- ✓ Utilización del tranvía como herramienta para la planificación ofreciendo oportunidades para el desarrollo urbano.

Habida cuenta de los desafíos planteados y de las particularidades locales y las prioridades de las autoridades públicas los objetivos que se plantean para las redes tranviarias para el Área Metropolitana Santa Cruz / La Laguna son los siguientes:

- ✓ Ofrecer una verdadera alternativa al coche con los Transportes Públicos



- ✓ Obtener un sistema completo de Transporte Público: Eficaz, Atractivo y Competitivo
- ✓ Organizar una red de sistema de transporte público pesado que se comunique con los otros medios de transporte y que sea una herramienta para el desarrollo del Área Metropolitana.