

DOCUMENTO N° 4 NORMATIVA



CONTROL DE APROBACIÓN DOCUMENTAL		
TÍTULO INFORME/DOCUMENTO:		
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL NORTE		
CÓDIGO	FECHA	REVISIÓN
PTEOI_NORTE_Doc 4_Normativa- 11.07.2012-V04	07-12	04
Realizado por:	Ignacio Diez Naranjo/Virginia Fuentes Montes	11/07/12
Revisado por:	Alicia Blázquez Díaz	11/07/12
Aprobado por:	Pablo Ramos Trujillo	11/07/12



ÍNDICE

CAPÍTULO I. NORMAS GENERALES3

ARTÍCULO 1. NATURALEZA Y OBJETO DEL PLAN.....3

ARTÍCULO 2. ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN.....3

ARTÍCULO 3. EFICACIA DEL PLAN3

ARTÍCULO 4. CONTENIDO DOCUMENTAL DEL PLAN3

ARTÍCULO 5. INTERPRETACIÓN DEL PLAN.....3

CAPÍTULO II. NORMAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL.....4

ARTÍCULO 6. PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE4

ARTÍCULO 7. PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS SUELOS4

ARTÍCULO 8. PROTECCIÓN DE LAS AGUAS Y DEL SISTEMA HIDROLÓGICO4

ARTÍCULO 9. PROTECCIÓN ACÚSTICA4

ARTÍCULO 10. PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO.....4

ARTÍCULO 11. TRATAMIENTO Y GESTIÓN DE RESIDUOS5

ARTÍCULO 12. LOCALIZACIÓN DE ZONAS AUXILIARES.....5

ARTÍCULO 13. PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD, FLORA Y FAUNA.....5

ARTÍCULO 14. MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA5

CAPÍTULO III. NORMAS PARTICULARES DEL SISTEMA FERROVIARIO6

ARTÍCULO 15. ZONIFICACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO6

ARTÍCULO 16. CONDICIONES GENERALES DE USO DEL SISTEMA FERROVIARIO6

ARTÍCULO 17. PROTECCIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO.....6

ARTÍCULO 18. ZONA DE DOMINIO PÚBLICO7

ARTÍCULO 19. ZONA DE PROTECCIÓN7

ARTÍCULO 20. LÍNEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN8

ARTÍCULO 21. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON OTRAS
INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.8

ARTÍCULO 22. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON EL AEROPUERTO
TENERIFE NORTE.....9

ARTÍCULO 23. AUTORIZACIONES..... 10

ARTÍCULO 24. SUSPENSIÓN O MODIFICACIÓN DE LAS AUTORIZACIONES..... 11

ARTÍCULO 25. CONDICIONES DE LAS OBRAS AUTORIZADAS 11

ARTÍCULO 26. CONDICIONES APLICABLES A ORDENACIONES COLINDANTES . 12

**CAPÍTULO IV. INTERACCIÓN CON EL PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y
URBANÍSTICO..... 14**

ARTÍCULO 27. DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL NORTE..... 14

ARTÍCULO 28. DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS..... 14

ARTÍCULO 29. DE LOS COMPONENTES DE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA DEL
TREN DEL NORTE..... 14

ARTÍCULO 30. DECLARACIÓN DE RESERVA 15

ARTÍCULO 31. DECLARACIÓN DEL SISTEMA GENERAL INSULAR DE LAS
INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS. 15

ARTÍCULO 32. CALIFICACIÓN DE LOS TERRENOS DESTINADOS A
INFRAESTRUCTURAS DE CARÁCTER PÚBLICO 15

ARTÍCULO 33. DE LAS ESTACIONES O INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTE
UBICADOS EN LA LÍNEA DEL TREN DEL NORTE 15

ARTÍCULO 34. OPERACIONES SINGULARES ESTRUCTURANTES 15

ARTÍCULO 35. CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN DEL ENTORNO DE LAS
ESTACIONES..... 16

DISPOSICIÓN TRANSITORIA17

DISPOSICIÓN FINAL17

VISTA DEL PLAN POR LOS INTERESADOS.....17

PLANOS NORMATIVOS

- Plano Nº1 PLANEAMIENTO: Criterios de Zona de Domino Público
- Plano Nº2 PLANEAMIENTO: Zonas de Limitación de Uso
- Plano Nº3 SERVIDUMBRES AEROPORTUARIAS: AEROPUERTO LOS RODEOS RD 2025/1976
- Plano Nº4 ZONA DE SERVICIO AEROPORTUARIA: AEROPUERTO LOS RODEOS
- Plano Nº5 PROPUESTA SERVIDUMBRES AEROPORTUARIAS: AEROPUERTO LOS RODEOS OMP
5/9/2001



CAPÍTULO I. NORMAS GENERALES

ARTÍCULO 1. NATURALEZA Y OBJETO DEL PLAN

El presente Plan tiene la naturaleza de Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras, redactado al amparo de lo previsto en el Decreto Legislativo 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 Espacios Naturales de Canarias, también de los redactado en la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, y en desarrollo del artículo 3. 3. 3. 8, apartado 6.d) del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, aprobado definitivamente mediante Decreto 150/2002, de 16 de octubre. Tiene por objeto planificar la implantación de transporte ferroviario con el fin de proporcionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo.

ARTÍCULO 2. ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN

El presente Plan tiene como ámbito territorial el denominado corredor del Norte que une los núcleos de Santa Cruz de Tenerife y Los Realejos, tal como aparece en el plano nº 1.1 del Documento nº 3 Cartografía.

ARTÍCULO 3. EFICACIA DEL PLAN

Las determinaciones del presente Plan al formularse en desarrollo del Plan Insular de Tenerife tendrán la consideración de normas de aplicación directa (NAD) y, por ello, carácter vinculante en todo lo relativo al establecimiento de reservas de terrenos para el establecimiento de infraestructuras e instalaciones ferroviarias, normas de protección de las mismas, condiciones para la ejecución de las obras, la calificación urbanística de los terrenos circundantes y las medidas a adoptar para facilitar la multimodalidad o adaptar la planificación territorial y urbanística al contenido del Plan.

En lo que se refiere al Aeropuerto de Tenerife Norte y su zona de servicio, prevalecerán las determinaciones del artículo 166.2 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, y el Plan Director del Aeropuerto.

ARTÍCULO 4. CONTENIDO DOCUMENTAL DEL PLAN

El presente plan se halla integrado por los siguientes documentos:

- Documento nº 1. Memoria Informativa.
- Documento nº 2. Memoria de Ordenación.
- Documento nº 3. Cartografía.
- Documento nº 4. Normativa.
- Documento nº 5. Programación y Estudio Económico Financiero
- Documento nº 6. Informe de Sostenibilidad Ambiental

ARTÍCULO 5. INTERPRETACIÓN DEL PLAN

La interpretación del presente Plan compete al Cabildo de Tenerife, y, en su caso, a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, sin perjuicio de las facultades del Gobierno Canario y de las funciones del Poder Judicial.

