

ANEXO I-B.
INFORME DE ALEGACIONES

ÍNDICE

1. Antecedentes.
2. Relación de alegaciones.
3. Contenido de las alegaciones.
 - 3.1. Instituciones y Administraciones Públicas
 - 3.2. Particulares
4. Informe de las alegaciones recibidas.
5. Resumen y conclusión final
 - 5.1. En relación con la Circunvalación Oeste.
 - 5.2. En relación con la Circunvalación Norte.
 - 5.3. En relación con la Vía Litoral.
 - 5.4. En relación con el Anillo de La Laguna.
 - 5.5. Otras modificaciones.

1.- ANTECEDENTES.

1. Antecedentes.

A continuación se expone el procedimiento que se ha llevado a cabo hasta la presentación del Documento de Aprobación inicial a Información Pública:

1. Con fecha de junio de 2004, se redacta el Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife por parte de la Dirección General de Infraestructura Viaria del Gobierno de Canarias, que ordena la subunidad Santa Cruz-La Laguna del área Metropolitana, teniendo como principales objetivos el análisis de esquema global viario y la delimitación de las infraestructuras que lo componen, el modelo Viario propuesto se basa, en la necesidad de mantener la funcionalidad de los recorridos insulares y aumentar la accesibilidad desde el exterior tanto al continuo urbano Santa Cruz-La Laguna como al Norte del Área Metropolitana.
2. Con fecha de 18 de junio de 2004 la Dirección General de Infraestructura Viaria incoa el trámite de información pública del Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife, por un período de treinta (30) días hábiles a contar desde la fecha de publicación de su anuncio en el Boletín Oficial de Canarias.
3. El 21 de junio de 2004 se da traslado, para su exposición al público, de los ejemplares del referido Avance a los Ayuntamientos de Santa Cruz de Tenerife, San Cristóbal de la Laguna, El Rosario, Tegueste y Candelaria, así como al Excmo. Cabildo Insular de Tenerife. A su vez se somete a informe de las Corporaciones anteriormente mencionadas y de los siguientes departamentos: Patronato Insular de Espacios Naturales Protegidos, Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial (Viceconsejería de Medio Ambiente y Viceconsejería de Ordenación Territorial), Cabildo Insular de Tenerife(Cultura y Patrimonio Histórico), Ministerio de Defensa, Consejo Insular de Aguas de la isla de Tenerife, Aena, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnología de la Información), Ministerio de Fomento(Dirección General de Aviación Civil).
4. El 23 de septiembre de 2004 sale publicado en el B.O.C. el Anuncio de información pública, y el día posterior en los cuatro periódicos de mayor circulación en la isla de Tenerife. En el B.O.C. del día 24 de Octubre se amplía el

plazo de información pública hasta el 28 de noviembre de 2004, siendo publicado en prensa el día siguiente.

5. Vistas las sugerencias que se presentaron en su día, por Orden Departamental de 9 de septiembre de 2005 se resolvió: Aprobar inicialmente el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana, seleccionar las soluciones más recomendables para el interés público, incoar el expediente de información pública del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana y suspender el otorgamiento de licencias urbanísticas en los suelos afectados.
6. Con fecha de 12 de septiembre de 2005 la Dirección General de Infraestructura Viaria incoa el trámite de información pública del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife, por un período de treinta (30) días hábiles a contar desde la fecha de publicación de su anuncio en el Boletín Oficial de Canarias.
7. El 20 de septiembre de 2005 se da traslado, para su exposición al público, de los ejemplares del referido Plan a los Ayuntamientos de Santa Cruz de Tenerife, San Cristóbal de la Laguna, El Rosario, Tegueste y Candelaria, así como al Excmo. Cabildo Insular de Tenerife. A su vez se somete a informe de las Corporaciones anteriormente mencionadas y de los siguientes departamentos: Patronato Insular de Espacios Naturales Protegidos, Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial (Viceconsejería de Medio Ambiente, Comisión de Biodiversidad y Viceconsejería de Ordenación Territorial), Cabildo Insular de Tenerife (Cultura y Patrimonio Histórico), Ministerio de Defensa, Consejo Insular de Aguas de la isla de Tenerife, Aena, Autoridad Portuaria de Santa Cruz, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnología de la Información), Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil).
8. El 27 de octubre de 2005 sale publicado en el B.O.C. el Anuncio de información pública, y el día posterior en los cuatro periódicos de mayor circulación en la isla de Tenerife.

2.- RELACIÓN DE ALEGACIONES

2. Relación de alegaciones.

Las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública han sido un total de 161, de las cuales 10 corresponden a Organismos y Administraciones públicas, y 151 a particulares.

Todas ellas se relacionan en las tablas siguientes, diferenciadas en dos grandes bloques: “Alegaciones presentadas por Organismos y Administraciones públicas” y “Alegaciones presentadas por particulares”. Asimismo, dentro de cada grupo las alegaciones se ordenan cronológicamente por fecha de entrada y dentro de este orden, por número de registro de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias.

Nº	FECHA	NºREGISTRO CITV	ALEGACIONES PRESENTADAS POR ORGANISMOS Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
1	16-nov-05	19.913	ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE EL ROSARIO
2	9-dic-05	21.792	MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO
3	13-dic-05	21.959	AYTO. LA LAGUNA
4	28-dic-05	23.063	CABILDO INSULAR DE TENERIFE (PATRONATO INSULAR DE ESPACIOS PROTEGIDOS)
5	2-ene-06	73	ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE TEGUESTE
6	16-ene-06	894	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE
7	13-feb-06	22063	CONSEJO INSULAR DE AGUAS DE TENERIFE
8	12-abril-06	5666	GOBIERNO DE CANARIAS (VICECONSEJERÍA DE MEDIOAMBIENTE)
9	18-abril-06	5812	CABILDO DE TENERIFE (SERVICIO ADMINISTRATIVO DE PLANIFICACIÓN Y COOPERACIÓN)
10	8-mayo-06	6798	CABILDO DE TENERIFE (SERVICIO TÉCNICO DE PLANES INSULARES)

Nº	FECHA	NºREGISTRO CITV	ALEGACIONES PRESENTADAS POR ASOCIACIONES Y PARTICULARES
11	03-nov-05	19.041	CARLOS MELIÁN GÓMEZ
12	11-nov-05	19.573	RAFAEL PLAÑIOL LACALLE (CONS. DELG. CELGÁN S.A.)
13	23-nov-05	20.541	JUAN JOSE ÁLVAREZ LUGO
14	25-nov-05	21.015	MARIA CANDELARIA GIL Y TRES MAS (TIPO 2)
15	25-nov-05	21.017	RUDY DE COSTER Y JUANA PEREZ DIAZ (TIPO2)
16	28-nov-05	21.093	AAVV SAN ISIDRO DEL CENTENERO
17	30-nov-05	21.216	ELSA MARGARITA MOLINA TEJERA
18	02-dic-05	21.422	JOSE ANTONIO IZQUIERDO BARROSO
19	02-dic-05	21.431	JESUS SEBASTIÁN ACOSTA PACHECO
20	02-dic-05	21.439	QUINTÍN PADRÓN DELGADO
21	02-dic-05	21.440	GUACIMARA FARIÑA SIVERIO
22	02-dic-05	21.481	JUAN ANTONIO ROSADO MARTÍNEZ (EN REPRESENTACIÓN DE HANS HEINRICH MAIER)
23	05-dic-05	21.534	AAVV 7 ISLAS (EL SOBRADILLO)
24	5-dic-05	21.629	LIBRADA PETRA RODRÍGUEZ CRUZ (Y TRES MAS)
25-81	05-dic-05	-	57 ALEGACIONES TIPO 1
82-152	13-dic-05	-	71 ALEGACIONES TIPO 2
153	13-dic-05	21.892	NIEVES GLORIA CALERO RODRÍGUEZ, CARMEN CELIA CALERO RODRÍGUEZ
154	13-dic-05	21.961	JOSE Mª PÉREZ TAVÍO
155	13-dic-05	21.969	COMISIONES OBRERAS CANARIAS
156	14-dic-05	22.036	AAVV LA ATALAYA
157	2-dic-05	21.422	JOSÉ ANTONIO IZQUIERDO BARROSO
158	22-dic-05	22.746	JUAN ANTONIO ROSADO MARTÍNEZ (EN REPRESENTACIÓN DE HANS HEINRICH MAIER)
159	02-ene-06	73	ASOCIACIÓN EL CÍRCULO DEL PORTEZUELO
160	02-ene-06	73	ACOTRANSA
161	02-ene-06	73	ASEVITE (ASOCIACION DE EMPRESARIOS DE TEGUESTE)

3.- CONTENIDO DE LAS ALEGACIONES

3. Contenido de las alegaciones.

Del total de las 161 alegaciones recibidas, 10 corresponden con Administraciones Públicas siendo el resto de particulares.

3.1. Instituciones y Administraciones Públicas

El Ayuntamiento del Rosario manifiesta que para el desarrollo de su municipio tiene gran importancia el sistema general viario y sus conexiones, y el PTEO del sistema viario del área Metropolitana de Tenerife se limita a actuar en los núcleos de Santa Cruz y La Laguna sin planificar unas redes comarcales y de 2º orden de mayor trazado y amplitud, ni prevé la posibilidad de estudio de un segundo anillo parcial.

El Ministerio de Industria, Turismo y Comercio considera que no existe inconveniente en cuanto a la opción seleccionada en el Plan Territorial Especial de ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife y apunta el derecho de los operadores de redes de comunicación a la ocupación del dominio público según la Ley 32/2003 y la normativa específica aplicable.

El Ayuntamiento de La Laguna propone unas modificaciones respecto de la alternativa seleccionada en la fase de Avance del PTEO, y añaden dos modificaciones puntuales en la Variante Noroeste de La Laguna y Circunvalación Norte.

