

**MODIFICADO DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE  
ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y DOTACIONES DEL  
SISTEMA TRANVIARIO EN EL AREA METROPOITANA EN  
TENERIFE**

**JULIO 2007**

## ÍNDICE

1. Introducción.
  1. Objeto y Alcance.
  2. Antecedentes.
2. Descripción de la red aprobada en 2003.
  1. Situación y Encuadre Geográfico.
  2. Definición de Límites.
3. Descripción de la alternativa elegida para la Línea 2 en 2003
4. Modificación de la Línea 2. Ampliación hacia San Isidro.
  1. Modificación de trazado.
  2. Sector afectado por la modificación.
5. Conclusiones.

### ANEJO 1: PLANOS

# **1. INTRODUCCIÓN.**

## **1. Objeto y Alcance.**

El Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del sistema Tranviario en el Área Metropolitana en Tenerife fue aprobado en octubre de 2003.

El Plan Territorial tiene por objeto, y de acuerdo con el Artículo 23 del DL 1/2000 publicado el lunes 15 de Mayo de 2000 en el Boletín Oficial de Canarias, la ordenación de las infraestructuras, equipamientos que definan las actuaciones, dotaciones o actividades necesarias para el desarrollo de un sistema tranviario en el Área Metropolitana de Tenerife.

El objeto de este documento es establecer una modificación en el trazado propuesto para la línea denominada Línea 2, ampliación a San Isidro, incluida dentro del sector 4-2-A Sur. Modificación motivada por la actualización del Plan General de Ordenación Urbana del Municipio de Santa Cruz de Tenerife.

Por lo que el alcance de este documento se limita a establecer una modificación de trazado dentro de la Línea 2 en el tramo correspondiente a Santa Cruz de Tenerife.

## **2. Antecedentes.**

Desde el año 1.997 el Cabildo Insular de Tenerife ha desarrollado una serie de trabajos para el estudio y viabilidad técnica y económica de un sistema tranviario en los municipios de Santa Cruz y La Laguna.

Dichos estudios fueron:

Estudio técnico – económico de un transporte alternativo entre Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna (Junio 1.998)

Estudio de la demanda y Plan para la realización de la Planificación intermodal del Transporte Terrestre en la isla de Tenerife (Julio 1.998)

Estudio sobre la definición de reserva de suelo para el desarrollo de un sistema de transporte masivo no convencional entre Cabo Ilanos y Las Teresitas (Abril 1.999)

Estudio de línea transversal La Cuesta Taco – del Metro Ligerero Santa Cruz – La Laguna (Enero 2.000)

Estudio de prolongación de la línea Metro Ligerero Santa Cruz – La Laguna (Marzo 2.000)

Estudio preliminar de la Red de Transporte Ferroviario de Tenerife. Análisis específico en Santa Cruz (Mayo 2.000)

Estudio preliminar de la Red (Enero 2.001)

Estudio del Transporte Público (Enero 2.001)

Como consecuencia de estos estudios, el Plan Insular de Ordenación recogió la necesidad del desarrollo del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana. Así en su Título III: Disposiciones Sectoriales, Capítulo 3.3.3.8 Criterios sobre la ordenación del transporte colectivo, recoge:

“Con objeto de proporcionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo, se elaborarán Planes Territoriales Especiales de Ordenación para la implantación de medios de transporte público alternativo del tipo guiado (tranvía, metro ligero...); dichos planes analizarán la implantación de líneas ferroviarias en tres áreas:

- Área Metropolitana Santa Cruz – La Laguna.
- Corredor Norte que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente norte de la isla.

- Corredor Sur que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente sur de la isla”

Como consecuencia de ello se desarrolló el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario en Tenerife, del cual depende jerárquicamente.

En el Pleno extraordinario celebrado el 1 de octubre de 2003 se aprobó definitivamente el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana en Tenerife. Modificado.

En el citado documento se analizaba la red de líneas de tranvía necesarias para dar cobertura a las necesidades de movilidad en el área metropolitana.

En particular, se estudiaba:

- Delimitación del Área de Estudio.

Situación y Encuadre Geográfico.  
Definición de Límites.

- Descripción del Área de Estudio.

Datos Básicos del Medio Físico.  
Datos Básicos del Medio Social.  
Datos Básicos Territoriales y Socioeconómicos.  
Datos Básicos del Transporte.

