

Junio de 2010

## INFORME “ÁREA 80 PARA INCREMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE GUAGUAS EN TENERIFE”



CCOO Canarias solicita el estudio de un “**Área 80**” con la creación de **25 kilómetros de carriles bus en las entradas al Área metropolitana de Tenerife** y su extensión a otras zonas urbanas de la isla

El objetivo de la propuesta es crear “carriles segregados” para las guaguas en la entrada a Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna, mediante la reducción del ancho de las vías, a través de la reducción de la velocidad máxima de circulación a 80 km/h.

### Introducción.

Como reconocen sucesivos estudios de aforo de tráfico en Tenerife, las autovías de la isla, en especial en la zona de entrada al Área metropolitana, sufren continuas situaciones de congestión circulatoria, con densidades de vehículos muy superiores a las establecidas convencionalmente para la sección y número de carriles disponible.

Las situaciones conocidas de congestión están vinculadas especialmente al acceso al trabajo y lugar de estudio, teniendo relación esta situación, a su vez, con el uso predominante del vehículo individual, ocupado de manera preeminente por una sola persona con autorización para conducir.

**CCOO Canarias** ha defendido en diferentes foros la necesidad del cambio de modelo de movilidad, por múltiples razones vinculadas a la reducción de la siniestralidad laboral, los problemas relacionados con la pérdida de productividad que ocasionan los atascos, el incremento de emisiones de gases de efecto invernadero, etc., apostando por un cambio sustancial, especialmente en los modos de acceder al centro de trabajo, mediante la introducción de “planes de movilidad sostenible”, que son, hasta ahora, lamentablemente, prácticamente inexistentes en las Islas.

En esta propuesta se describe la solicitud de un “área 80”, como una medida de “pacificación del tráfico” que permitiría la introducción de un carril segregado de transporte público, especializado en la movilidad laboral.

### ¿Qué es un Área 80?



La propuesta que realiza CCOO Canarias para las autovías de entrada al área metropolitana de Tenerife consiste en la reducción de la velocidad máxima de circulación a 80 km./h. en los tramos desde **Tacoronte**, por el Norte de Tenerife, y **Tabaiba**, por el Sur hasta Santa Cruz de Tenerife, **modificando la sección de las autovías respectivas TF-1 y TF-5, con la reducción del ancho del carril para vehículos a 3,5 metros, desde los 4,5 metros actuales.** Por otro lado, debe contemplarse la extensión de este modelo a otras zonas de alta congestión circulatoria, formando parte del proceso de implantación de carriles bus que la isla debe tener, en los ámbitos urbano e interurbano.

<sup>1</sup> Imagen tomada de: <http://www.carrilbusara.org/>

Esta propuesta permite, por un lado, mantener el número de carriles de coche existentes, y dar entrada a un carril específico únicamente para el transporte público. La velocidad existente en la actualidad de 120 km./h. imposibilita la adopción de este tipo de medidas, por razones de seguridad vial. Sin embargo, la reducción de la velocidad permite una sección menor por carril, y la introducción, como norma general, de un carril segregado que se debe usar para transporte público y vehículos de emergencia.

Esta experiencia ya se aplica en numerosas ciudades de Europa y otros continentes, para favorecer el transporte público en zonas de alta congestión. Igualmente se aplica en algunas autovías de Cataluña, desde el año 2007<sup>2</sup>, como medida para la mejora de la calidad del aire de las ciudades.



Prova de carril bus a la B23  
Sant Just Desvern, 23 de setembre de 2007

Foto: Xavier Lujan  
Associació per a la Promoció del Transport Públic 3

Ejemplificación de la conversión de una vía de 3 carriles a una de 4, con reducción del ancho de las vías y reducción de la velocidad de circulación.

### Justificación del Área 80:

Existen numerosos motivos que justifican la adopción de esta medida. Los enumeramos a continuación<sup>4</sup>:

<sup>2</sup> Ver acuerdo del Gobierno de Cataluña, sobre la reducción de velocidad en autovías:

<http://www.gencat.cat/especial/80kmh/cas/index.htm>

<sup>3</sup> [http://www.carrilbusara.org/galeria/IMG\\_5088.jpg](http://www.carrilbusara.org/galeria/IMG_5088.jpg)

<sup>4</sup> Algunos de ellos son ampliamente compartidos en otras realidades circulatorias, destacando las referencias a la Generalitat de Catalunya, y Plataformas a favor del transporte público.



