

## 11. **NORMATIVA DE ORDENACIÓN.**

### 1. **Normativa aplicable.**

La Normativa aplicada es la siguiente:

**DISPOSICION:** DECRETO LEGISLATIVO 8-5-2000, núm. 1/2000, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales Protegidos.

**PUBLICACIÓN:** BO. CANARIAS 15-5-2000, núm. 60

**DISPOSICION:** REAL DECRETO 9-4-1976, núm. 1346/1976, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley Sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

**PUBLICACIÓN:** BOE 16-6-1976 y 17-6-1976, núms. 144 y 145

**DISPOSICION:** REAL DECRETO 23-6-1978, núm. 2159/1978, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para desarrollo de Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana

**PUBLICACIÓN:** BOE 15-9-1978 y 16-9-1978, núms. 221 y 222

**DISPOSICION:** REAL DECRETO 25-8-1978, núm. 3288/1978, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística.

**PUBLICACIÓN:** BOE 31-1-1979 y 1-2-1979, núms. 27 y 28

---

**DISPOSICION:** PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (que entrará en vigor a partir de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Canarias, tras su aprobación por el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de Canarias).

La aprobación definitiva de este Plan producirá la obligatoriedad del cumplimiento de sus disposiciones, así como de las especificaciones dictadas en su desarrollo y contenidas en los proyectos constructivos ferroviarios por las Administraciones y los particulares afectados por las mismas, siendo nulas cualquiera reservas de dispensación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44.1 del R.D.Leg. 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de los Espacios Naturales de Canarias.

Las especificaciones contenidas en este plan y en su desarrollo por los proyectos constructivos aprobados para cada actuación del sistema ferroviario y sus servicios accesorios para la explotación, cuando supongan la modificación de los planeamientos urbanísticos municipales aprobados, se entenderán éstos automáticamente modificados, sin perjuicio de su posterior adaptación por los correspondientes Ayuntamientos.

Los bienes y derechos afectados por los trazados ferroviarios y sus servicios complementarios necesarios para la explotación del sistema, respecto de los cuales proceda su expropiación, además de por la concurrencia de cualquiera de los casos previstos con carácter general, por causa de utilidad pública por el hecho de la vinculación de los mismos al dominio público de uso o servicios públicos, seguirá el procedimiento de tasación conjunta de conformidad con lo dispuesto en la legislación aplicable (arts. 129.1 y 159.1 del R.D.Leg. 1/2000, de 8 de mayo).

## **2. Objetivos.**

El objeto del presente anejo es la descripción de los criterios y aspectos urbanísticos que se han tenido en cuenta en el diseño y definición de usos del viario público de acuerdo al planeamiento y gestión de tráfico vigente.

Igualmente cuales han sido las modificaciones introducidas por el Presente Plan Territorial en las normativas de ordenación urbanística de los municipios afectados.

### **3. Criterios y aspectos urbanísticos empleados**

Para la redacción del presente Plan se ha tenido en cuenta tanto el planeamiento municipal vigente como los proyectos e intenciones municipales para las zonas atravesadas.

En particular se han contemplado:

- El Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de La Laguna aprobado en Febrero del año 2000.
- El Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife aprobado en Marzo de 1993.
- El proyecto del Ayuntamiento de La Laguna para la nueva glorieta de San Benito.
- El proyecto, en construcción, de la nueva terminal del aeropuerto del Norte.
- El avance del proyecto de la nueva entrada al Hospital Universitario.
- Las actuaciones incluidas en el plan de actuación La Cuesta- Taco 2004.
- El proyecto de prolongación de la Calle Pedro Suarez del Cabildo Insular de Tenerife.

- La ampliación de la TF-5 o autopista del Norte en ejecución en la fecha de redacción del proyecto que incluye la Avda. 3 de Mayo.
- El proyecto de rehabilitación del Barranco de Santos, 1ª y 2ª fase. En ejecución de la 1ª fase a fecha de redacción del proyecto.
- El plan Urban del Centro de Santa Cruz finalizado en la fecha de redacción del proyecto.
- El proyecto de urbanización de Las Teresitas

A su vez se han mantenido reuniones continuas con los responsables del estudio del avance del Nuevo Plan General de Santa Cruz de Tenerife, para incluir sus consideraciones al estudio y sus indicaciones para la elección del trazado y para la asignación de usos de los espacios públicos.

#### **4. Directrices del PIOT.**

El PIOT en su Título III: Disposiciones Sectoriales, en su capítulo 3.3.3.7 Criterios sobre la ordenación de las infraestructuras viarias, especifica claramente “que los eventuales planes de infraestructuras viarias que pudieran formularse como cualesquiera otras figuras de planeamiento (sobre todo los planes generales) que desarrollen la ordenación viaria y definan el resto de elementos de menor nivel jerarquico, cumplan los siguientes criterios:

- Se priorizará el uso y aprovechamiento de los viarios existentes, mejorando las condiciones de seguridad, antes que el trazado de nuevos elementos.
- Las propuestas de ordenación viaria preverán, en coordinación y desarrollo del Plan Insular de Transporte, las condiciones para su integración en el sistema de transporte público.