La interpretación del Plan y los supuestos de conflictos entre documentos, se resolverán con arreglo a los principios del artículo 3 del Código Civil, y teniendo en cuenta que el texto de la Normativa prevalecerá sobre la documentación gráfica.

En el caso del Aeropuerto de Tenerife Norte y de su Zona de Servicio la interpretación del Plan no podrá suponer nunca interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.



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

**DOCUMENTO Nº 4.
NORMATIVA**



CAPÍTULO II. NORMAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

ARTÍCULO 6. PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

En la fase de construcción se adoptarán medidas preventivas para reducir las emisiones de polvo, incluyendo humidificar y cubrir los materiales almacenados y transportados, utilizar equipos de perforación con captadores de partículas, asfaltar los caminos de acceso a la obra, etc.

Se adoptarán, asimismo, las medidas necesarias para reducir la contaminación producida por la emisión de gases, tales como el correcto mantenimiento de la maquinaria utilizada.

ARTÍCULO 7. PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS SUELOS

Con objeto de evitar alteraciones sobre el medio natural en zonas situadas fuera del ámbito de las actividades de obra, se procederá a jalonar el perímetro de actividad de obra. Este perímetro abarcará la totalidad de elementos auxiliares y caminos de servicio. Los jalonamientos se realizarán por la línea de expropiación, manteniendo la permeabilidad territorial de la zona.

Durante la ejecución de las obras se recuperará la capa superior de tierra vegetal para su posterior utilización en las superficies que sea preciso revegetar, así como terraplenes, caminos de servicio de uso temporal y superficie de falsos túneles.

ARTÍCULO 8. PROTECCIÓN DE LAS AGUAS Y DEL SISTEMA HIDROLÓGICO

Con el fin de proteger las aguas y el sistema hidrológico de la posible contaminación derivada de la ejecución de las obras y explotación del ferrocarril, se adoptarán las siguientes medidas:

- Formulación de planes y medidas de emergencia para los vertidos accidentales durante las obras.
- Depuración de las aguas residuales de la zona de oficinas y vestuarios. Para ello se instalará una fosa séptica.
- Colocación de cunetas de drenaje perimetrales por el margen de la zona de instalaciones para evacuar las aguas generadas en las mismas y conducir las hasta las arquetas de retención de grasas y las balsas de decantación.

- Construcción de arquetas de retención grasas que eliminarán los aceites, combustibles, pinturas, etc., y desaguarán en las balsas de decantación.
- Seguimiento analítico de las aguas procedentes de la balsa de decantación para evitar posibles vertidos contaminantes sobre la red de drenaje natural de la zona.

ARTÍCULO 9. PROTECCIÓN ACÚSTICA

Con el fin de reducir en todo lo posible las molestias derivadas del ruido generado en la fase de obras se adoptarán las siguientes medidas protectoras:

- Limitación de actividades ruidosas durante el período nocturno.
- Utilización exclusiva de maquinaria que cumpla las Directivas Europeas en materia de limitación de niveles de potencia sonora.
- Todas y cada una de las máquinas y vehículos utilizados en la obra deberán haber superado favorablemente las Inspecciones Técnicas de Vehículos que les sean de aplicación dentro de los plazos legales establecidos.
- Para la realización de voladuras deberán manejarse los explosivos fraccionando la pega, eliminando al máximo el cordón detonante y colocándolo bien continuado y atacado.

Para reducir el ruido generado por el paso del ferrocarril en la fase de explotación se instalarán pantallas acústicas en las zonas urbanas donde el nivel de ruido supere los estándares de calidad acústica legalmente establecidos.

ARTÍCULO 10. PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO

Para la protección de los recursos arqueológicos que pudieran existir en la zona donde va a implantarse la infraestructura ferroviaria deberán adoptarse las siguientes medidas preventivas para los yacimientos arqueológicos:

- Los movimientos de tierra asociados al desbroce, preparación del terreno, desmontes, etc., deberán supervisarse por un equipo de especialistas.
- En caso de que durante las remociones del terreno se identifique algún yacimiento, se procederá a realizar sondeos y excavaciones arqueológicas mediante procedimiento de urgencia.

- c) Se llevarán a cabo las excavaciones de urgencia en extensión necesaria para compensar la posible destrucción o grave alteración que puedan sufrir los bienes culturales identificados a raíz de las intervenciones previas (prospección, sondeos). Se trata de excavaciones "de salvamento" que permiten documentar los yacimientos que serán destruidos por las obras.
- d) Se procederá al jalonamiento de aquellos yacimientos susceptibles de ser afectados por las actividades o actuaciones llevadas a cabo durante la fase de obra, para evitar su afección. Por lo tanto, queda prohibida la instalación de parques de maquinaria o cualquier actividad aneja a la obra en estas áreas, procediendo a jalonar aquellos yacimientos que, por cercanía a la obra principal y demás actuaciones colindantes, pudieran verse afectados.

ARTÍCULO 11. TRATAMIENTO Y GESTIÓN DE RESIDUOS

El proyecto para la ejecución de la obra incluirá un plan de gestión de los residuos producidos en el que se evalúen las cantidades previstas de las distintas clases de residuos y se determine el uso y destino que debe darse a los mismos, implantándose un sistema de separación que garantice en cualquier caso la disposición o reutilización de los mismos en los términos previstos en la legislación vigente.

En las instalaciones de obra se construirán balsas de decantación, así como una arqueta desengrasante en las instalaciones auxiliares en cada uno de los tajos de obras diseñadas para el control de sedimentos arrastrados por la lluvia y de posibles vertidos contaminantes.

ARTÍCULO 12. LOCALIZACIÓN DE ZONAS AUXILIARES

La localización de zonas auxiliares que sea preciso ocupar bien para la construcción de las obras, bien para la explotación y mantenimiento de la infraestructura, se seleccionará mediante criterios de aptitud ambiental, accesibilidad y posición estratégica. Una vez concluidas las obras y acondicionada, en su caso, la superficie para su destino definitivo se procederá a su integración ambiental mediante la restauración de las formas y la vegetación de los taludes perimetrales.

ARTÍCULO 13. PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD, FLORA Y FAUNA

Durante la ejecución de la obra, los Espacios Naturales Protegidos y las Áreas de Protección Ambiental 1 definidas por el PIOT deberán ser delimitadas con el objetivo de que no se afecten a los valores ambientales.

Previo a la obra, se identificarán y jalonarán aquellas áreas en donde las formaciones vegetales son relevantes en donde se aplicarán las medidas protectoras necesarias y en caso de que sea necesaria su afección directa, se deberán llevar a cabo tareas de restauración ambiental.

Se realizará un estudio de fauna que permita diseñar y adoptar todas las medidas necesarias para la protección de la fauna durante la fase de obra y de explotación del Tren del Norte

ARTÍCULO 14. MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Todas las medidas de integración paisajística se agruparán en un proyecto de integración ambiental y paisajística cuyo principal objetivo será la prevención de posibles impactos, la minimización de los producidos y garantizar la integración de las actuaciones del plan.