El Patronato Insular de espacios naturales protegidos informan que la actuación propuesta no se encuentra contemplada en el Plan Rector de Uso, actualmente en revisión.

El Ayuntamiento de la Villa de Tegueste manifiestan su desconocimiento sobre la causa que ha llevado a no incluir dentro del Ámbito de estudio a la Vertiente Noroeste, ya que ahí se incluye una vía estructural como la Variante de Tegueste.

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife manifiesta que el PTEO debería expresar las directrices para los Planes Generales y debería contener Normas flexibles que permitan el Planeamiento General. Además proponen una pequeña modificación en la Vía Cornisa. Solicitan la corrección de líneas límite de edificación.

El Consejo Insular de Aguas de Tenerife informa de las interferencias que se producen entre las vías objeto del PTEO y los cauces y el drenaje superficial, los acuíferos, el patrimonio hidráulico y pone de manifiesto que para cualquier actuación en cauce de

titularidad pública será necesaria su autorización además de la resolución de los problemas causados por las interferencias mencionadas en el desarrollo del Plan.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medioambiente y Ordenación Territorial informa de diversas consideraciones ambientales con respecto a las alternativas planteadas en el modelo de ordenación del ámbito extenso

El Servicio Técnico de Planes Insulares del Cabildo Insular de Tenerife respecto del modelo viario propuesto opinan que habría que estudiar el 2º y 3º tramo del subanillo Guajara-Tacoronte, en materia de tráfico informa que no se han tenido en cuenta los datos de tráfico del tranvía y que éstos deben incorporarse como datos básicos. Alegan que el estudio económico debería contener una distribución de financiación por administraciones.

En relación al patrimonio histórico-artístico informan que el contenido del inventario es suficiente para la fase de PTEO pero para el desarrollo de los posteriores proyectos de trazado o construcción es necesario realizar un trabajo de campo que permitan identificar y evaluar con mayor grado de detalle las afecciones.

3.2. Particulares

De las 151 alegaciones recibidas de particulares, 71 alegaciones se corresponden con las denominadas tipo 2 que hacen referencia a la Ley 19/2003 de las Directrices de Ordenación y Directrices de Ordenación de Turismo, en concreto a la Disposición Transitoria Tercera , a los objetivos y principios de las mismas. Además existe otro grupo de 57 alegaciones denominadas tipo 1, este tipo de alegación es exactamente igual al tipo 2 pero añadiendo un cuarto punto en el cual se alega que el PTEO afecta a zonas de importancia agrícola y edafológica.

Del total de las alegaciones 15 se corresponden con particulares directamente afectados por el trazado de alguna de las vías contempladas en el PTEO y cada una de ellas solicita se modifique el trazado evitando su afección.

Hay 3 colectivos de la zona de Tegueste que han alegado a favor de incluir la vertiente norte dentro del ámbito de actuación del PTEO.

Otro colectivo alega que no se cumplen las Directrices de Ordenación y en particular la Directriz 54, 82 y 84, además del artículo 3.3.3.7. del PIOT sobre criterios sobre la ordenación de las infraestructuras viarias.

También se solicita la solución de problemas de conexión de los trazados propuestos con caminos existentes en el anillo de La Laguna.

Del total de las 151 alegaciones de particulares recibidas se han aceptado 6 que han originado modificaciones puntuales del trazado, otras 4 alegaciones se han aceptado parcialmente que en algunos casos también han originado pequeñas modificaciones en el trazado de las vías.

4.-INFORME DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS

4. Informe de las alegaciones recibidas.

El análisis de cada alegación se ha realizado siguiendo el siguiente esquema: en primer lugar se indica el remitente, el número del registro de entrada en la administración receptora de la alegación, el número de alegantes y la localidad desde la que se realiza la alegación. A continuación, se pasan a resumir los principales contenidos y argumentaciones de la misma, indicando además si presenta algún tipo de documentación adicional. Por último, se analizan sus contenidos.

Cuando en una solicitud, escrito o comunicación figuren varios interesados, se tendrá en consideración lo dispuesto sobre pluralidad de interesados en el Art. 33 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en el que se recoge que las actuaciones a que den lugar se efectuarán con el representante o el interesado que expresamente hayan señalado, y, en su defecto, con el que figure en primer término.

4.1- ORGANISMOS Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

ALEGACIÓN N° 1

1. REMITENTE:

Ilustre Ayuntamiento de El Rosario

2. N° DE REGISTRO:

19.913

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

El Rosario

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Este ayuntamiento en conformidad a lo establecido en los artículos 10 y 11 del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, establece lo siguiente:

1. Que la importancia de los sistemas generales viarios para el crecimiento del municipio, así como para la previsión de las debidas conexiones y redes secundarias que hagan frente a la movilidad territorial demandada, hace necesario reflexionar en los análisis aportados para la justificación de las soluciones contenidas en el Plan.

2. Que dicho Plan, solo afecta a los núcleos de La Laguna y Santa Cruz, no previéndose un anillo de circunvalación de mayor diámetro, aun cuando, los datos de crecimiento tienden a una densificación importante para los núcleos metropolitanos periféricos. Por tanto, se debería quizás planificar unas redes comarcales y de 2º orden de mayor trazado y amplitud, para sostener, el crecimiento del área o alternativamente prever la posibilidad de estudio de un segundo anillo parcial.

3. Hacen una reflexión sobre la accesibilidad a los equipamientos de ocio y comerciales, dado la escasez y escasa significación de las infraestructuras de este tipo en el Municipio, y quizás la necesidad de que en el planeamiento municipal no solo prevean inversiones privadas de equipamiento, sino que además a nivel territorial se produzcan inversiones públicas suficientes para dotar a las comarcas periféricas del área metropolitana, para evitar en lo posible los flujos de tráfico.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

1.- En relación al primer punto, se tiene que las soluciones contenidas en el Plan vienen avaladas por el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, que es el instrumento de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística de la isla de Tenerife y define el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible, teniendo carácter vinculante para los instrumentos de ordenación de los espacios naturales y territorial de ámbito inferior al insular (artículo 17, DL 1/2000, de 8 de Mayo).

Además el Plan Territorial Especial justifica la conveniencia de las alternativas seleccionadas desde los puntos de vista territorial, ambiental, socioeconómico y funcional en el apartado “2.3.5. Descripción y justificación de la propuesta de ordenación y modelo territorial al que se avanza”, lo que está apoyado en la realización de un análisis pormenorizado y del desarrollo de un estudio multicriterio incluido en el apartado “2.3.4. Análisis ponderado de alternativas”.

2.- En relación al punto 2, se tiene que el “ámbito extenso” objeto de estudio en el Plan Territorial Especial incluye, tal y como reza en el PIOT la “conurbación Santa Cruz – La Laguna”. Una vez delimitado y en relación a la funcionalidad y al dimensionamiento de las vías, se ha procedido a lo largo del apartado 2.3.4.1.4.del Plan Territorial a realizar un estudio de tráfico, compuesto por la modelización de la red viaria, la asignación a la situación actual, la asignación a la situación futura y la consideración de los principales problemas de la red. Este estudio de tráfico concluye que la solución elegida es adecuada desde el punto de vista funcional.

3.- En relación al punto 3, se tiene que dentro del ámbito extenso delimitado en el Plan Territorial Especial se incluyen como centros de atracción y generación de viajes (“nodos” en la modelización de la red viaria) los principales equipamientos de ocio y comerciales, como Mercatenerife o Carrefour en Santa Cruz. Con respecto a la dotación y carácter de las inversiones de nuevos equipamientos de ocio o comerciales se considera que este aspecto no es objeto del Plan Territorial Especial, ya que en base al Artículo 2.2.1.5. del PIOT, que rige el PTE, se tiene que el objetivo de éste es “analizar desde una visión global el esquema Viario de la conurbación Santa Cruz – La Laguna”.

ALEGACION Nº 2

1. REMITENTE:

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

2. Nº DE REGISTRO:

21.792

3. Nº DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Madrid

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Se trata de un informe preceptivo en materia de comunicaciones electrónicas en relación con el Plan Territorial Especial de Ordenación del Área Metropolitana de Tenerife. Dicho informe ha sido elaborado por la Dirección General de Telecomunicaciones, con las siguientes consideraciones:

- i. Derecho de los operadores a la ocupación del dominio público y normativa aplicable: Según la Ley 32/2003, la explotación de las redes y la prestación de los servicios de comunicaciones electrónicas, se realizará en régimen de libre competencia, siendo necesaria la inscripción en el Registro de operadores. Los operadores inscritos tendrán derecho a la ocupación del dominio público y de la propiedad privada que sea necesario para su establecimiento, siempre que obtengan la autorización de ocupación de la Administración titular, siendo aplicable además de la Ley:
- La normativa específica relativa a la gestión del dominio público que se pretenda ocupar
 - La regulación directa por el titular del dominio público en aspectos relativos a su protección y gestión
 - La normativa específica dictada por las Administraciones públicas

Se podrán imponer condiciones al derecho de ocupación de los operadores cuando existan razones de protección del medio ambiente, la salud pública, etc., en este caso el establecimiento de estas condiciones deberá ir acompañado de las medidas que garanticen el derecho de ocupación de los operadores y su ejercicio en igualdad de condiciones.