Siguiendo estas indicaciones del PIOT ha sido por lo que se ha desarrollado, de manera general, un tranvía moderno en las en las calles y en superficie. Este aspecto supone una repartición del espacio público entre tráfico público y tráfico privado que es la solución elegida por muchas ciudades europeas para resolver la congestión de tráfico en los centros urbanos. Facilitar un transporte público de calidad para que los ciudadanos lo usen como una verdadera alternativa al coche privado.

La mayor ventaja que proporciona el desarrollo de un tranvía moderno en sitio propio para una ciudad es permitir aumentar la movilidad y el acceso al centro de la ciudad.

La capacidad, la regularidad, el nivel de calidad de estos sistemas de transporte público favorece y permite lo que ya no es posible con la congestión del automóvil.

En este proyecto de la red de tranvía para el área metropolitana de Santa Cruz- La Laguna, los criterios que tomamos respecto al tema del tráfico son los siguientes:

- No afectar los principios generales de distribución y de sentidos del tráfico actual dentro del recorrido de las líneas.
- Aprovechar el tranvía para dar continuidad en las calles que hoy no la tienen.
- Aprovechar el tranvía para reordenaciones puntuales y locales en la mejora posible del tráfico en algunos puntos.

La utilización del espacio público existente en las calles supone una nueva reordenación de las funciones de la calle con la implantación, este es el trabajo de inserción urbana.

De manera general, en la red no se afecta a los flujos de tráfico y los sentidos de las carriles. Los puntos en los que si se afecta a la capacidad del flujo de tráfico con la implantación del tranvía fueron concertados con los ayuntamientos y son los siguientes:

1. La Laguna:

La calle 6 de Diciembre y calle del Juego, entre Plaza Antonio Mederos Sosa y Avenida de la Trinidad, se propone en calle peatonal dando, por tanto, acceso a los garajes y servicios de los vecinos.

La multitud de calles y la trama octogonal, permite un desvío de sentido utilizado ya en las calles de sentido único. En esta parte del centro de La Laguna se trata de tráfico local y acceso a los vecinos.

## 2. Carretera General del Norte:

En este tramo la implantación del tranvía permite una reurbanización de la carretera, hoy en día con un carácter residencial. Las obras del tranvía, que se sitúan en un lateral de la calle permiten minimizar el efecto sobre el tráfico, ofrecerán un nuevo tratamiento de la carretera de fachada a fachada desarrollando aceras en todo lo largo y a cada lado.

## 3. Carretera General del Sur La Cuesta-Taco:

En este tramo la implantación del tranvía permite una reurbanización de la carretera como avenida. Las obras del tranvía ofrecen un nuevo tratamiento de la carretera de fachada a fachada desarrollando aceras en todo lo largo y a cada lado.

La plataforma del tranvía en doble sentido (6 m de ancho) va en el centro de la carretera. Un carril en cada sentido es posible con aceras a cada lado del tranvía, en vez de dos carriles en cada sentido.

Actualmente, la filosofía urbana lo que se plantea también en la otra carretera general Santa Cruz- La Laguna. La idea general es de revalorizar el sector de la Cuesta con un tratamiento de avenida.

## 4. Santa Cruz. Rambla Pulido.

El estudio de tráfico que proponíamos para el centro de Santa Cruz, en el estudio de alternativas, indicaba la posibilidad de reordenación de tráfico con un anillo de protección del centro, lo que permitía el acceso al centro desde el anillo con un sistema de sentidos de calle en bolsas.

De esta manera el eje Rambla Pulido pasaría de ser un importante eje de salida del centro de la ciudad a un sencillo eje transversal que diera servicio localmente a su zona. De esta manera se rebajaría el tráfico actual y por lo tanto la reducción en el número de carriles no afectaría al tráfico. Se propone también utilizar la nueva vía del Barranco de Santos como vía de sustitución.

El proyecto que proponemos tiene en cuenta las aceras existentes. La implantación del tranvía es en el lateral Norte, lo que deja espacio para un carril de coches en el sentido ESTE-OESTE.

En la calle Angel Guimerá, también habría un carril de coche en sentido ESTE-OESTE. En la calle Imeldo Serís, existiría un carril de coche en el sentido ESTE-OESTE, incluyéndose en el proyecto del Plan Urban.

## MEJORAS

En el eje del tranvía, aunque ya es estructurante para la ciudad, permite también una continuidad de calles hoy inexistente.

Por ejemplo el tranvía permitirá una continuidad entre la avenida Príncipe de España y Pedro Suárez, con dos carriles de coches en cada sentido, a cada lado del tranvía.

El tranvía permitirá también realizar la continuación de la avenida de la Universidad al oeste hacia la curva de Gracia, y al este hacia la calle Patrona de Canarias.