Todas las medidas de restauración de suelo y vegetación, taludes, movimientos de tierra, deberán adaptarse a las características paisajísticas y visuales del entorno.

En la fase de operación se llevarán a cabo todas las medidas necesarias de control y mantenimiento destinados a la mejora paisajística.



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

**DOCUMENTO Nº 4.
NORMATIVA**



CAPÍTULO III. NORMAS PARTICULARES DEL SISTEMA FERROVIARIO

ARTÍCULO 15. ZONIFICACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario comprenderá las siguientes zonas:

1. Zona de viales ferroviarios: incluyendo la plataforma de la vía, superestructura, carriles y contra carriles, traviesas y material de sujeción, obras civiles tales como puentes, viaductos, obras de paso y túneles.
2. Zona de instalaciones ferroviarias: los dispositivos, los aparatos y los sistemas que permiten el servicio ferroviario y las edificaciones que los albergan. Son instalaciones ferroviarias las de electrificación, las de señalización y seguridad y las de comunicaciones. Entre las instalaciones de electrificación se encuentran la línea aérea de contacto y las subestaciones y las líneas de acometida energética, entre las de señalización y seguridad, los sistemas que garanticen la seguridad en la circulación de trenes, y, entre las de comunicaciones, las de telecomunicaciones fijas y móviles. También se incluye la galería de servicios que alberga diversas instalaciones.
3. Zona de servicio ferroviario: incluirá las estaciones y terminales, con sus espacios de estacionamiento y de intercambio multimodal, así como los terrenos necesarios para la ejecución de infraestructuras ferroviarias y para la realización de las actividades propias del explotador de la infraestructura ferroviaria, los destinados a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen el desarrollo del servicio ferroviario.

ARTÍCULO 16. CONDICIONES GENERALES DE USO DEL SISTEMA FERROVIARIO

Los instrumentos de planeamiento urbanístico incluirán la delimitación de los terrenos previstos en el presente plan para la implantación del sistema ferroviario y establecerán las reservas y condiciones necesarias para evitar su ocupación, el incremento del valor de los terrenos y edificaciones previo a la expropiación de los mismos, así como la implantación en sus proximidades de usos incompatibles.

En las zonas afectadas por las Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Tenerife Norte prevalecerán las alturas máximas derivadas de la aplicación de las mismas, que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, salvo que a juicio de la autoridad competente se demuestre que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves.

En las áreas incluidas dentro de las zonas de seguridad de las instalaciones radioeléctricas toda construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren precisará el previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Asimismo será precisa dicha autorización previa para la implantación de cualquier instalación de emisores radioeléctricos que pudieran dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas. Igualmente, conforme lo previsto en el artículo 16 del decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas, si una vez instalado el emisor o dispositivo, se localizaran en el fuentes perturbadoras de normal funcionamiento de la instalación radioeléctrica aeronáutica, la autoridad aeronáutica competente civil o militar lo comunicará al propietario, quien vendrá obligado, a sus expensas, a reducir los efectos perturbadores a límites aceptables para dicha autoridad competente, o a eliminarlo si fuera necesario y en el plazo que ésta señale.

Los planes urbanísticos o territoriales que desarrollen el contenido del presente Plan Territorial y que afecten a la Zona de Servicio del Aeropuerto de Tenerife Norte, instalaciones de navegación aérea, o a sus espacios circundantes sujetos a las Servidumbres Aeronáuticas establecidas o a establecer, deberán ser remitidos antes de su aprobación inicial a la Dirección General de Aviación Civil para que sean informados conforme a lo indicado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, acompañados, en caso necesario, de estudio aeronáutico de seguridad, sin que puedan aprobarse definitivamente los planes que no acepten las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, en lo que afecte a las competencias exclusivas del Estado.

ARTÍCULO 17. PROTECCIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO

Para la protección del sistema ferroviario se establecen las siguientes delimitaciones: (ver plano 2 de Normativa).

1. Zona de dominio público: comprende los terrenos ocupados por la línea ferroviaria y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación; en el margen de la línea ferroviaria junto al cual se sitúa la autopista del norte la distancia de ocho metros se medirá desde el borde exterior de la plataforma ferroviaria.

En el margen de la explanación ferroviaria donde se sitúa el canal de servicios, la zona de dominio público se extenderá siempre, como mínimo, hasta la arista exterior de la explanación.



Plan Territorial
Especial de Ordenación
de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 4.
NORMATIVA



En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias y clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, la mencionada franja de terreno será de cinco metros.

En aquellos tramos en los que la infraestructura ferroviaria se desarrolle en forma de viaducto o falso túnel, la zona de dominio público se extenderá a la franja de terreno comprendida entre las proyecciones perpendiculares sobre el terreno de los extremos de la estructura del falso túnel o viaducto de que se trate.

2. Zona de protección: consiste en una franja de terreno a cada lado de la línea ferroviaria, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a treinta metros de las aristas exteriores de la explanación; en el margen de la línea ferroviaria junto al cual se sitúa la autopista la distancia de treinta metros se medirá desde el borde exterior de la plataforma ferroviaria.

En el margen de la explanación ferroviaria donde se sitúa el canal de servicios, la zona de protección se extenderá siempre, como mínimo, hasta la arista exterior de la explanación.

En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias y clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las mencionadas líneas paralelas se situarán a ocho metros.

3. Límite de la edificación: consistente en sendas líneas a ambos lados de la línea ferroviaria a una distancia de treinta y cinco metros, de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista, salvo que en el presente Plan se establezca expresamente una distancia distinta.

En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias y clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico o con uso industrial, la mencionada distancia será de veinte metros.

El límite de edificación deberá ser siempre exterior a la zona de protección. Cuando la línea límite caiga dentro de la zona de protección, el límite de edificación se fijará en el borde exterior de la zona de protección.

En aquellos tramos en los que la infraestructura ferroviaria se desarrolle en forma de falso túnel la línea límite de edificación coincide con el borde de la zona de protección.

Sin perjuicio de que por razones de interés público se acuerde con los órganos competentes en materia de infraestructuras que comparten el mismo espacio territorial unas distancias diferentes a las anteriores manteniendo los requisitos de seguridad necesarios para el funcionamiento de aquellas.

ARTÍCULO 18. ZONA DE DOMINIO PÚBLICO

En la zona de dominio público sólo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización del Cabildo de Tenerife, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación ferroviaria, perjudiquen la infraestructura ferroviaria o impidan su adecuada explotación.