En cuanto a las normas que dicten las Administraciones Públicas deberán cumplir lo siguiente:

- Ser objeto de difusión pública
 - Disponer de un procedimiento rápido y no discriminatorio de resolución de solicitudes de ocupación
 - Garantizar la transparencia y la competencia leal y efectiva entre los operadores
 - Garantizar el respeto de los límites impuestos a la intervención administrativa en protección del derecho de los operadores
- ii. Uso compartido de la propiedad pública: El artículo 30 de la Ley 32/2003 establece que las Administraciones públicas fomentarán la celebración de acuerdos voluntarios entre operadores para el uso compartido de bienes de titularidad pública o privada. En caso de falta de acuerdo entre operadores, tal uso se establecerá previo informe preceptivo de la Administración competente, mediante Resolución de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones.
- iii. Instalaciones Radioeléctricas: El Real Decreto 1066/2001 aprueba el Reglamento que establece las condiciones de protección del dominio público radioeléctrico, restricciones a las emisiones radioeléctricas y medidas de protección sanitaria frente a emisiones radioeléctricas. En cuanto al uso compartido de instalaciones, en el caso de ser necesaria la reducción de los niveles de potencia de emisión, se deberá autorizar más emplazamientos para garantizar la cobertura en la zona de servicio. La Secretaría de Estado de Telecomunicaciones, ha acordado la elaboración de un Modelo de Ordenanza Municipal de la Instalación y Funcionamiento de infraestructuras radioeléctricas (www.femp.es).
- iv. Redes públicas de comunicaciones electrónicas en los instrumentos de planificación urbanística: Características de las infraestructuras: Deberán garantizar la no

discriminación entre los operadores, y el mantenimiento de condiciones de competencia efectiva. En cuanto a las características de estas infraestructuras, se pueden usar como regencia las 5 normas UNE aprobadas por AENOR.

- *UNE 133100-1:2002 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones. Parte 1: Canalizaciones subterráneas*
Contempla las precauciones, condiciones y modos de instalación de sistemas de canalización subterránea
- *UNE 133100-2:2002 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones. Parte 2: Arquetas y cámaras de registro*
Define las características, estableciendo los tipos y denominación y las características mínimas de los materiales constructivos,
- *UNE 133100-3:2002 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones. Parte 3: Tramos interurbanos*
La norma es aplicable para tramos de tendidos subterráneos cuyo trazado discurra entre poblaciones o por zonas poco pobladas
- *UNE 133100-4:2002 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones. Parte 4: Líneas aéreas*
Define las características generales de las líneas de postes para tendidos aéreos de redes de telecomunicaciones
- *UNE 133100-5:2002 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones. Parte 5: Instalación en fachada*
Define las características generales de las instalaciones de redes por las fachadas, estableciendo sus condiciones y elementos constitutivos.

- v. Infraestructuras de telecomunicaciones en los edificios: De acuerdo con la normativa a la que remite la Ley 38/1999 de Ordenación de la Edificación, no se puede conceder autorización para la construcción o rehabilitación de ningún edificio si a dicho proyecto no se le acompaña con el que prevé la instalación de una infraestructura de telecomunicación propia.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA:

Los contenidos de la alegación en relación al uso de los terrenos de dominio público no se incluyen en el Plan Territorial Especial, que se encarga de definir el modelo territorial del ámbito, y en concreto de la ordenación de determinadas Infraestructuras Viarias. Si bien, el Plan Territorial asume la aplicación de la legislación vigente e interpreta que todo proyecto de construcción incluirá las determinaciones oportunas en relación a las redes de telecomunicaciones.

ALEGACION Nº 3

1. Remitente:

Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna

2. Nº DE REGISTRO:

21959

3. Nº DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

La Laguna

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

En relación con la información pública del Plan Territorial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana, ha emitido un informe en el que se señala:

1. Con fecha 9 de noviembre de 2005 y nº de registro de entrada municipal 11.378, se ha presentado en este ayuntamiento, el documento en soporte digital del documento aprobado.

2. Según la Memoria de Ordenación del Plan el objeto del mismo es analizar desde una visión global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz-Laguna

3. Con fecha 15 de marzo de 2005, se remitió por parte de esta Administración Local una serie de propuestas y sugerencias, las cuales consistían en:

3.1. VARIANTE DE LA TF5:

La Autopista Exterior se desarrolla desde la TF5 a la altura de Guamasa, bordeando el Aeropuerto de Tenerife Norte por una vía propuesta por el vigente Plan General de Ordenación (P.G.O.) de La Laguna, recogida en la Adaptación del Plan General a la LOTENC como Sistema General Red Viaria-1 (SGRV-1)

La alternativa elegida (A) permitiendo la reconversión en vía urbana de la TF-5, incorporándose como parte del mallado de la urbe dentro de la variante noroeste de La Laguna. En relación a dicha alternativa se propone:

3.1.1. La variante de la TF-5 borde por su lindero oeste a la Montaña La Cueva, tal como se refleja en la alternativa señalada en el anexo 1, suponen las siguientes ventajas: menor pendiente, menor contaminación, mejor acoplamiento a la estructura de la propiedad existente e incorporación de la Montaña La Cueva en la ciudad.

3.1.2. Creación de un punto de conexión a la altura de la montaña Los Marreros (Anexos 2).

3.1.3. Ampliación de la sección propuesta para la conexión establecida en la Variante comprendida entre Los Migueles y la Montaña de Los Giles. Asimismo se propone la incorporación de una vía de servicio a este tramo (Anexo 2).

3.1.4. Supresión del eje comarcal Santa María del Mar- La Laguna como eje complementario a las infraestructuras objeto del plan, a fin de permitir una nueva ordenación.

3.1.5. Reconsideración de la sección del eje comarcal Geneto-Finca España como eje complementario a las infraestructuras objeto del plan parecen excesivas, donde es necesario una vía con una sección de características más urbanas que no suponga una barrera a ambos lados de la misma.

3.2. VARIANTE NOROESTE DE LA LAGUNA

Se propone:

3.2.1. El traslado de la vía que linda con la urbanización San Diego (Anexo 3) por los siguientes motivos:

-Dicha vía atraviesa suelo Urbano Consolidado en zona de edificación abierta, donde se ejecuta actualmente una promoción con reciente concesión de licencia y posteriormente atraviesa Suelo Rústico de Protección Agraria destinado a Parque Periurbano.

-La vía propuesta por el plan, no tiene continuidad real hasta el remate con la calle Siverio Alonso, encontrándose con la interrupción del Colegio Ntra. Sra. Del Buen Consejo, frente al vía propuesta que continúa hasta la rotonda de San Benito.

-También esta la posibilidad de creación de una segunda conexión entre la Variante y el Camino Fuente Cañizares a la altura del Campo de Manzanilla (Anexo3).

3.3. CIRCUNVALACIÓN NORTE. VÍA DE CORNISA

3.3.1. A la altura del Polígono Industrial Valle Colino, el trazado propuesto afecta a una parte del citado Polígono. Dado la escasez de esta categoría de suelo en el municipio, se propone desplazar la misma hacia el sur (Anexo 4).

4. En el Documento de Aprobación inicial, se han recogido algunas de las sugerencias aportadas, sin embargo, de la superposición del trazado del esquema viario propuesto en el planeamiento municipal se detectan los siguientes problemas:

VARIANTE NOROESTE DE LA LAGUNA

4.1. La vía propuesta que conecta entre la variante y el Campo de La Manzanilla sigue atravesando una zona de edificación abierta, donde se encuentra la promoción de viviendas BELLACOTA. Se propone el mantenimiento de la misma tal y como se encontraba en la fase de avance, pero con la conexión a la rotonda a la altura del Campo de Fútbol.

CIRCUNVALACIÓN NORTE. VÍA CORNISA:

4.2. El Sector de La cuesta 1, actualmente en tramitación, encontrándose en fase previa a la aprobación inicial, presenta una ordenación en la cual no se contempla el enlace con la rotonda propuesta situada al norte del sector. Sin embargo el documento de aprobación inicial del PTE si lo prevé.

En el artículo 34 “los viales previsto por el planeamiento general” de la normativa del Plan Territorial se indica que:

“3. En caso de que un determinado vial del planeamiento general o de su planeamiento de desarrollo no se haya contemplado en el PTE, y que interfiera con los viales objetos del mismo, éstos deberán ser resueltos por el planeamiento de desarrollo sin interferir ni conectar con las nuevas vías objeto del PTE”.

Se adjunta una propuesta de trazado de dicha conexión a efectos de compatibilizar el viario propuesto por el Plan Parcial y posibilitar la conexión con la rotonda de referencia.

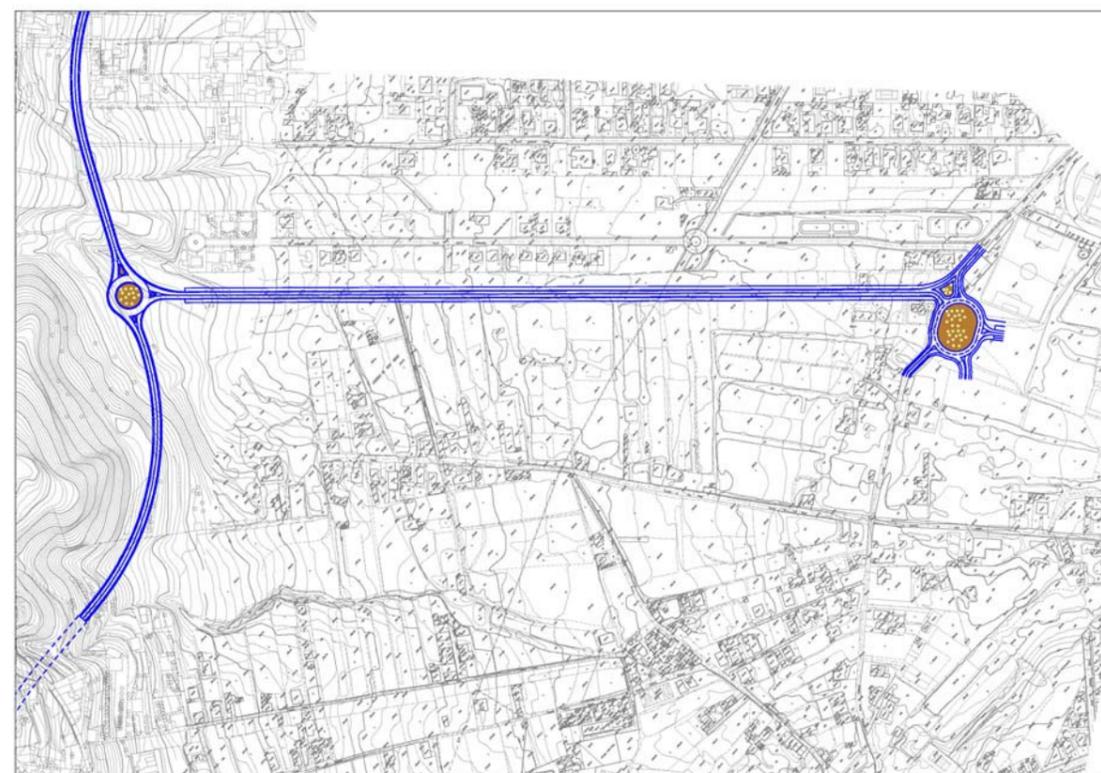
6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