- Justificación del Interés General de la Infraestructura.
- Características de la Infraestructura y Equipamiento.
- Descripción de la Red Elegida.
- Fases de Implantación.
- Estudio de Alternativas.

Metodología del Estudio de Alternativas de Inserción Urbana.  
Sector.

Talleres y Cocheras.  
Park & Ride.  
Aparcamientos Avda. La Trinidad y La Cuesta.

- Inserción Urbana de la Red Elegida.

Criterios de Elección de la Inserción Urbana.  
Elección de alternativas de Inserción Urbana.

- Estudio de Impacto Ambiental.

- Normativa de Ordenación.

Normativa aplicable.  
Objetivos.  
Criterios y aspectos urbanísticos empleados.  
Directrices del PIOT.  
Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz.  
Plan de Ordenación Urbana de San Cristóbal de La Laguna.

En la actualidad, una vez ejecutadas las obras de la Fase 1 de Línea 1 de Metro Ligerero entre Santa Cruz de Tenerife y la Laguna, y puesta en marcha del servicio comercial, se hace necesario una revisión de las futuras líneas y equipamientos que sean acordes con el escenario actual.

## **2. DESCRIPCIÓN DE LA RED APROBADA EN 2003.**

La Red elegida en Octubre de 2003 se establecía considerando una Línea principal, la Línea 1 Intercambiador-Los Rodeos, que en la actualidad se encuentra en explotación su Fase I, Intercambiador-Trinidad.

Apoyándose en la Línea 1, se establecían otras líneas:

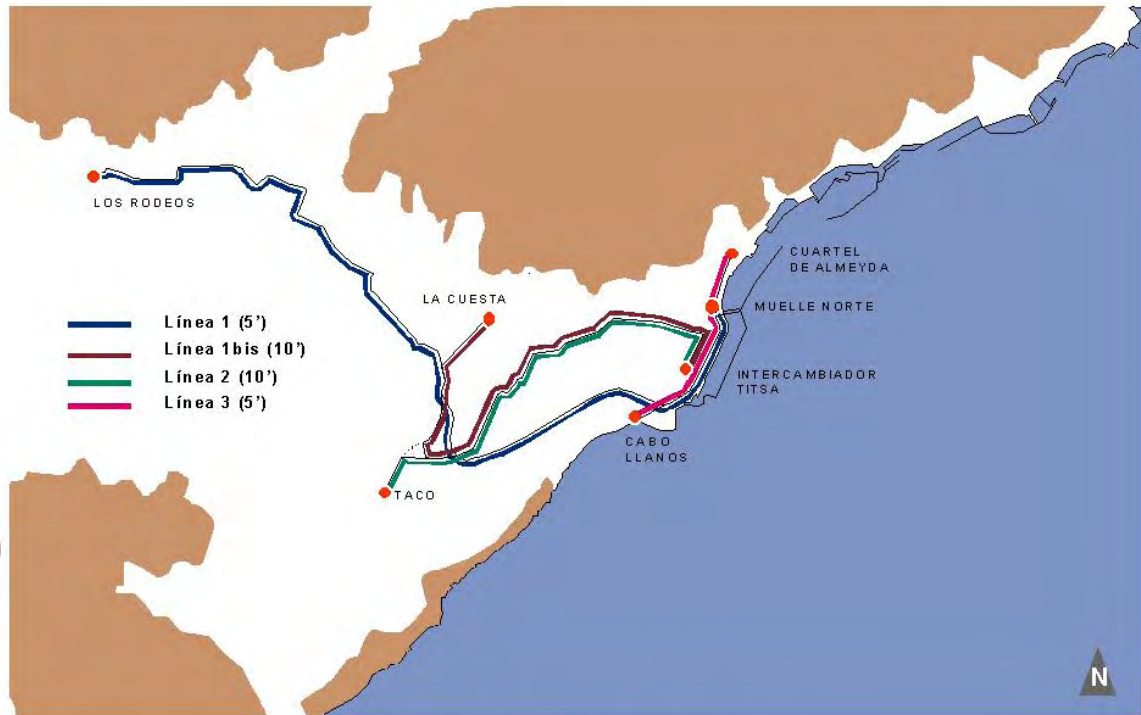
- Línea 1 bis: Intercambiador-La Cuesta.
- Línea 2: La Cuesta-Taco. Ampliación hacia San Isidro.
- Línea 3: Cabo Llanos-Cuartel de Almeida. Ampliaciones hacia Añaza y Las Teresitas.