ARTÍCULO 19. ZONA DE PROTECCIÓN

1. En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización, en cualquier caso, del Cabildo de Tenerife. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria. En particular, podrá hacerlo para cumplir cualquiera de los fines siguientes:

- a) Encauzar y canalizar aguas que ocupen o invadan la línea ferroviaria.
- b) Depositar temporalmente, apartándolos de la vía, objetos o materiales que se encuentren sobre la plataforma de la línea ferroviaria y constituyan peligro u obstáculo para la circulación.
- c) Estacionar temporalmente material móvil que no resulte apto para circular, por avería u otra causa.
- d) Establecer conducciones vinculadas a servicios de interés general, si no existieran alternativas al trazado de las mismas.
- e) Almacenar temporalmente maquinaria, herramientas y materiales destinados a obras de construcción, reparación o conservación de la línea ferroviaria o de sus elementos funcionales e instalaciones.



Plan Territorial
Especial de Ordenación
de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 4.
NORMATIVA



- f) Aprovechar, para uso exclusivo del ferrocarril, recursos geológicos, previa la obtención, en su caso, de las autorizaciones que correspondan.
- g) Establecer temporalmente caminos de acceso a zonas concretas de la línea ferroviaria que requieran las obras de construcción, reparación o conservación de la línea y de sus elementos funcionales e instalaciones o el auxilio en caso de incidencia o accidente.
- h) Acceder a puntos concretos de la línea ferroviaria en caso de incidencia o accidente.
- i) Integrar, en zonas urbanas, el ferrocarril mediante obras de urbanización derivadas del desarrollo del planeamiento urbanístico.

2. Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

3. En las construcciones e instalaciones ya existentes podrán realizarse, exclusivamente, obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del Cabildo de Tenerife, el cual podrá establecer las condiciones en las que deban ser realizadas, sin perjuicio de los demás permisos o autorizaciones que pudieran resultar necesarios en función de la normativa aplicable.

4. Serán indemnizables la ocupación de la zona de protección y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa.

ARTÍCULO 20. LÍNEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN

1. En el espacio comprendido entre la línea límite de edificación y la línea ferroviaria se prohíbe cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor del presente Plan. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación, sin perjuicio de la posible existencia de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas.

2. En la zona comprendida dentro de la línea límite de edificación el Cabildo de Tenerife podrá autorizar las siguientes obras:

- a) Obras de conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes.
- b) Colocación de instalaciones provisionales fácilmente desmontables y ejecución de viales, aparcamientos en superficie, isletas o zonas ajardinadas anexas a edificaciones.

ARTÍCULO 21. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON OTRAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.

No obstante lo prevenido en los artículos 15 a 18 anteriores, la escasez del territorio insular y la necesidad de compartirlo con otra infraestructura, la autopista del norte y sus futuras ampliaciones, hace necesario, y una vez que sea aprobado por el Pleno del CIT el Plan Territorial PTEOITN (a escala 1:5.000), que el proyecto constructivo se redacte a la escala conveniente y teniendo en cuenta lo siguiente:

- 1. El trazado de la nueva infraestructura ferroviaria deberá adaptarse a los siguientes criterios de separación mínima entre las explanaciones de las autopistas insulares y de la futura infraestructura ferroviaria (ver plano 1 de Normativa.):
 - a) De aplicación en zonas en las que el trazado del tren se desarrolle junto a zonas en las que las autopistas se encuentren consolidadas y con la plataforma ampliada a un carril reversible interior. En este caso se prevé una separación entre explanaciones de plataformas de 16 m, de dominio público (8 m correspondientes a la autopista en cuestión y 8 m a la plataforma del tren). Dentro de los 8 m de dominio público del tren del norte se ubicará la galería o canal de servicios prevista en el presente Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte (PTEOITN). Asimismo, las vías de servicio de la autopista correspondiente se desarrollarán fuera del dominio público exterior de la plataforma ferroviaria. De esta forma, la plataforma ferroviaria quedaría encuadrada entre el tronco ampliado de la correspondiente autopista y las vías de servicio que fuera necesario ejecutar para asegurar la funcionalidad de la mencionada autopista y la conexión con los núcleos poblados que pudieran existir en los alrededores.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 4. NORMATIVA



- b) De aplicación en zonas en las que el trazado del tren se desarrolle junto a zonas en las que la autopista correspondiente se encuentre consolidada pero sin la plataforma ampliada a un carril reversible interior

En este caso se prevé una separación mínima de 19.3 m entre la plataforma actualmente existente de la correspondiente autopista y la plataforma ferroviaria. Esta distancia corresponde a la suma de:

- 2 m para la introducción de la parte proporcional del carril reversible correspondiente a ese lado de la autopista.
- 1 m de arcén correspondientes al arcén interior.
- 0.3 m correspondientes a la parte proporcional de barrera new jersey adicional a la ya existente y que delimita este nuevo carril interior..
- 8 m de dominio público de la autopista en cuestión.
- 8 m de dominio público del tren. En esta franja de terreno irá ubicada la galería o canal de servicios que se prevé en el presente PTEOITN.

Al igual que en el criterio anterior, las vías de servicio de la autopista correspondiente se desarrollarán fuera del dominio público exterior de la plataforma ferroviaria, quedando la plataforma ferroviaria encuadrada entre el tronco ampliado de la correspondiente autopista y las vías de servicio que fuera necesario ejecutar para asegurar la funcionalidad de la mencionada autopista y la conexión con los núcleos poblados que pudieran existir en los alrededores.

2. Las distancias mínimas expresadas en el punto 1 de este precepto, podrán reducirse en puntos localizados, por condicionantes del desarrollo urbano existente en los márgenes de la autopista del norte.
3. El diseño de la reposición de los enlaces que se vean afectados por la implantación de la nueva infraestructura ferroviaria, se realizará de forma coordinada con las administraciones afectadas, de manera que se garantice su funcionalidad y seguridad a la hora de compatibilizar ambas infraestructuras.
4. Se prestará especial atención durante la redacción del proyecto constructivo a la viabilidad del trazado propuesto en relación a los desvíos de tráfico a realizar durante la construcción del sistema ferroviario, para lo cual se

emplearán criterios similares a los utilizados durante las obras de ampliación de la TF-5.

5. Las adaptaciones y modulaciones de distancias a que se refieren los epígrafes anteriores del presente artículo serán acordadas previamente con el órgano competente de la Consejería de Fomento.
6. Los proyectos constructivos que desarrollen el presente Plan incluirán los correspondientes estudios geológicos y geotécnicos y establecerán, previo acuerdo con la Administración competente, las distancias ocupadas por los derrames de la explanación de la futura infraestructura considerando la posible ampliación de la autopista TF-5 cuando resulte necesario.