Planos con el trazado que proponen.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

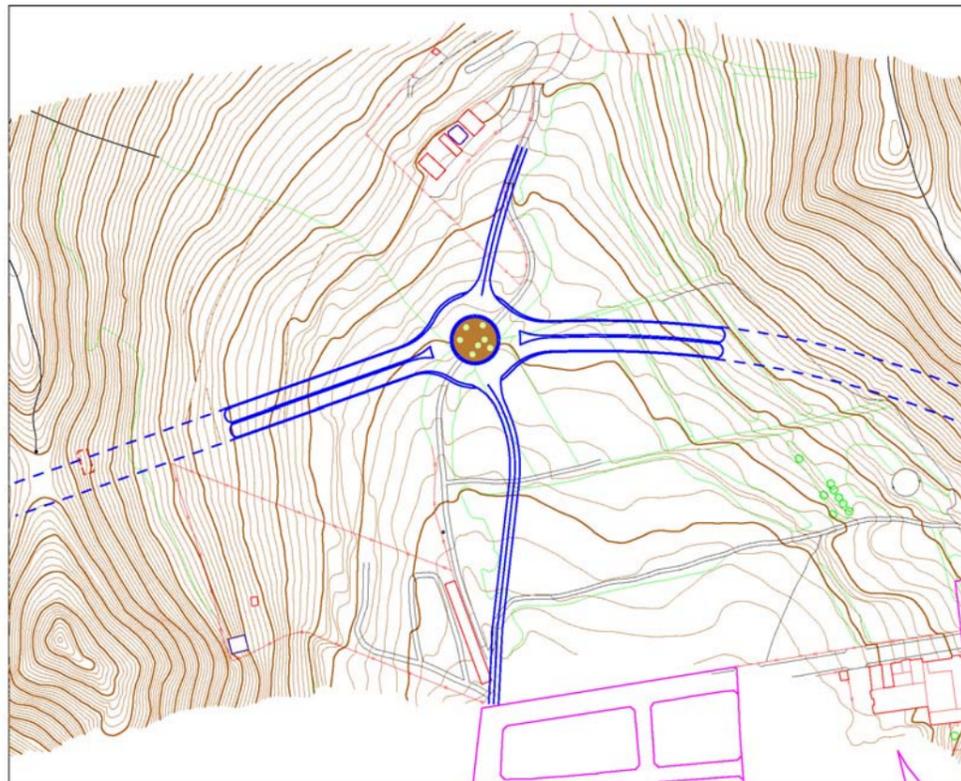
En lo relativo a la primera parte de la alegación (hasta el apartado 4 es una recopilación y resumen de las sugerencias expresadas por la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna al documento de Avance) cabe destacar el hecho que en la presente fase del Plan Territorial Especial, y tal y como solicitaba se ha suprimido el eje Santa María del Mar – La Laguna, como eje complementario a las infraestructuras objeto del Plan.

En relación al apartado 4.1, éste se admite incorporando la modificación de la vía y de la rotonda aludida, tal y como se muestra en la siguiente imagen:



Alegación admitida en relación a la conexión entre el Anillo de La Laguna y el Camino de Fuente Cañizares.

En relación al apartado 4.2, éste se admite, desviando la conexión de la Calle Arona con la Circunvalación Norte hacia el Este, tal y como señala la alegación.



Alegación admitida en relación a la conexión entre la Calle Arona y la Circunvalación Norte.

No obstante, se informa de la existencia dentro del Documento de aprobación provisional de cambios no sustanciales derivados de mejoras realizadas en el trazado de las diversas infraestructuras objeto del Plan.

Adjunto a la presente contestación, se remite una copia del Documento de aprobación provisional del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife.

ALEGACION Nº 4

1. Remitente:

Excmo. Cabildo Insular de Tenerife (Patronato Insular de Espacios Naturales Protegidos).

2. Nº DE REGISTRO:

23.063

3. Nº DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Santa Cruz de Tenerife

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Se informa:

PRIMERO.- Espacio Natural Protegido que resulta afectado. La actuación afecta al Parque Rural de Anaga.

Se localiza dentro de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Anaga.

SEGUNDO.- Contenido de la actuación. Se realiza una descripción detallada del trazado que afecta al Parque Rural.

TERCERO.- Régimen jurídico e instrumento de planeamiento aplicable. En el caso de que

Para determinado uso fueran de aplicación diferentes normas sectoriales, la resolución final deberá recaer en la opción que cumpliendo con toda normativa, signifique un mayor grado de protección para el Parque.

Visto el Plan Rector de Uso y Gestión, incluye como Actividades Prohibidas en las Zonas de Uso Moderado, la construcción de pistas y carreteras.

CUARTO.- Conclusiones. Resuelve: Informar que la actuación propuesta NO es COMPATIBLE con el régimen de usos establecidos.

No obstante, el PRUG vigente se encuentra sometido a revisión, y habiendo sido aprobado el Avance de la Revisión Parcial del Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Rural de Anaga, y estando próxima la aprobación inicial, debiera establecerse como alegación a la misma la inclusión de la actuación que contempla el “Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife” en este espacio natural protegido.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

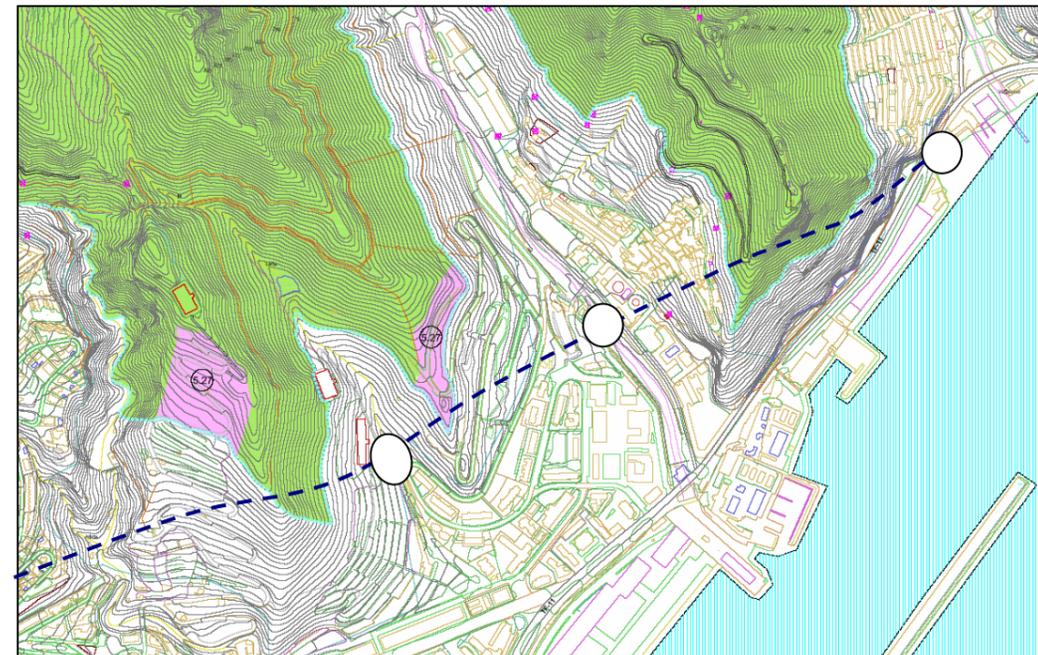
No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACION PRESENTADA:

El 15 de Junio de 2004, la Consejería de Infraestructura y Planificación envió un informe a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial sobre el “Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Rural de Anaga” en el cual se solicita la compatibilización de la denominada Circunvalación Norte con las actividades autorizables dentro de la zona 3.2.Laderas de Anaga del Sur, dado que para dicha zona y de acuerdo con el art. 35.1 del documento del Plan Rector se trata de un uso prohibido “La Construcción de pistas y carreteras”, a no ser que se encuentre recogido como excepción en las actividades autorizables.

No obstante , ahora en Abril de 2006, se volverá a insistir en dicho sentido.

A continuación, se adjunta un esquema donde se puede apreciar la interacción entre la delimitación del Parque Rural de Anaga y la traza propuesta para la Circunvalación Norte.



- ZONA DE USO MODERADO
 - 3.1 Laderas de Anaga del Norte
 - 3.2 Laderas de Anaga del Sur
 - 3.3 El Dranguillo
 - 3.4 Las Palmas de Anaga
 - 3.5 Carretera Chamorga - La Cumbrilla - Lomo de Las Bodegas

- ZONA DE USO ESPECIAL

<ul style="list-style-type: none"> 5.1 Bejías 5.2 El Batán 5.3 Las Carboneras 5.4 Taborno 5.5 Las Casas de Afur 5.6 Lomo Centeno 5.7 Pedro Martín 5.8 La Porquera 5.9 Roque Negro 5.10 Casas de la Cumbre Baja 5.11 Casas de la Cumbre Alta 5.12 Tachero 5.13 Taganana 5.14 Playa del Roque 5.15 Almacíga 5.16 Benjo 5.17 El Draguillo 5.18 Chamorga 	<ul style="list-style-type: none"> 5.19 La Cumbrilla 5.20 Lomo de las Bodegas 5.21 Valle Brosque 5.22 Valle Crispin 5.23 Valle Luis 5.24 Puente de Hierro - Tahodio 5.25 Dos Barrancos 5.26 La Cantera 5.27 Suelos Urbanos y Sistemas Generales de Santa Cruz 5.28 Las Palmas de Anaga 5.29 Los Campitos 5.30 Jagua
--	---

Zonificación del Parque Rural de Anaga incluida en el Avance de la Revisión Parcial del Plan Rector de Uso y Gestión (2004).