En el siguiente esquema se realiza un croquis de las líneas planteadas.



## CABILDO INSULAR DE TENERIFE

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



IDOM - SEMALY

DISTRIBUCIÓN EN FASES - FASE 3

Julio 2001

Las ampliaciones de las líneas previstas se esquematizan en la siguiente imagen.



## CABILDO INSULAR DE TENERIFE

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



IDOM - SEMALY

**DISTRIBUCIÓN EN FASES - AMPLIACIONES**

Julio 2001

## **3.DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA PARA LA LINEA 2 EN 2003**

### Línea 2 Opción 4-2-A Norte

No existen alternativas en este corredor para el tramo de acceso a La Cuesta. La solución estudiada propone un trazado por la carretera del sur C 822 La Cuesta-Taco.

Este viario se encuentra actualmente en obras, y es objeto de un proyecto con arreglo al enlace La Cuesta-Taco.

El proyecto propone el recalibrado completo de la vía: con el tranvía en un sitio central, una vía de circulación en cada sentido y aceras. Este perfil requiere un espacio de unos 16'50 m para un espacio existente de unos 14 m.

*Observaciones:* En la búsqueda de un acceso a La Cuesta, para un enlace entre Taco y La Cuesta, la carretera general queda como el único viario principal susceptible de ser utilizado por el tranvía.

### Línea 2 Opción 4-2-A Sur

Siempre por la carretera general del sur C 822, esta alternativa consiste en proponer un trazado por la vía de servicio del barrio de Taco y la zona de San Isidro más al sur.

El proyecto se basa en la redistribución de la carretera del Sur con la implantación del tranvía en un sitio central hasta la calle San José Obrero. Esta sección posee un tronco común con la línea 1.

En dirección sur hasta la Plaza de África, el tranvía se inserta en el lateral oeste de manera que se organicen dos vías de circulación norte / sur, realizándose el regreso por la calle José Obrero.

Desde la Plaza de África hasta la calle del Barranco Grande. La carretera general se redistribuye con el tranvía en un sitio central, una vía de circulación de un lado a otro del tranvía, quedando la posibilidad de un aparcamiento por un lado desde ahí al este.

A continuación, donde las vías se separan para atravesar el Barranco Grande, el tranvía ocupa el viario este, dejando una vía de circulación sentido sur / norte.

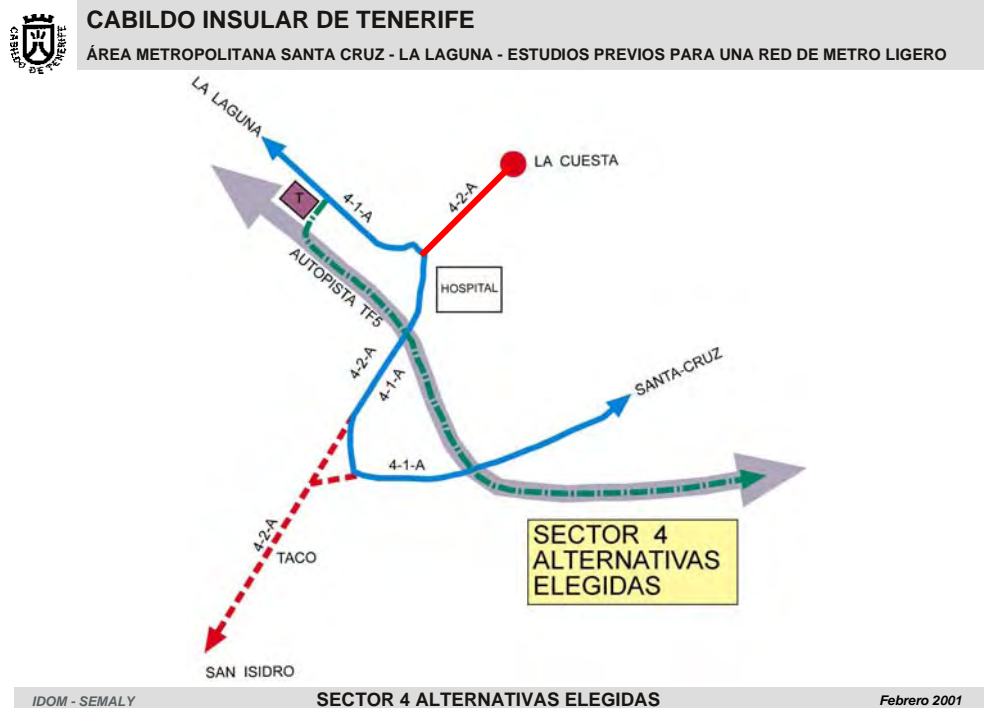
En dirección sur, la carretera general ya está redistribuida hasta el Polígono Industrial El Chorrillo.