ARTÍCULO 22. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON EL AEROPUERTO TENERIFE NORTE

Con objeto de no interferir en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria, se establece que:

1. El trazado del Tren del Norte que discurre por la Zona de Servicio Aeroportuaria deberá realizarse en su totalidad bajo tierra. Las bocas de los túneles y las de evacuación se localizarán fuera del Sistema General Aeroportuario, salvo que previo acuerdo con AENA e informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil, puedan localizarse en el interior del mismo sin interferir en las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo o incidir en la seguridad de las operaciones.
2. Las zonas de Servidumbres Ferroviarias no supondrán determinaciones que interfieran en la gestión o en las actuaciones programadas de ampliación del aeropuerto, ni tampoco en las competencias estatales en materia de aeropuertos de interés general.
3. En relación con la Zona de Servicio Aeroportuaria del Aeropuerto de Tenerife Norte, dada la existencia de un solape entre el Ámbito Territorial Especial y la Zona de Servicio Aeroportuaria que figura en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, a fin de coordinar las actuaciones contempladas por dichos instrumentos de ordenación, deberá suscribirse al Convenio con AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) en relación con el Proyecto de Obra del ferrocarril que garantice el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 4. NORMATIVA



Asimismo, los proyectos constructivos que contemplen actuaciones incluidas o que afecten a la Zona de Servicio Aeroportuaria en el Plan Director, previamente a su ejecución deberán contar con el visto bueno de la Entidad Pública Empresarial AENA, a fin de verificar la adecuada integración de ambos Sistemas de transporte y, en particular, el cumplimiento del contenido mencionado Convenio que haya de suscribirse.

4. En relación con las Servidumbres Aeronáuticas, parte del ámbito del Plan Territorial Especial se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Tenerife Norte, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción asociada a la implantación del sistema ferroviario previsto (incluidos todos sus elementos como catenarias, antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, carteles, etc.), así como el gálibo de los vehículos, salvo que se demuestre que no se compromete la seguridad ni queda afectada a modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en los artículos 7º y 9º del Decreto 584/72, sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74 y Real Decreto 1541/2003.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 29 del citado Decreto 584/1972, los proyectos constructivos relativos a construcciones, instalaciones o plantaciones a instalar en zonas afectadas por las servidumbres aeronáuticas, requerirán autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

En el caso de que las instalaciones y edificaciones del Plan Territorial vulneren las superficies limitadoras de obstáculos, conforme a lo establecido en el artículo 7 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas según redacción dada por el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, los proyectos constructivos adjuntarán los correspondientes estudios aeronáuticos de seguridad o de apantallamiento que acrediten que las actuaciones contempladas no comprometen la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves. En estos supuestos, los proyectos constructivos requerirán previamente a su aprobación de expresa resolución favorable de carácter excepcional emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Real Decreto 1541/2003.

El PTEOI recoge las Servidumbres Aeronáuticas establecidas por el R.D. 2025/1976, de 30 de julio, de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Tenerife Norte (plano 3 Normativa) la Zona de Servicio Aeroportuaria (ver plano 4 Normativa) y Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife-Norte, aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001, incorporando las limitaciones que éstas establecen (ver plano 5 de Normativa).

ARTÍCULO 23. AUTORIZACIONES

1. Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del Cabildo de Tenerife. Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de cualesquiera otras autorizaciones o licencias que resulte necesario obtener con arreglo a la normativa urbanística o sectorial que resulte de aplicación.

2. La autorización para realizar obras o actividades en las zonas de dominio público y de protección podrá recoger las medidas de protección que, en cada caso, se consideren pertinentes para evitar daños y perjuicios a la infraestructura ferroviaria, a sus elementos funcionales, a la seguridad de la circulación, a la adecuada explotación de aquella y al medio ambiente, así como la construcción de cerramientos y su tipo. En particular, se observarán las siguientes normas:

a) Plantaciones de arbolado: queda prohibida la plantación de arbolado en zona de dominio público, si bien podrá autorizarse en la zona de protección siempre que no perjudique la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni origine inseguridad vial en los pasos a nivel. El Cabildo de Tenerife podrá ordenar su tala, no obstante, si, por razón de su crecimiento o por otras causas, el arbolado llegase a determinar una pérdida de visibilidad de la línea ferroviaria o afectase a la seguridad vial en pasos a nivel.

b) Talas de arbolado: las talas de arbolado se autorizarán, exclusivamente, en la zona de protección y se denegarán sólo cuando la tala pueda perjudicar la infraestructura ferroviaria por variar el curso de las aguas, por producir inestabilidad de taludes o por otras causas que lo justifiquen.

c) Tendidos aéreos: no se autorizará el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación. Las líneas eléctricas de baja tensión, las telefónicas y las telegráficas podrán



Plan Territorial
Especial de Ordenación
de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 4.
NORMATIVA



autorizarse en la zona de protección siempre que la distancia del poste a la arista de pie de terraplén o de desmonte no sea inferior a vez y media su altura. Esta distancia mínima se aplicará también a los postes de los cruces a distinto nivel con líneas eléctricas.

En el caso de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas, el gálibo fijado será suficiente para garantizar, entre la línea ferroviaria, electrificada o no, y la línea eléctrica con las que se cruce, el cumplimiento de las condiciones establecidas en la reglamentación de líneas eléctricas de alta y baja tensión.

Las torres precisas para la prestación de servicios de telecomunicaciones por las empresas habilitadas para ello, podrán ser instaladas, previa autorización del Cabildo de Tenerife, dentro de la zona de dominio público y de protección siempre que la distancia mínima entre la base de la infraestructura y la arista exterior de la plataforma sea superior a una vez y media la altura de aquéllas.

d) Conducciones subterráneas: queda prohibida su construcción en la zona de dominio público salvo que, excepcionalmente y de forma justificada, no existiendo otra solución técnica factible, se autoricen para la prestación de un servicio de interés general, como la travesía de poblaciones. Asimismo, cuando no exista alternativa de trazado, se podrán autorizar en la zona de protección, las conducciones subterráneas correspondientes a la prestación de servicios públicos de interés general y las vinculadas a éstos, situándolas, en todo caso, lo más lejos posible de la línea ferroviaria.

e) Obras subterráneas: dentro de la zona de protección, no se autorizarán las obras que puedan perjudicar el ulterior aprovechamiento de la misma para los fines a que está destinada.

f) Movimientos de tierras y explanaciones: se podrán autorizar en la zona de protección, siempre que no sean perjudiciales para la infraestructura ferroviaria o su explotación.

g) Muros de sostenimiento de desmontes y terraplenes: su construcción podrá ser autorizada dentro del tercio de la zona de protección más próximo a la zona de dominio público y también, con carácter excepcional, en la zona de dominio público siempre que quede suficientemente garantizado que la misma no es susceptible de ocasionar perjuicios a la infraestructura ferroviaria.

En estos casos, se deberá presentar al Cabildo de Tenerife, junto con la solicitud, un proyecto en el que se estudien las consecuencias de su construcción en relación

con la explanación, la evacuación de aguas pluviales y su influencia en la seguridad de la circulación.

3. Las actuaciones en las zonas a que se refiere el epígrafe 1 del presente artículo en terrenos sujetos a servidumbres aeronáuticas deberán ajustarse a las limitaciones derivadas de dichas servidumbres y las autorizaciones correspondientes se otorgarán sin perjuicio de la necesidad de obtener previamente cualesquiera autorizaciones o informes favorables prevea la legislación aeronáutica.