ALEGACION Nº 5

1. Remitente:

Ayuntamiento de la Villa de Tegueste

2. Nº DE REGISTRO:

73

3. Nº DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Tegueste

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

La Oficina Técnica, en relación con la instancia de la Consejería de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, emite el siguiente informe, a los efectos de redactar una alegación conjunta por parte de este Ayuntamiento:

Primero. Respecto a la alegación realizada al documento Avance, redactada por GBGVARQUITECTOS, S.L. se expone:

-Esta O.T. hace suya todas las observaciones realizadas en su día a dicho Avance.

-La alegación es perfectamente válida para el actual documento, por no recoger ninguna de las propuestas.

Segundo. Respecto al Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT):

-No se comprende como no se incluye la variante de Tegueste, en el viario propuesto, cuando se contempla en el PIOT.

Tercero. Respecto al Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Comarca del Área Metropolitana (PTPOAM). Contradicciones entre Planes Territoriales de desarrollo del PIOT (PTPOAM y PTEOSVAMT):

-No se mantienen la mayoría de los Objetivos Genéricos del PTPOAM cuando el sistema viario no incluye dentro de su ámbito de estudio la Vertiente Noroeste.

-No se comprende como se puede mantener la Filosofía General del Modelo Territorial Propuesto, argumentada y basadas en Ejes Temáticos, cuando no son objeto del ámbito de estudio, los ejes que según el PTPOAM vertebran la Vertiente Noroeste.

-No se comprende como una vía Estructural como es la Variante de Tegueste para el PTPOAM, no es recogida en el PTEOSVAMT, ni como se van a lograr a alcanzar los objetivos que esta tenía.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

El objeto fundamental del Plan Territorial Especial de Ordenación del sistema Viario del área metropolitana de Tenerife, tal y como expone el PIOT es “*analizar desde una visión global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz – La Laguna*”, definiéndose como objetivo complementario “la definición del trazado definitivo de la autopista exterior”, que define el cierre de los dos corredores insulares.

Los primeros análisis del área de estudio destacaron las diferentes características asociadas a la conurbación Santa Cruz-La Laguna respecto a la subunidad comarcal Tegueste –Tejina, lo que redundaba en la definición de objetivos heterogéneos que precisan de un ámbito y una escala de trabajo específicos para cada una de las subunidades.

Así, el presente Plan Territorial Especial se ha centrado en el análisis de la subunidad Santa Cruz-La Laguna, siempre teniendo en cuenta la conexión territorial con la subunidad Tegueste-Tejina, para lo cual el Plan Territorial Especial ha realizado un análisis diferenciado de la citada área con el fin de asegurar la correcta coordinación de los esquemas viarios propuestos para cada una de las subunidades.

De este modo, las propuestas de alternativas realizadas por el Ayuntamiento de La Villa de Tegueste han sido recogidos en el citado análisis, comprobándose su viabilidad y coordinación respecto a las infraestructuras definidas en el Plan Territorial Especial, en especial con el cierre del anillo insular y la TF-5. Este análisis se ha incluido dentro del apartado “Delimitación del área de estudio”.

Aparte, la realización del análisis preciso de la subunidad Tegueste-Tejina, se remite dentro de la Normativa del documento de Aprobación provisional al “P.T.P .del sistema viario de la Subunidad Tegueste-Tejina” a redactar por el organismo competente.

ALEGACION N° 6

1. Remitente:

Área de Gobierno de Servicios Territoriales del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. Dirección Técnica de Políticas Territoriales.

2. N° DE REGISTRO:

894

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Santa Cruz de Tenerife

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

La alegación muestra unos antecedentes de los cuales los dos primeros citan las fechas de aprobación inicial y del trámite de información pública.

El tercero dice que la Dirección Técnica de Políticas Territoriales emite un informe con fecha de 7 de noviembre de 2005, en el que se detalla un amplio resumen de antecedentes y explicación general del Plan. En el punto 3.a. presenta: informe y observaciones del Plan Territorial Especial.

1.- Aspectos Generales

- El Plan establece un Modelo de Implantación, señalando una Jerarquización viaria (red insular y comarcal), líneas de metro ligero, tren del sur y corredor de transporte público; intercambiadores de transportes y aparcamientos disuasorios.

Esto se define someramente en la Memoria del Plan, estableciendo una distinción entre lo que se denomina red principal y la estructura complementaria.

El Plan sólo estima que son su objeto las vías de circunvalación norte, oeste, la Vía Litoral y el Anillo de La Laguna.

El PTE habría de expresar las directrices o determinaciones que para la denominada estructura complementaria habrán de regir para los Planes Generales.

-El PTE establece una ordenación pormenorizada de los diferentes trazados viarios que propone, en los que se han estudiado al mínimo detalle no sólo la inserción del viario de las vías, sino también el de los enlaces con la trama urbana, todo ello a casi nivel de proyecto de Urbanización

En consecuencia, entiende que deben de dotarse al Plan de las Normas que flexibilice el alcance de sus propuestas y posibiliten que el planeamiento general pueda acoplar las mismas a las de la ordenación propia de las áreas urbanas.

-No existe en el Plan un documento gráfico de zonificación de las distintas áreas, donde se tendrían que establecerse las determinaciones oportunas de ordenación y gestión. En el Plan se establecen las zonas de dominio público, de Servidumbre, y de Afección del Reglamento y Ley de Carreteras pero aplicadas directa y rígidamente en base al trazado viario propuesto.

-Según el apartado 2.2.1.5.3-D del PIOT, el esquema del modelo territorial vial que se propone se basa en dar alternativas a los accesos a la ciudad a través de la creación de una vía exterior.

-La resolución de las nuevas alternativas de acceso a la ciudad de Santa Cruz, se estima que debiera revisarse la resolución de los enlaces y trazados que se plantean, así como su diseño y funcionalidad.

-En el trazado de la Vía Cornisa se propone un tramo entre las rotondas de La Salud y La Salud Alto, que además de sustituir al viario municipal existente, permite conexiones contrarias a la señalada en el PIOT. Se entiende que habría de estudiar la posibilidad de implantar la solución planteada en el Municipio de La Laguna (sección 9).

-De acuerdo a lo determinado en el apartado C.1.b del Decreto 91/2004, de 20 de julio, se estima que debe considerarse el impacto ambiental y paisajístico resultante, y en particular el de la Circunvalación Norte, según el artículo 2.2.1.5.14-D del PIOT, debe ser sometido a las máximas cautelas para su correcta integración paisajística.

-En cuanto al primer tramo del corredor insular norte (trazado actual de la TF-5 desde Santa Cruz hasta la altura de Guajara) el PIOT incluye entre sus actuaciones prioritarias la defensa de su carácter de eje estructurador de los viarios básicos de la trama

urbana metropolitana, debiéndose reforzar el carácter urbano, se echa de menos en este Plan Territorial alguna referencia al tratamiento que en tal sentido debe darse a dicho tramo en el futuro.

-De acuerdo a lo señalado en el artículo 31 de la presente Normativa del PTE, transcribiendo el Reglamento de Carreteras, como Línea Límite de la edificación, entendemos que:

Dado que se detecta multitud de edificaciones afectadas, se estima que debiera revisarse los límites de la edificación atendiendo la realidad física del territorio y a las edificaciones existentes, o, en definitiva a la condición de travesía urbana de gran parte del nuevo viario.

Se entiende por tanto que los límites de edificación que se proponen no se deben definir, simplemente aplicando el Reglamento de Carreteras.

A este respecto recuerdan el Art. 85.1 y 47.1 del Decreto 131/1991 de 11 de mayo y la ley 9/1991 de 8 de mayo, respectivamente.

En las Plantas Normativas existen tramos donde se aplica el límite de la edificación a viarios que no tienen consideración de carreteras, ni forman parte de redes arteriales de poblaciones, por lo que debe subsanarse tal extremo.

En el caso de viaductos y puentes, la limitación de la línea de edificación, debiera limitarse a los terrenos ocupados por los cimientos de las estructuras (Art. 45.1 del Decreto 131/1995, de 11 de mayo).

En el caso de túneles se fijara como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno (Art. 25 de la Ley 9/1991), se entiende que debieran considerarse las limitaciones a la propiedad propuestas en los tramos de la Circunvalación Norte que discurren por túnel.

Conforme a lo señalado, se estima que las Líneas de Dominio Público y Límite de edificación señalada en las Plantas Normativas debieran acotarse de acuerdo a las características geotécnicas del terreno, la altura del mismo sobre el túnel, así como por la disposición de cuantos elementos pudieran ser necesarios.

-Según el artículo 33 de la Normativa del PTE propuesta, la reserva del terreno considerada a efectos del desarrollo de la infraestructuras objeto del PTE e indicada en los

anexos de la normativa constituyen determinaciones vinculantes del planeamiento, por lo que se estima que debiera delimitarse dicha reserva de terreno destinada exclusivamente al Sistema General de Infraestructuras.

-Las condiciones normativas se refieren sólo a los proyectos de urbanización de la infraestructura viaria, no se establece para el planeamiento general.

-Un gran número de determinaciones contenidas en el volumen de la Normativa no son propiamente normas, sino documentos de Memoria, otros son la copia directa del Reglamento de Carreteras, o definiciones contenidas en el PIOT o en el propio Reglamento.