En un espacio de 28 m, cuenta con una rambla de 8 m de ancho y dos vías de circulación en cada sentido con una anchura de 8 m para la calzada. El proyecto propone reducir la rambla en 6 m, e incorporar una vía de tranvía de un lado a otro, habiendo cabida para la posibilidad de dos vías en cada sentido en una anchura de 6 m de calzada.

*Observaciones:* Esta solución que propone utilizar la vía principal del sector que pasa por los centros, trae consigo la supresión de una vía de circulación en cada sentido hasta el Barranco.

A la vista de los criterios analizados es la opción 4-2-A la que plantea más ventajas. Este trazado permite una continuación entre Taco y La Cuesta utilizando la Carretera General del Sur y sirve además a más población. De manera cualitativa esta opción permite una revalorización y acondicionamiento de la Carretera General del Sur.

A continuación se muestra un esquema de la alternativa elegidas en el análisis multicriterio realizado en el año 2003:



## **4. MODIFICACIÓN DE LA LINEA 2. AMPLIACIÓN HACIA SAN ISIDRO.**

### **4.1.-Modificación de trazado**

Del análisis realizado de la documentación técnica elaborada previamente a la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del sistema Tranviario en el Área Metropolitana en Tenerife, se desprende que a lo largo del periodo transcurrido desde Octubre de 2003 hasta la fecha ha habido modificaciones sustanciales en lo referente a criterios urbanísticos definidos por el municipio de Santa Cruz de Tenerife, en particular, en su revisión del Plan General de Ordenación Urbana, en la actualidad en su fase de aprobación definitiva, y en el cual se establecen nuevas vías estratégicas para el futuro desarrollo urbanístico así como la propuesta de implantación de líneas de tranvía que faciliten la movilidad mediante transporte público a las zonas de futuro desarrollo, este es el caso de la Línea 2 en su trazado por el municipio de Santa Cruz de Tenerife.

En el nuevo PGOU se establece una nueva vía que comunica Taco con Tíncer, favoreciendo el desarrollo urbanístico hacia el Oeste del municipio.

En la figura siguiente se representa un esquema del nuevo vial, así como unas fotografías de la situación actual.