ARTÍCULO 24. SUSPENSIÓN O MODIFICACIÓN DE LAS AUTORIZACIONES

1. Las autorizaciones otorgadas con arreglo a los artículos anteriores podrán ser objeto de modificación o suspensión, temporal o definitiva, en cualquier momento y sin que ello dé derecho a indemnización alguna, en los siguientes casos:

- a) Si resultare la actuación incompatible con normas de seguridad aprobadas con posterioridad.
- b) Si produjera daños en el dominio público.
- c) Si impidiera la utilización del dominio público para actividades de interés público.
- d) Si se requiriera para la ampliación, mejora o desarrollo de las infraestructuras ferroviarias.

2. El procedimiento para modificar o suspender la autorización se iniciará de oficio o a instancia de parte y será instruido por el Cabildo de Tenerife.

3. En todo caso y antes de dictar resolución, se dará audiencia a los afectados con el fin de que puedan formular cuantas alegaciones convengan a su derecho.

ARTÍCULO 25. CONDICIONES DE LAS OBRAS AUTORIZADAS

1. Las obras o instalaciones autorizadas se iniciarán y finalizarán dentro de los plazos que determine la propia autorización o, en su caso, su prórroga, y se inspeccionarán por el Cabildo de Tenerife.

2. No se podrán iniciar las obras sin que el Cabildo de Tenerife haya extendido un acta de conformidad al replanteo. A estos efectos, el interesado pondrá en su conocimiento la fecha de iniciación de las obras, con una antelación mínima de diez días. Caso de que se aprecien desviaciones respecto del proyecto presentado o de



metrotenerife

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

**DOCUMENTO Nº 4.
NORMATIVA**



las condiciones impuestas en la autorización, podrán paralizarse las obras hasta que se corrijan aquéllas, sin perjuicio de la instrucción del expediente sancionador que, en su caso, proceda.

3. Las obras se ejecutarán de acuerdo con el proyecto presentado y, en su caso, con las condiciones impuestas en la autorización, sin interrumpir ni dificultar la circulación por la línea ferroviaria. El titular de la autorización deberá reponer, a su cargo, los elementos de la infraestructura ferroviaria que resulten dañados por la ejecución de las obras, restituyéndolos a las condiciones anteriores de seguridad, funcionalidad y estética.

4. El titular de la autorización pondrá en conocimiento del Cabildo de Tenerife la terminación de las obras, con una antelación mínima de diez días. El Cabildo de Tenerife extenderá un acta de conformidad o, en su caso, hará constar los reparos que considere oportunos, concediendo el plazo necesario para su subsanación. El acta de conformidad de las obras llevará implícito el permiso de utilización de lo construido, sin perjuicio de las licencias de ocupación o uso que puedan resultar exigibles.

ARTÍCULO 26. CONDICIONES APLICABLES A ORDENACIONES COLINDANTES

1. Vallado: En el área delimitada por la zona de dominio público y la línea límite de edificación sólo se podrán autorizar cerramientos totalmente diáfanos sobre piquetes sin cimiento de fábrica. Los demás tipos de cerramientos sólo se autorizarán exteriormente a la línea límite de edificación. La reconstrucción de cerramientos existentes se hará con arreglo a las condiciones que se impondrían si fueran de nueva construcción, salvo las operaciones de mera reparación y conservación.

Cuando resulte necesario el retranqueo de cerramientos por exigencias derivadas de la construcción de nuevas vías u otros motivos de interés público, se podrán reponer en las mismas condiciones existentes antes de la formulación del proyecto de obra, en cuanto a su estructura y distancia a la arista exterior de la explanación, garantizándose, en todo caso, que el cerramiento se sitúa fuera de la zona de dominio público y que no resultan mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación ferroviaria.

2. Cruces: No se permiten los cruces a nivel. Las obras correspondientes a cruces subterráneos que se autoricen se ejecutarán de forma que produzcan las menores perturbaciones posibles a la circulación, dejarán la explanada y la vía en sus condiciones anteriores, y tendrán la debida resistencia, fijándose, por el Cabildo de

Tenerife, la cota mínima de resguardo entre la clave del paso subterráneo y la rasante de la plataforma ferroviaria. Salvo justificación suficiente, no se autorizarán cruces a cielo abierto, debiéndose efectuar el cruce mediante mina, túnel o perforación mecánica subterránea. También se podrán utilizar para el cruce las obras de paso o desagüe de las líneas ferroviarias, siempre que se asegure el adecuado mantenimiento de sus condiciones funcionales y estructurales.

3. Urbanizaciones y equipamientos públicos, como hospitales, centros deportivos docentes y culturales, colindantes con la infraestructura ferroviaria. Además de cumplir las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la instalación, las edificaciones deberán quedar siempre en la zona de protección sin invadir la línea límite de edificación. Dentro de la superficie afectada por dicha línea no se autorizarán más obras que las necesarias para la ejecución de viales, aparcamientos, isletas o zonas ajardinadas.

4. Instalaciones industriales, agrícolas y ganaderas. Además de las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la explotación, se impondrán condiciones específicas para evitar las molestias o peligros que la instalación, o las materias de ella derivadas, puedan producir a la circulación, así como para evitar perjuicios al entorno medioambiental de la infraestructura ferroviaria.

5. Pasos elevados. Los estribos de la estructura no podrán ocupar la zona de dominio público, salvo expresa autorización del Cabildo de Tenerife. Cuando la separación de las vías lo permita se podrán ubicar pilares entre ambas, siempre que la anchura de ésta sea suficiente para que no representen un peligro para la circulación, dotándolas, en su caso, de un dispositivo de contención de vehículos.

El gálibo sobre la calzada, tanto durante la ejecución de la obra como después de ella, será fijado por el Cabildo de Tenerife.

Las características de la estructura deberán tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los próximos veinte años.

6. Pasos subterráneos. La cota mínima de resguardo entre la parte superior de la obra de paso y la rasante de la plataforma de la línea ferroviaria será fijada por el Cabildo de Tenerife.

7. Las características de la estructura deberán tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los próximos veinte años.

8. Vertederos. No se autorizarán en ningún caso.



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

**DOCUMENTO Nº 4.
NORMATIVA**



9. La ejecución de obras y la implantación de usos en las zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas deberán ajustarse a los condicionantes derivados de las mismas.

10. Cualquier tipo de edificación u obra descrita en los puntos anteriores sobre un túnel o elementos enterrados pertenecientes al sistema ferroviario requerirá la previa autorización del Cabildo de Tenerife, en dicha autorización se recogerán las medidas de protección que, en cada caso, se consideren oportunas para evitar daños y perjuicios a la infraestructura ferroviaria, a la seguridad de la circulación y a la adecuada explotación del servicio.



metrotenerife

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

**DOCUMENTO Nº 4.
NORMATIVA**



CAPÍTULO IV. INTERACCIÓN CON EL PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO

ARTÍCULO 27. DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL NORTE.

1. El PTEOITN establece el ámbito territorial donde se ubicarán las infraestructuras y equipamientos necesarios para la implantación y explotación del Tren Santa Cruz - Los Realejos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3.3.3.8, apartado 6.d) del PIOT y con lo que se establece en estas normas.