De acuerdo a la suspensión del otorgamiento de licencias urbanísticas en los suelos afectados, según los planos del Anexo del Documento nº 3 Normativa, estiman que debe darse traslado del correspondiente anuncio (BOC 2005/211 de fecha 27 de octubre de 2005), a los distintos Servicios de la Gerencia de Urbanismo, a sí como su traslado a la Oficina de la Revisión del PGOU'92".

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL PORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

En primer lugar, indicar que las determinaciones que el PTE aporta para los planes generales son aquellas expresadas en el "*Documento nº3: Normativa*" del Plan Territorial.

En relación a posibilitar la coordinación entre el planeamiento general y las infraestructuras objeto del PTE, señalar que el planeamiento municipal ha sido tenido en cuenta en la ordenación de las infraestructuras, y que aún así se establecen mecanismos normativos para atender a las posibles modificaciones y/u omisiones, en concreto en los artículos 34 y 35:

"Artículo 34.- Los viales previstos por el planeamiento general. (ND)

1.- Desde el PTE se realiza una propuesta de adecuación de los viarios planteados en los planes generales de los municipios afectados, cuyo desarrollo se ve interferido por las infraestructuras objeto del PTE.

2.- Estos viales forman parte del PTE siendo de aplicación las determinaciones que a referencia de los mismos figuren en la presente normativa.

3.- En caso de que un determinado vial del planeamiento general o de su planeamiento de desarrollo no se haya contemplado en el PTE, y que interfiera con los viales objeto del mismo, éstos deberán ser resueltos por el planeamiento general o por su planeamiento de desarrollo sin interferir ni conectar con las nuevas vías objeto del PTE.

Artículo 35.- Las vías de enlace con las infraestructuras objeto del PTE.

1.- En caso de viales existentes cuya modificación sea obligada en el momento de implantación de la infraestructuras por superposición territorial o incompatibilidad técnica, éstas se contemplarán en el correspondiente proyecto de construcción, esté o no adaptado el planeamiento urbanístico general. (NAD)

2.- En el caso de viales previstos por el planeamiento que no estén ejecutados en el momento de implantación de las infraestructuras objeto del PTE, éstos deberán ser adaptados desde el planeamiento general y el correspondiente proyecto de obras al presente PTE de modo previo a su ejecución. (ND)

3.- Siempre que sea posible los viales de conexión deberán ser de primer orden y de doble sentido, con aceras suficientes para el tránsito peatonal, y con un diseño eminentemente urbano. (ND)”

En relación a la aplicación de las líneas de dominio público, servidumbre y protección se tiene que su delimitación es objeto pormenorizado de los proyectos de trazado y construcción, tal y como expresa la normativa del PTE en su artículo 32. Si bien, la necesidad de controlar las licencias para que no existan interferencias con la futuras vías, conllevan el establecimiento cautelar de la línea límite de edificación, aplicada en base a la reglamentación sectorial vigente.

Además en el artículo 32.3 se establecen los requisitos a cumplir para la modificación de la línea de edificación, si bien se admite la inclusión de un apartado 32.4 que flexibilice aun más esta circunstancia, aceptando de este modo parte de la alegación presentada.

“Artículo 32.-Establecimiento de las zonas de protección de las vías. (NAD)

1.- La zona de dominio público, servidumbre y afección se delimitarán en los correspondientes proyectos de construcción y/o trazado, una vez definidos los desmontes, terraplenes y estructuras.

2.- La línea límite de edificación quedará regulada en la presente normativa para cada infraestructura objeto del PTE. Aún así, su delimitación queda supeditada al establecimiento de la zona de servidumbre y de afección.

3.- Si en los proyectos de trazado y/o construcción se constata que por anchura excesiva de la proyección horizontal del talud de los terraplenes o desmontes, la línea límite de edificación corta a la de servidumbre, la primera se podrá modificar de modo que coincida con la segunda, previa notificación al Cabildo Insular de Tenerife, al Gobierno de Canarias y al titular de la vía, a efectos de revisión de las posibles suspensiones de licencias.

4.- Si por cualquier otro motivo, no amparado por el apartado anterior, se detecta de modo particular o desde los organismos públicos y siempre respetando la legislación vigente, la necesidad de modificar la línea límite de edificación, esta variación se podrá solicitar previa notificación al Cabildo Insular de Tenerife, al Gobierno de Canarias y al titular de la vía, a efectos de revisión de las posibles suspensiones de licencias.”

Señalar además, que la suspensión de licencias conlleva proceso administrativo particular tal y como se refleja en la normativa (artículo 9 de la normativa del PTE).

Por otro lado, y en relación a la conveniencia de las soluciones adoptadas en cuanto a su capacidad, se tiene que esta viene avalada por el estudio de movilidad desarrollado a lo largo del apartado 2.3.4.1.4.del Plan Territorial, compuesto por la modelización de la red viaria, la asignación a la situación actual, la asignación a la situación futura y la consideración de los principales problemas de la red.

Asimismo, se han tenido en cuenta los principales elementos del modelo de transporte al que tiende la conurbación, y las principales medidas en materia de transporte público propuestas desde las diferentes administraciones implicadas.

En lo que respecta a soluciones particulares como la propuesta para el tramo entre las rotondas de La Salud y La Salud Alto, se ha analizado la posibilidad de utilizar la sección 9, pero tras la realización de diversos tanteos se ha desestimado su ejecución.

En lo que respecta al tratamiento de la TF-5 en su primer tramo, los resultados de los estudios de movilidad indican que esta vía va a seguir manteniendo unas altas intensidades de tráfico, por lo que se considera que se debe esperar a los resultados del Plan Territorial

Especial del Transporte Colectivo, con el fin de analizar su influencia y capacidad de mejora de la citada vía.

En relación a las medidas ambientales adoptadas por el PTE para la Circunvalación Norte, estas son las incluidas en el “Título Segundo: Regulación General por Materias, capítulo III. Disposiciones en materia de Medio Ambiente”, y las contempladas en el “Título Tercero: Regulación de zonas por materias, capítulo II: disposiciones aplicables al ámbito Circunvalación Norte, artículo 65”.

Asimismo, se informa de la variación del enlace de El Chorrillo en la Vía Exterior, tal y como se puede observar en el siguiente croquis.



Adjunto a la presente contestación, se remite una copia del Documento de aprobación provisional del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife.

ALEGACIÓN Nº 7

1. Remitente:

Consejo Insular de Aguas de Tenerife

2. Nº DE REGISTRO:

2263

3. Nº DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Santa Cruz de Tenerife

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

1.-Antecedentes y objeto.-

Se pone de manifiesto los antecedentes que han dado lugar a la alegación, así como el objeto de la misma que es poner de manifiesto las interferencias que se crearán entre las infraestructuras contenidas en el PTEO y aquellas competencia de este organismo.

2.-Base Documental

Se esquematiza el contenido del PTEO

3.-Descripción de la Documentación aportada

Hacen una descripción somera de la información aportada.

4.-Normativa y Planificación Sectorial de aplicación

Desde la perspectiva hidrológica el PTEO de be ser conforme a las siguientes :

Ley 12/1990, de aguas de Canarias, de 26 de Julio; Decreto 86/2002, de 2 de Julio, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico; Decreto 276/1993, de 8 de Octubre, de Reglamento sancionador en materia de aguas; Decreto 174/1994, de 29 de Julio , por el que se aprueba el Reglamento del control de vertidos; Plan Hidrológico Insular de Tenerife.

5.-Evaluación

El PTEO desarrolla el PIOT y posee un carácter vinculante para los restantes instrumentos de Planificación Territorial y Urbanística.

5.1.-Sistema territorial de drenaje superficial

Respecto al vínculo de las obras con los cauces se desprende que la actuación de viario puede afectar al libre discurrir de las aguas del cauce de los barrancos atravesados por la Circunvalación Oeste, por la Circunvalación Norte, por la Vía Litoral. Por tanto requerirán en el desarrollo de los proyectos, autorización administrativa.

Respecto de la afección del viario con Reparación de obra de fábrica de encauzamiento hidráulico en la vía de Ronda de La Laguna, se desprende la afección al Barranco de la Carnicería, tanto en la zona canalizada como la que no lo está.

Respecto de la afección del viario con las obras en el Barranco de Tahodio por las lluvias del 31 de Marzo de 2002, existe una ausencia de acotación de la anchura libre de los cauces y una reducción de la misma lo que es incompatible con el número de ojos existente bajo la actual vía litoral y con el modelo de tratamiento del cauce.

Respecto de la afección del viario con las obras en el Barranco de Anchieta por las lluvias acaecidas el 31 de Marzo de 2002, la definición de una glorieta sobre el cauce obligaría a reubicar el dique de retención de transporte sólido.

Respecto de la afección con las obras en el Barranco de La Leña, la definición de una glorieta sobre el cauce transformaría la sección abierta en cerrada.

5.2.-Dominio Público Hidráulico

Es necesario la redacción de un anejo hidrogeológico que refleje la afección de las distintas obras subterráneas sobre los acuíferos.

5.3.-Patrimonio Hidráulico

Se ponen de relieve las afecciones sobre el patrimonio hidráulico del CIATFE, entre ellos:

Conducción General Güimar –Santa Cruz, Conducción de aguas residuales El Rosario-El Tablero, Futura EDAR de EL Chorrillo.

Además se afecta a infraestructura hidráulica de titularidad privada como son los canales de Aaya, Güimar-Santa Cruz, Los Valles, Río-Portezuelo, Victoria-Santa Cruz, Los Catalanes, también se afecta a las siguientes galerías: Salto de Las Viejas, EL Drago, El Portezuelo y los siguientes pozos; pozo de la Cruz Chica I y II, La Pista.

Además se afecta a otras infraestructuras hidráulicas de titularidad pública como son redes de abastecimiento y saneamiento.