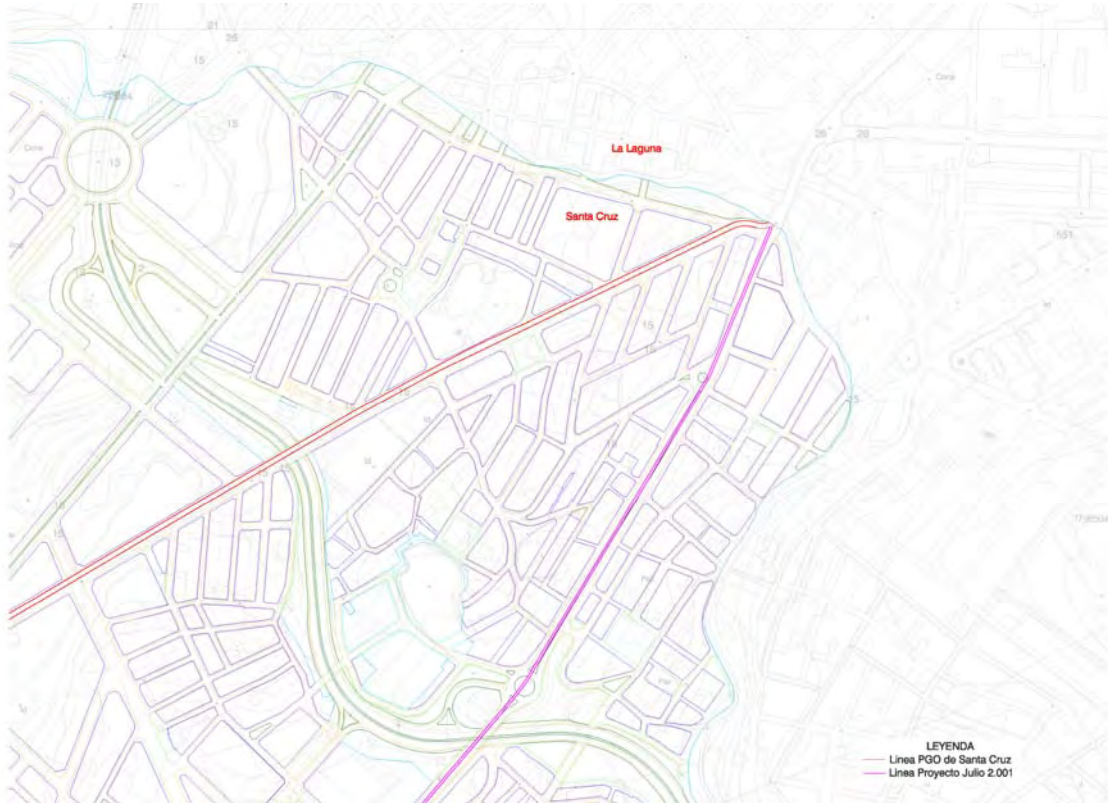




Parece coherente, con lo dispuesto en el PIOT en su Título III de Disposiciones Sectoriales, en su Capítulo 3.3.3.7 de Criterios sobre Ordenación de las Infraestructuras Viarias, aprovechar el trazado del tranvía para dar continuidad a calles que hoy no la tienen favoreciendo la ordenación del territorio.

Por lo que el trazado previsto en el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del sistema Tranviario en el Área Metropolitana en Tenerife de Octubre de 2003 para la ampliación de la Línea 2, revisada la situación actual, debería modificarse para ser coherente con los criterios de desarrollo urbanístico planteados en el PGOU de Santa Cruz de Tenerife.

A continuación se muestra un esquema de la modificación de trazado propuesta.



## 4.2.-Sector afectado por la modificación

En el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana en Tenerife aprobado en 2003, para realizar el análisis de alternativas de los corredores que componen la red, se dividió ésta en 7 sectores:

- En el municipio de La Laguna:

Sector 1 – Aeropuerto de Los Rodeos

Sector 2 – La Laguna. Casco Histórico

Sector 3 – La Laguna. Universidad. Guajara

Sector 4 – La Cuesta-Taco

- En el municipio de Santa Cruz:

Sector 5 – Santa Cruz Barrios

Sector 6 – Santa Cruz Centro

Sector 7 – Muelle Norte - Las Teresitas

Por lo que el sector afectado por la modificación en la ampliación de la Línea 2 hacia San Isidro es el denominado Sector 4 La Cuesta –Taco.

## 5. CONCLUSIONES

A la vista de lo expuesto anteriormente, considerando que la modificación de trazado de la Línea 2 afecta sólo al ámbito del municipio de Santa Cruz de Tenerife, y se realiza motivada por la actualización y coordinación con los criterios marcados en el Plan General de Ordenación Urbana actual, consideramos que la modificación corresponde a una mejora en cuanto va a aportar un instrumento de desarrollo urbanístico estratégico para el municipio que a su vez demandará soluciones eficaces a la movilidad.

Por lo que se hace necesario ofertar un servicio de transporte público a la fuerte demanda que se generará.

Por otra parte se ha considerado el futuro desarrollo de la red, que tal como prevé el PGOU de Santa Cruz de Tenerife, dará servicio a las zonas de mayor desarrollo urbanístico del municipio, esto es a la zona oeste, con barrios de alta densidad de población como barranco Grande, el Sobradillo, El Chorrillo, Santa María del mar, y Acorán entre otros.

En el Anejo de Planos se adjunta el plano correspondiente al PGOU de Santa Cruz de Tenerife con la red de tranvía considerada.

Por lo que se propone realizar una modificación de trazado en la ampliación de la Línea 2 en el término municipal de Santa Cruz de Tenerife.

En la Laguna, a 13 de julio de 2007



Modificado del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana en Tenerife. Julio 2007

---

Fdo: D. Andrés Muñoz de Dios  
Gerente de Metropolitano de Tenerife, S.A.