2. A este plan se incorporarán como anexos que lo desarrollan o ejecutan y forman parte del mismo:

a) El estudio informativo que comprende el análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales, de las opciones de trazado y la selección de la alternativa más recomendable como la solución propuesta.

b) El proyecto básico que es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados.

c) El proyecto constructivo que establece el desarrollo completo de la solución adoptada en relación con la necesidad del establecimiento de la línea ferroviaria del tren del norte, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

Los proyectos constructivos determinarán el trazado preciso de la infraestructura dentro de los límites establecidos en el presente Plan para la línea límite de edificación, pudiéndose desviar de dicho margen en una longitud que no supere el 5% de la longitud total del trazado. Los cambios de esta naturaleza no supondrán la tramitación de una modificación del presente Plan Territorial.

3. De acuerdo con lo prevenido en el artículo 23 de la Ley de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias el PTEOITN se aprueba como plan de desarrollo del PIOT y en consecuencia las determinaciones referidas a la localización o condiciones de las infraestructuras contenidas en el mismo tienen carácter vinculante para el resto de instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento. Asimismo tal y como establece el artículo 22.5 del Decreto Legislativo 1/2000 de 8 de mayo, los planes territoriales habrán de recoger las determinaciones que hubieran establecido los Planes y Normas de espacios Protegidos, y desarrollarlas si así lo hubieran establecido éstas.

4. Las especificaciones contenidas en este plan y en su desarrollo o ejecución por los proyectos constructivos aprobados para cada actuación del sistema ferroviario y sus servicios accesorios para la explotación, prevalecerán sobre el planeamiento urbanístico municipal cuando supongan modificación del mismo, sin perjuicio de la posterior adaptación de dicho planeamiento por los correspondientes Ayuntamientos.

ARTÍCULO 28. DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

Los bienes y derechos, afectados por el trazado ferroviario y sus servicios complementarios, necesarios para la explotación del sistema respecto de los cuales proceda su expropiación:

a) Quedarán declarados de utilidad pública por la aprobación del presente Plan, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 44.1 TRLOTENC, declarándose asimismo la necesidad de su ocupación.

b) El procedimiento de tasación conjunta de conformidad con lo dispuesto en la legislación aplicable (artículos 129.1 y 159.1 Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo).

c) Siendo en todo caso de aplicación preferente al respecto lo dispuesto en el artº. 6 de la Ley del Sector Ferroviario.

ARTÍCULO 29. DE LOS COMPONENTES DE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA DEL TREN DEL NORTE.

Forman parte de la infraestructura ferroviaria del tren del Norte, además de los que figuran en el artículo 14 de esta norma, y, en consecuencia, se entenderán incluidas en este plan:

a) La totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación, los talleres de reparación de material rodante y los depósitos o garajes de maquinas de tracción.

b) También se encuentran entre dichos elementos los terrenos, las estaciones (exclusivas o intermodales), las terminales de carga, las obras civiles y los pasos a nivel.

c) Las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la señalización de las líneas y al alumbrado.



Plan Territorial
Especial de Ordenación
de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 4.
NORMATIVA



d) La electrificación, la transformación y el transporte de la energía eléctrica para el servicio, así como la generación mediante sistemas alternativos, cuando la energía resultante se dedique en su mayor parte al autoconsumo.

e) Los edificios anexos, las galerías de servicio que discurran a lo largo del trazado y cualesquiera otras instalaciones que por su naturaleza o destino le sean propias y, en su caso, así fueren declaradas por órgano competente.

ARTÍCULO 30. DECLARACIÓN DE RESERVA

Con el fin de garantizar el establecimiento de las infraestructuras previstas por este plan se declara la expresa reserva de los terrenos e instalaciones que resulten afectados, por el mismo o por cualquiera de los instrumentos recogidos en el artº. 1.2 de estas normas.

La presente declaración de reserva, de acuerdo con el artículo 76.1.a) TRLOTENC comporta la declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación por un plazo de cuatro años, prorrogable por dos años más para los terrenos que se definan como bienes y derechos afectados en los correspondientes instrumentos.

ARTÍCULO 31. DECLARACIÓN DEL SISTEMA GENERAL INSULAR DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS.

1. Los terrenos en los que se prevea implantar la infraestructura ferroviaria, se califican por este plan como sistema general ferroviario o equivalente. Los instrumentos de planeamiento que pudieran afectar a aquellos no podrán incluir determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de la infraestructura ferroviaria (entendiéndose por éste el órgano de gestión de la infraestructura).

2. Para la obtención de tales terrenos se estará a lo dispuesto en el artº. 2 de estas normas, en el TRLOTENC y el Reglamento de Gestión para dichos sistemas generales, o en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre o en cualquier otra normativa que pudiera resultar de aplicación.

ARTÍCULO 32. CALIFICACIÓN DE LOS TERRENOS DESTINADOS A INFRAESTRUCTURAS DE CARÁCTER PÚBLICO

1. Los terrenos afectados por los documentos aprobados en desarrollo del presente Plan o el proyecto constructivo a que se hace referencia en las presentes normas, quedan vinculados a la realización de la respectiva infraestructura ferroviaria.

2. Para aquellos terrenos que tengan la clasificación de suelo rústico, se establece directamente la calificación de uso de infraestructura ferroviaria.

3. Los respectivos planes de desarrollo contemplarán dicha calificación obligatoriamente, no pudiendo establecer usos complementarios, salvo aquellos que sean auxiliares para la explotación del sistema ferroviario, y los que previamente hubieren sido acordados con el gestor de la infraestructura ferroviaria como compatibles con ésta.

4. Asimismo deberán categorizar tales terrenos como rústicos de protección de infraestructuras y de equipamientos, con independencia de la posibilidad contemplada en el artículo 55.b).5 TRLOTENC, de que la misma fuere compatible con otra categoría y sin perjuicio de la necesidad de acuerdo que se recoge en el punto anterior.

ARTÍCULO 33. DE LAS ESTACIONES O INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTE UBICADOS EN LA LÍNEA DEL TREN DEL NORTE

1. Las infraestructuras necesarias para las paradas del tren o intermodales de transportes, se desarrollarán a través del proyecto constructivo y eventualmente si así se entendiere necesario por la formulación de Planes Especiales de ordenación por parte del Cabildo Insular de Tenerife, que, en cualquier caso, prevalecerán sobre el planeamiento municipal aprobado cuando su contenido suponga la modificación del mismo, sin perjuicio de la posterior adaptación de dicho planeamiento por los correspondientes Ayuntamientos.

2. Los Planes Especiales de ordenación, en su caso, se tramitarán de forma individual o conjunta, según convenga al ritmo de ejecución de la infraestructura, sin perjuicio del establecimiento de unos parámetros mínimos que garanticen la homogeneidad entre aquéllos, a la vez que faciliten la tramitación de los posteriores.