6.-Conclusiones y Evaluación Final

6.1.-Sobre el sistema territorial de drenaje superficial ponen en conocimiento que:

- EL sistema viario promueve un “pacto” de aquellas infraestructuras lineales con expectativas de implantación
- El sistema viario produce ineficiencias de drenaje longitudinal y la implantación deberá solucionar el drenaje territorial afectado
- Las obras contempladas podrían requerir autorización/concesión administrativa por su afección a un cauce de titularidad pública, siendo necesario que en el momento de desarrollo del Plan para su ejecución, se aporte la siguiente documentación: Perfiles transversales del movimiento de tierras comparando el estado anterior y posterior y relacionándolo con las dos márgenes de los barrancos, Plano en planta, detalles constructivos y situación de los barrancos, Plano de detalle y justificación de que la afección a los cauces no puede variar el curso natural de las aguas
- Análisis de tratamiento de la vía Litoral en su coexistencia con el barranco de Tahodio

6.2.-Sobre el sistema acuífero se percibe la existencia de un acuífero colgado en las proximidades del aeropuerto de Los Rodeos, en las proximidades de la carretera TF-154 y afecciones al pozo “La Pista” en el margen Este del aeropuerto de Los Rodeos. A través de un anejo hidrogeológico deberá valorarse la inclusión del sistema acuífero como “Unidad de dinámica natural” y la posible limitación de acogida de la infraestructura

6.3.-Sobre el Patrimonio Hidráulico

EL proyecto de construcción deberá ser contrastado con el CIATFE

6.4.-Sobre la Infraestructura Hidráulica Será necesario acordar la incorporación de aquellas infraestructuras lineales con posibilidad de implantación

7.-Propuesta final

Se informa FAVORABLEMENTE quedando condicionado a que se resuelvan los aspectos siguientes , que podría ser en la fase de proyecto:

- Análisis de los cortes con el sistema superficial de drenaje territorial y su solución técnica
- Incorporación del Análisis de interferencia sobre el sistema acuífero y su solución técnica
- Incorporación de una solución adecuada de la plataforma viaria en el barranco de Tahodio
- Será necesaria la autorización administrativa del CIATFE para obras en cauces y obras relacionadas con la infraestructura hidráulica patrimonio del organismo alegante

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL PORTADA:

Plano de afección del PTEO del viario con los cauces del inventario

Plano y ortofoto de afección de la circunvalación Norte con obra de fabrica en la vía de Ronda de La Laguna

Plano y ortofoto de afección de la circunvalación Norte con el Barranco de Tahodio

Plano y ortofoto de afección de la Circunvalación Norte con el Barranco de Anchieta

Plano y ortofoto de la Circunvalación Norte con el Barranco de La Leña

Plano de afección del PTEO del viario del area Metropolitana con las actuaciones del CIA

Plano y ortofoto de la afección del PTEO del viario del Área Metropolitana con conducción general de Güimar-Santa Cruz

Plano de afección de la Circunvalación Oeste con colector de aguas residuales EL Rosario-El Tablero

Plano de afección Circunvalación Oeste con futura EDAR de EL Chorrillo

Plano de afección del PTEO del viario del Área Metropolitana con los canales de la red básica

Plano de afección del PTEO del viario del Área Metropolitana con el saneamiento

Plano de afección del PTEO del viario del Área Metropolitan con la Red de abastecimiento

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

En las sucesivas fases de desarrollo de las vías se redactarán los proyectos de trazado o construcción que incluirán:

- Análisis de los cortes con el sistema superficial de drenaje territorial y su solución técnica
- Incorporación del Análisis de interferencia sobre el sistema acuífero y su solución técnica
- Incorporación de una solución adecuada de la plataforma viaria en el barranco de Tahodio

En las posteriores fases de ejecución de obras en cauces y obras relacionadas con la infraestructura hidráulica patrimonio de CIATFE se solicitará la necesaria autorización administrativa.

ALEGACION N° 8

1. Remitente:

Consejería de Medioambiente y Ordenación Territorial. Viceconsejería de Medioambiente

2. N° DE REGISTRO:

5666

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Santa Cruz de Tenerife

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

La alegación se compone de los siguientes puntos:

A) Informe de la Dirección General de Calidad Ambiental

1.-Consideraciones previas, se analiza las fases del procedimiento de información del presente plan y concreta el objeto del informe presentado que no es otro que “analizar, a las escalas propuestas y con la información ambiental disponible, los principales riesgos e impactos ambientales del modelo de ordenación propuesto”. Los documentos de referencia para la dimensión ambiental del PTEO son:

- -EL PIOT
- La Ley 19/2003, de 14 de Abril , por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.
- Proposición No de Ley 242 del Parlamento de Canarias, sobre análisis de coste-beneficio en la ejecución de las carreteras.

Para los proyectos que desarrollen el PTEO el marco normativo será el siguiente:

- Ley Territorial 11/1990, de 13 de Julio, de Prevención del Impacto Ecológico

- Ley 1302/1986, de 28 de Junio , de Evaluación de Impacto Ambiental modificada por la Ley6/2001, de 8 de mayo.

El PTEO debe ser sometido a participación ciudadana

2.-EL Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife

2.1.-Se realiza un análisis de los objetivos del PTEO extrayendo la información del propio documento señalando además que el Cabildo y el órgano promotor consideran que el ámbito territorial definido permite analizar la conexión viaria entre la sub-unidad Santa Cruz –La Laguna y Tegueste-Tejina.

2.2.-Alternativas consideradas en el ámbito extenso del PTEO. Se realiza una descripción de las alternativas de cada uno de los tres tramos en los que se descompone la red viaria , Tramo 1 Circunvalación Oeste-Variante de la TF-5-Anillo de La Laguna y Variante Noroeste de La Laguna, del tramo 2 Circunvalación Norte y del tramo 3 Vía Litoral.

3.-Consideraciones ambientales con respecto a las alternativas planteadas en el modelo de ordenación del ámbito extenso

3.1.-Tramo 1, en relación con la Variante de la TF-5 a su paso por La Laguna debe considerarse la afección potencial del nuevo trazado sobre una especie de la fauna catalogada en peligro de extinción: *Parmacella tenerifensis*. Se considera imprescindible que el órgano promotor acometa un trabajo de campo que actualice el conocimiento de la afección potencial sobre la especie. En el caso de que constituya una amenaza existe una limitación ambiental que debe solventarse con carácter previo a la aprobación definitiva de los trazados en planta y no en fases posteriores, voluntad que parece desprenderse de art 60 del Documento 3 del PTEO. Sólo en el caso de que no fuera posible se adoptarían medidas correctoras. Con respecto a la Circunvalación Oeste señalan que la alternativa A atraviesa un Área de Importancia para las aves (IBA N° 360), además esta alternativa atraviesa un campo de conos volcánicos de relevancia geomorfológico. La alternativa B tiene afecciones de naturaleza socioeconómicas y discurre en las proximidades de áreas donde se ha detectado la especie en peligro de extinción *Parmacella tenerifensis*. Ambas alternativas inducen riesgos potenciales sobre diversos valores ambientales, por lo tanto se propone el estudio de una nueva alternativa con nueva planta y alzado, un túnel entre el enlace de conexión con la Variante de TF-5 y el entorno sureste de la Montaña de La Cueva. Para la Variante Noroeste de La Laguna se muestran favorables a la alternativa B considerando que afecta en menor medida a espacios agrícolas permitiendo desempeñar una función colectora

más eficiente, a pesar de lo anterior esta alternativa presenta impactos por ruido ambiental sobre los usos residenciales. Respecto de la Reconversión de la TF-5 (Anillo de La Laguna) no apuntan nada significativo.

3.2.-Circunvalación Norte, apuntan que los riesgos ambientales más significativos de la alternativa sur son de naturaleza socioeconómica, frente a una incidencia más acusada sobre valores naturales de la alternativa norte. La alternativa sur comporta riesgos de ruido ambiental y riesgos asociados a vibraciones de un trazado caracterizado por la necesidad de ejecutar varios túneles además de riesgo genérico por la disposición de enlaces sobre varios barrancos. En la alternativa Norte el riesgo más significativo es una afección potencial mayor sobre el parque rural de Anaga, sobre habitats de interés comunitario y un mayor riesgo de afección al patrimonio histórico y arqueológico.

3.3.-Tramo 3 AL tratarse de una reconversión de un tramo urbano únicamente se señala la coordinación que deberá existir entre la ejecución de estas obras con otras que pudieran existir con el fin de minimizar los efectos ambientales inducidos por la congestión del tráfico.

4.-Consideraciones ambientales con respecto al ámbito específico

4.1.-Cuestiones previas

Señalan que las indicaciones que se realicen tienen el objetivo de servir de guía orientadora y no tienen carácter definitivo sino que se perfilarán con el desarrollo de los proyectos técnicos que finalmente se elaboren.

4.2.-Aspectos de carácter general para todos los futuros proyectos y algunas consideraciones concretas para los trazados propuestos en el modelo de ordenación elegido.

En el estudio de alternativas deberá incorporarse la plasmación gráfica de todas las alternativas de trazado consideradas, así como argumentos ambientales considerados, además de los técnicos y económicos. Deberán incluirse las nuevas alternativas solicitadas en el presente informe.

Se realizará una descripción literal y plasmación gráfica, de otras alternativas consideradas en el trazado seleccionado, siendo beneficioso que se estudien alternativas de los siguientes casos concretos:

- Vías de conexión de la Circunvalación Noroeste al casco de La Laguna, deben estudiarse soluciones que eviten el fraccionamiento del suelo agrícola. En los accesos desde la circunvalación al casco de La Laguna debe ajustarse el trazado a los espacios ya transformados por la urbanización.
- Los enlaces de Los Rodeos y de la conexión con la variante de la TF-5 ya que se realiza una ocupación sustancial de terrenos etc..
- En el entorno del enlace de La Salud para intentar evitar la afección a una comunidad de *Convolvulus scoparius*, en su defecto medidas de carácter compensatorio.
- Los enlaces de la Circunvalación Norte que afecten a cauces de barrancos.
- Alargar el túnel para el paso bajo el barrio de Las Nieves para minimizar la afección geomorfológica
- Analizar los pasos deprimidos del tronco a su paso por entornos edificados.