1.- **Permite la introducción en Tenerife de un sistema de acceso al centro de trabajo con presencia destacada del transporte público.** Las limitaciones del modelo actual de movilidad privada, extensivo en ocupación del territorio, ha supuesto un freno a la mejora del transporte público, si éste no cuenta con carriles de circulación segregados. La introducción del tranvía ha demostrado la necesidad de que los modos colectivos cuenten con “plataformas reservadas de paso”.

2.- Es viable técnica y económicamente su introducción en Tenerife, al tiempo que compatible con futuros proyectos de transporte guiado. **La introducción de un carril bus en un Área 80 es viable técnica y económicamente** con pequeñas modificaciones en la sección del a vía, cambios en la señalización, y pequeñas obras de adaptación. Su implantación es posible en estos momentos de recortes en la inversión pública, y compatible, en un futuro, con la implantación del transporte ferroviario, al poder complementar sus funciones, trazados, etc.

3.- **Supondría un revulsivo de gran importancia para el transporte público de guaguas de TITSA.** La baja ocupación de los vehículos de TITSA es fruto de la falta de prioridad de los mismos en la circulación viaria, lo que precisa de cambios importantes en la planificación de la ordenación del tráfico, en el sentido de dar preferencia a las guaguas en las zonas urbanas e interurbanas. Actualmente las guaguas sufren importantes disminuciones de su “velocidad comercial” al sufrir de forma más aguda las importantes retenciones en el acceso al área metropolitana. La implantación de estas vías permitiría generar ventajas indudables para los usuarios del transporte público, en relación con el transporte privado. Estas medidas, por su parte, deberían complementarse con la adopción de accesos con preferencia de paso para la guagua en el interior urbano de las ciudades de San Cristóbal de La Laguna y Santa Cruz de Tenerife.

4.- Permitiría el impulso de los “**planes de movilidad sostenible en los centros de trabajo**”. La garantía de la fluidez en el acceso al Área metropolitana permitiría diseñar políticas activas de movilidad sostenible en la llegada al centro de trabajo, con la creación de “*líneas rápidas-expreso*” en concertación con empresas e instituciones, a través de la creación de los “gestores de movilidad” en los centros de trabajo. Convenientemente gestionadas, estas iniciativas generarían a su vez beneficios económicos para los usuarios, por el alto coste de mantenimiento del vehículo privado.

5.- Pese a lo que se pueda pensar, “la capacidad máxima de una vía se da cuando se circula entre 60 y 80 km/h., lo que permitiría mejorar la circulación del tráfico en esa área. Los efectos de la disminución del tráfico únicamente serían de 3 minutos en una situación ideal en la que se pudiera circular libremente a 120 km./h.

6.- Se produciría una disminución de cerca del 20% de las emisiones causantes de contaminación atmosférica por óxidos de nitrógeno y partículas en emisión (éstas se incrementan de forma exponencial con la velocidad), mejorando así la calidad del aire en el entorno del Área metropolitana y, con ello, la salud de las personas con problemas respiratorios. Igualmente, se reduciría el ruido en el entorno habitado de las citadas vías.

7.- Disminuiría de forma importante la siniestralidad en las vías, por la relación directa entre velocidad de tránsito y accidentes de tráfico.

### Procedimiento de implantación:

Las medidas propuestas deberían analizarse en el marco de una política integral de transportes que favoreciera el uso de todos los modos de transporte público, y con vocación de participación socioeconómica. La implicación ciudadana, además de la voluntad política y la decisión técnica, son básicas para poder impulsar este tipo de iniciativas, que requieren de medidas a corto y medio plazo en el sentido de reducir y disuadir del uso del vehículo privado, a favor del transporte colectivo que, necesariamente, deberá jugar en el futuro un papel muy importante en nuestros desplazamientos diarios.