## 5. Santa Cruz – La Laguna: Autopista Tres de Mayo.

Un factor fundamental en el éxito de la infraestructura proyectada es la captación de clientes que permitan plantear un servicio rentable y sostenible en el tiempo. Uno de los factores fundamentales a la hora de captar clientes es el tiempo de recorrido. El trazado de la fase 3 que discurre por la Autopista permite rebajar en 10 minutos el tiempo de recorrido entre Santa Cruz y La Laguna permitiendo, según demuestran las simulaciones de captación de pasajeros un aumento cercano al 100% en la demanda de la Red.

El tranvía lo que plantea es una reurbanización de la autopista, pasando de ser una autopista de alta velocidad a un boulevard urbano. Esto se conseguiría reduciendo el ancho de carriles, sin reducción en el número de los mismos, e incorporando el tranvía en la mediana de la actual autopista.

De esta manera se conseguiría un doble objetivo, por un lado se cumplirían las especificaciones del PIOT arriba nombradas para la optimización de las infraestructuras existentes y eliminar la barrera que hoy en día forma la citada autopista para la ciudad, y que divide de manera artificial a la misma, dando una continuidad a la misma.

## **5. Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz.**

Las modificaciones incluidas en el proyecto al planeamiento vigente que se han detectado al redactar el Plan Territorial han sido:

- Entronque de la calle Américo López Méndez con Avenida Príncipes de España.
- Ampliación de 2 m de acera en la carretera General Santa Cruz- La Laguna junto a la Cervecera.
- Demolición de viviendas junto a Puente Zurita para insertar parada.



- Ampliación de la anchura de calle prevista en el P.G.O.U de 34 a 37 m junto al Intercambiador de guaguas de TITSA, para prever la futura estación de intercambiador tren-tranvía.

## **6. Plan de Ordenación Urbana de San Cristóbal de La Laguna.**

Las modificaciones incluidas en el proyecto al planeamiento vigente que se han detectado al redactar el Plan Territorial han sido:

- Terrenos del park and ride y de los talleres y cocheras para las fases 1 Tramo 2 y las Fases 2 y 3. Clasificación de suelo en el P.G.O.U: Suelo Industrial= S.U.R La Vega 1.
- Carretera General del Norte C-820. Se respetan las alineaciones marcadas para la edificación y la alineación de la calle. Se amplía la anchura de la acera en 1,5 m.
- Intersección Avda. Trinidad con calle del Juego. Con el proyecto del Metro Ligero es necesario derribar una edificación de planta baja.
- Calle Delgado Barreto. Se amplía 2 m la anchura de calle definida en el P.G.O.U hacia el lado de la Universidad. Clasificación de suelo: Sistema General Docente y de parque Urbano.
- Intersección de la carretera General de los Menceyes con la nueva calle del Barrio de Gracia, prolongación de la Avenida de la Universidad.
- Nuevo acceso del tranvía a la nueva terminal del aeropuerto de Los Rodeos. Ampliación del Sistema General Viario para dar cabida a la traza del tranvía.
- Aparcamiento subterráneo debajo del vial de la misma Avda. de La Trinidad.

- Talleres y Cocheras en la unidad de actuación TA-3 den Taco.
  
- Aparcamiento subterráneo bajo la carretera general del sur, entre la carretera general Santa Cruz La Laguna y la Calle Alonso de Castro.
  
- Terrenos de uso industrial cerrado en la actuación TA-3 a uso industrial abierto en la actuación TA-3 en Taco para la ubicación de los talleres y cocheras de la línea 1 tramo1.

**PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA**

**LA LAGUNA- ENERO 2003**

<b>UNIDAD DE ACTUACIÓN</b>	<b>Identificación:</b>	TA-3
<b>Situación:</b>	Las Torres de Taco	<b>Planos:</b>
		Adjunto

	Tipologías	m <sup>2</sup> s	m <sup>2</sup> c/ m <sup>2</sup> s	m <sup>2</sup> c
<b>Edificabilidad:</b>	1 EIA	20,015	1.33	27,362
	2			
	3			
	4			

<b>Equipamientos:</b>	Espacios libres	m <sup>2</sup>	4,914	<b>Total suelo unidad</b>	30,464 m <sup>2</sup> s
	Docente	m <sup>2</sup>		<b>Total suelo edificable</b>	20,573 m <sup>2</sup> s
	Deportivo	m <sup>2</sup>		<b>Total edificabilidad</b>	27,362 m <sup>2</sup> c
	Sociocultural	m <sup>2</sup>		<b>Total de cesiones</b>	9,891 m <sup>2</sup> s
	Viario	m <sup>2</sup>	4,977	<b>Edificabilidad media</b>	0.89 m <sup>2</sup> c/ m <sup>2</sup> s

<b>Gestión:</b>	<b>Sistema</b>	Público por Expropiación con Cabildo como Administración actuante
-----------------	----------------	---

**Observaciones:**

Esta parcela es de uso exclusivo para Talleres y Cocheras del futuro ferrocarril. Esta unidad fue modificada por la Aprobación de la Modificación del Plan Especial Territorial del Metro Ligerero de Enero de 2003. Se enumeran a continuación las excepciones adicionales al PGOU: El coeficiente de ocupación de 0,70. La altura de los muros perimetrales de hasta 12 metros. El retranqueo mínimo de 2 metros.