3. Formarán parte de los Planes Especiales de ordenación todos o alguno de los elementos relacionados en los artículos 13 y 25, y tendrán un grado tal de detalle que permitirán la ejecución de la respectiva infraestructura, sin necesidad de la ulterior obtención de calificación territorial alguna.

ARTÍCULO 34. OPERACIONES SINGULARES ESTRUCTURANTES

Con carácter de recomendación se propone introducir en la ejecución de algunas Operaciones Singulares Estructurantes los criterios que se indican a continuación:



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

**DOCUMENTO Nº 4.
NORMATIVA**



a) Aeropuerto de los Rodeos y su entorno: compatibilizar las propuestas de la Revisión del planeamiento urbanístico de La Laguna con las necesidades y limitaciones del aeropuerto y de la infraestructura ferroviaria para facilitar la creación de un único intercambiador de transporte.

b) Complejo de equipamientos de Salud del Valle de la Orotava: facilitar el acceso al modo ferroviario en el punto más cercano a la actuación mediante sistemas alternativos y flexibles de transporte.

c) Rehabilitación urbana del Puerto de La Cruz: facilitar el acceso al modo ferroviario en el punto más cercano a la actuación mediante transporte público directo y sistemas alternativos y flexibles de transporte.

ARTÍCULO 35. CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN DEL ENTORNO DE LAS ESTACIONES

Con carácter de recomendación se propone que el planeamiento urbanístico, dentro del marco de aplicación de los criterios de sostenibilidad y crecimiento urbano concentrado que deben orientar el desarrollo urbano en el entorno de las estaciones, se ajuste a las siguientes pautas:

a) Intercambiador de La Laguna: aprovechar la oportunidad que plantea la estación para la recalificación urbanística del Cuadrilátero-Universidad especialmente en el entorno de la rotonda del Padre Ancheta y su integración eficaz en la trama urbana, así como para solucionar los problemas de accesibilidad viaria de esta zona y facilitar la integración de la TF-5 en dicha trama.

b) Intercambiador Aeropuerto: deberá compatibilizarse la ubicación del intercambiador de manera que se permita la integración de todos los modos de transporte y se potencie la aparición y consolidación de actividades logísticas y de servicios que aprovechen la proximidad del aeropuerto en las piezas urbanas circundantes, de acuerdo con las previsiones de la actuación singular estructurante del Aeropuerto y con el Planeamiento Urbanístico en tramitación.

La ubicación y diseño del intercambiador deberán llevarse a cabo teniendo en cuenta la necesidad de garantizar el respeto a las competencias en materia de aeropuertos de interés general, en coordinación con el gestor aeroportuario y previo acuerdo con AENA e informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil, siempre que se incida en la zona de servicio aeroportuaria.

c) Intercambiador El Sauzal-Tacoronte: será necesario garantizar la permeabilidad Norte-Sur, puesto que el grueso de los desarrollos urbanísticos y de las

infraestructuras de primer orden (carreteras generales) se sitúan al Norte de la TF-5. Del mismo modo, deberá facilitarse el establecimiento de conexiones alternativas y ágiles de corta distancia, con el objeto de ampliar la zona de influencia y de atracción del transporte ferroviario, tanto hacia las áreas residenciales del entorno.

d) Intercambiador La Victoria-Santa Úrsula- La Matanza (4D): aunque la estación se localiza en Suelo de Sistemas Generales y en Suelo Rústico de Protección Agraria, se trata de una pieza inserta en el Suelo Urbano Consolidado del núcleo de La Matanza, por lo que mediante la adecuada recalificación de esta pieza, se podrá disponer del espacio necesario para el desarrollo tanto de la propia estación (concebida como un intercambiador), como de aparcamientos disuasorios, o espacios para el desarrollo de actividades económicas innovadoras.

e) Intercambiador Puerto de la Cruz – La Orotava: El planeamiento de desarrollo de la pieza de SUSNO en la que se inserta la propuesta de actuación, deberá tener como elemento central la misma y como hilo conductor la maximización de su eficiencia desde el punto de vista funcional y urbanístico. La accesibilidad a la estación, la intermodalidad y la potenciación de los nuevos atractivos locacionales deberán ser criterios fundamentales de dicho planeamiento.

f) Los Realejos: Se deberán realizar todas las previsiones necesarias para poder construir y conectar la parada con el resto de los sistemas de transporte, así como para su integración en un entorno en el que se alternan usos urbanos con espacios de carácter marcadamente agrícola.



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

**DOCUMENTO Nº 4.
NORMATIVA**



DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Única.- Las entidades municipales deberán proceder a adaptar el planeamiento urbanístico a las previsiones vinculantes de este Plan, en los términos previstos en el artículo 3, sin perjuicio de lo previsto en su segundo párrafo, en el plazo de un año desde su publicación.

DISPOSICIÓN FINAL

1.- La aprobación definitiva del Plan y la publicación de su normativa en el Boletín Oficial de Canarias producirá la obligatoriedad del cumplimiento de sus disposiciones, siendo nulas cualesquiera reservas de dispensación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44.1 del Real Decreto Legislativo 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.

2.- Este Plan producirá efectos desde el mismo día de su publicación con carácter definitivo en el Boletín Oficial de Canarias.

VISTA DEL PLAN POR LOS INTERESADOS

A estos efectos, los interesados podrán examinar el expediente y el Plan Territorial por espacio de lo indicado en el correspondiente anuncio de participación pública publicado en el Boletín Oficial de Canarias, en las siguientes dependencias:

Registro General del Excmo. Cabildo Insular, Centro de Servicios al Ciudadano. Plaza de España, s/n, 38003-Santa Cruz de Tenerife, en horario de 9,00 a 18,00 horas de lunes a viernes y sábados de 9,00 a 13,00 horas. Horario especial de 15 de diciembre a 15 de enero: lunes, miércoles y viernes de 9 a 14 horas, martes y jueves de 9 a 18 horas y sábados de 9 a 13 horas.

Oficina descentralizada del Centro de Servicios al Ciudadano del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife de la Villa de La Orotava, en Plaza de la Constitución, 4, en horario de 8 a 14 horas de lunes a viernes y martes y jueves de 16 a 18 horas y del 15 de diciembre al 15 de enero de lunes a viernes de 8 a 14 horas.

Sede de la Sociedad Metropolitana de Tenerife, Carretera General La Cuesta-Taco, 124, La Laguna, en horario de lunes a martes de 8,00 a 14,00 horas y de de 15,00 a 17,00 horas y de miércoles a viernes de 8,00 a 15,00 horas.

Asimismo, se comunica que el documento del Avance está disponible en el portal: <http://www.tenerife.es/planes/>, para su visualización, descarga o impresión a partir del anuncio de participación pública publicado en el Boletín Oficial de Canarias

Lo que se hace público de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto Legislativo 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 Espacios Naturales de Canarias.



Plan Territorial
Especial de Ordenación
de
Infraestructuras
del Tren del Norte

**DOCUMENTO Nº 4.
NORMATIVA**