Se aportará documentación cartográfica de la fase de inventario abordando: Hidrología, caracterización climática, inventario básico patrimonial, inventario básico de la flora y la vegetación del ámbito afectado, inventario básico de la fauna del ámbito afectado, inventario básico del medio socioeconómico del ámbito afectado, inventario geológico y geomorfológico básico del ámbito afectado, inventario básico edafológico y de suelo agrícola del ámbito afectado, inventario básico del paisaje del ámbito afectado, caracterización y valoración de las acciones del proyecto, estudio del impacto ambiental sonoro caracterizando el estado preoperacional, la fase de construcción y la fase operativa, especificando las medidas correctoras a adoptar.

También se estudiarán los posibles efectos barrera y soluciones que se adoptarán para su minimización.

En relación al transporte público se considera que el PTEO debería incorporarlas determinaciones normativas y los criterios técnicos de diseño que permitan transformar alguno de los carriles de las secciones en canales para el transporte público. En caso de que el PTEO del transporte Colectivo no estuviese aprobado previamente a la redacción de los proyectos técnicos, el PTEO debería incorporar determinaciones normativas que permitan que durante el procedimiento de evaluación, la COTMAC pueda introducir medidas específicas que permitan diseñar este tipo de canales.

Se considera necesario que se establezcan criterios normativos que permitan dotar de accesibilidad al transporte público a lo largo de los trazados propuestos.

EL PTEO deberá incluir las determinaciones que permitan que los futuros proyectos viarios contemplen los tendidos de futuros servicios complementarios(energía, eléctrica, telefonía etc...).

Además de la identificación de las acciones susceptibles de producir impactos ,la identificación y valoración de los mismos se deben adoptar medidas correctoras. Los estudios de impacto ambiental deberían considerar la restauración ambiental del entorno afectado y el compromiso del promotor de elaborar un proyecto de Restauración.

En cuanto al Programa de Vigilancia Ambiental, se recomienda que se estructure en la siguientes etapas: Verificación , Seguimiento y Control, Redefinición del programa de vigilancia ambiental, Emisión y remisión de informes.

A continuación se añade un anexo con el resumen de las alegaciones del avance del PTEO.

B) Informe emitido por el Servicio de Biodiversidad de la Dirección General del Medio Natural

1.-Introducción

El objeto del informe es el análisis relativo a la afección del proyecto PTEO

2.-Metodología aplicada

Se realiza un análisis de la documentación que compone el PTEO

3.-Análisis de la situación

Se enumeran los cinco efectos ecológicos primarios que las infraestructuras provocan sobre la fauna y flora:

- Pérdida de habitat
- Perturbaciones ocasionadas por el ruido , contaminación química y lumínica
- Mortalidad por atropello
- Efecto barrera

- Dispersión de nuevas especies alóctonas invasoras

Estos efectos dependen de las características de la infraestructura y los efectos son más adversos en Canarias debido a la fragilidad del territorio, endemismos, habitats, etc...

Parmacella tenerifensis

La superficie que comprende el PTEO coincide con el área de distribución de un molusco gasterópodo, *Parmacella tenerifensis*, catalogado como en peligro de extinción. La afección se corresponde con el tramo de carretera que comprende el sector delimitado por la cabecera sureste del aeropuerto del Norte y las rotondas de la Av Trinidad-Padre Anchieta , Geneto y camino San Francisco de Paula., también es cierto que el habitat en la zona ha sido transformado por la desmesurada urbanización. Las afecciones podrían ocasionar la extinción de la especie. EL PTEO propone una serie de medidas de protección para la *Parmacella tenerifensis*, entre ellas la elaboración de un proyecto técnico de rescate físico previo a las obras, sobre esto se informa que todas las estrategias que contribuyan a evitar la desaparición de una especie incluida en el CEAC deberá ser objeto de un Plan de recuperación cuya elaboración y aprobación son competencia exclusiva del Gobierno de Canarias. El Plan de recuperación de la *Parmacella* actualmente se encuentra en fase de redacción y ya ha sido tenida en cuenta la afección de los viarios sobre la especie, siendo este Plan el que establezca la estrategia de actuación.

Si en el momento de ejecución del viario no se hubiere aprobado el Plan de recuperación de *Parmacella*, no sería posible ejecutar el citado proyecto de rescate debido a las prohibiciones establecidas en el art4 del D151/2001 de 23 de Julio, salvo que pudiera acogerse a las excepciones previstas en el art7.

Consideran que el PTEO debería incluir en los art. 60 y 75 del texto normativo lo siguiente, “evitar en la medida de lo posible en todo el área de distribución de la especie la apertura de caminos de acceso innecesarios, el acopio de materiales derivados de la obra, el emplazamiento de instalaciones auxiliares, o cualquier otra actividad que pudiera contribuir a un deterioro significativo del habitat de esta especie”

Área de importancia ornitológica IBA Los Rodeos-La Esperanza

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial ha realizado un análisis sobre la IBA nº 360 “Los Rodeos –La Esperanza” por la importancia ornitológica de esta área motivada por la presencia de una subespecie de terrera marismeña (*Calandrella rufescens rufescens*) incluida en el CEAC en la categoría “en peligro de extinción” y como zona de paso e invernada de aves interesantes a escala insular, dicha IBA no figura en la actual propuesta de nuevas ZEPA, la cual ya ha sido sometida a información pública y será aprobada próximamente. La Consejería de Medio Ambiente se ampara en una serie de argumentos para no incluir dicha IBA en la nueva propuesta de ZEPA. Tras realizar un estudio se considera desaparecida de forma natural de el enclave del Norte de Tenerife a la especie *Calandrella rufescens*.

AL no estar protegida esta área se considera que no se debe incluir en el documento normas de obligado cumplimiento como puede ser la definición de medidas compensatorias para las especies reseñadas.

Medidas preventivas y correctoras para evitar otras afecciones sobre la fauna

La zona designada como IBA Los Rodeos-La Esperanza es un área agrícola, habitat para la pervivencia de ciertas especies de aves como los fringílidos, así como ciertas rapaces. Las afecciones más importantes son las perturbaciones producidas por el ruido y la contaminación lumínica y por otro el riesgo de atropello. Para evitar atropellos en zonas donde existe una densidad relativamente alta de animales se contempla la instalación de vallados perimetrales en las siguientes áreas:

- Circunvalación Oeste- Los dos tramos comprendidos dentro de los límites de la IBA nº 630 “Los Rodeos-La Esperanza”
- Ronda Oeste-Los tramos aéreos de las vías que conforman la Ronda Noroeste

En los art. 60 y 75 del PTEO el empleo de luminarias especiales se justifica para aminorar la contaminación lumínica y no para evitar el deslumbramiento. No se observan afecciones de interés en cuanto a flora y fauna amenazada.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL PORTADA:

No aporta Documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

En primer lugar, informar que con fecha 21 de junio de 2004 se dio traslado de tres ejemplares del Avance del Plan Territorial Especial a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial (dos para la Viceconsejería de Medio Ambiente y uno para la Viceconsejería de Ordenación Territorial).

Los dos apartados que inician la alegación realizan un resumen de los principales contenidos del Plan Territorial Especial, por lo que no se realiza ninguna observación al respecto. Igualmente sucede con el apartado nº 3, en el que se realizan consideraciones ambientales con respecto a las alternativas planteadas en el ámbito extenso del Avance del Plan Territorial Especial. Este documento ya fue sometido a información pública con fecha de 18 de junio de 2004 por lo que su análisis y consideración no es objeto del presente documento.

De cualquier manera, y en lo que respecta a la propuesta realizada en cuanto a la posibilidad de estudiar una nueva alternativa en túnel entre el enlace de conexión con la Variante de TF-5 y el entorno sureste de la Montaña de La Cueva, cabe mencionar que se ha analizado su viabilidad, descartándose su estudio debido a que la pendiente máxima en túnel es de un 3 %, lo que imposibilita alcanzar las cotas necesarias con el recorrido propuesto.

Ambas alternativas inducen riesgos potenciales sobre diversos valores ambientales, por lo tanto se propone el estudio de una nueva alternativa con nueva planta y alzado, un túnel entre el enlace de conexión con la Variante de TF-5 y el entorno sureste de la Montaña de La Cueva

En cuanto a las consideraciones ambientales con respecto al ámbito específico (punto 4 de la alegación), se realiza a continuación su análisis y comentario:

En lo relativo al estudio de alternativas de los proyectos, en algunos casos se han plasmado nuevas soluciones derivadas de las sugerencias presentadas (accesos anillo de La Laguna, enlaces de Los Rodeos y de conexión con la variante de la TF-5), mientras que el nivel de detalle de otras ha aconsejado su análisis con información más específica (campaña geotécnica) durante la elaboración de los proyectos de construcción (Túnel de las Nieves, enlaces de la circunvalación Norte)

Respecto a las indicaciones generales sobre los contenidos ambientales que deben ser incorporados a los estudios de impacto ambiental que en su caso y en el futuro se elaboren, éstos serán incorporados al articulado de la normativa del Plan Territorial Especial.

Para la implantación de transporte público, se deja abierta la posibilidad desde la normativa del PTE (artículo 37) que las infraestructuras desarrolladas se modifiquen para posibilitar la implantación de transporte público en las mismas y garantizar su funcionalidad.

En cuanto al informe presentado por el Servicio de Biodiversidad de la Dirección General del Medio Natural, cabe destacar lo siguiente:

En lo que respecta a la afección al molusco gasterópodo *Parmacella tenerifensis* por la Ronda Sur y la Variante TF-5 del Anillo de La Laguna, entre las directrices de la normativa del PTE será recogida la imposibilidad de realizar la medida propuesta de realizar el rescate físico previo a las obras y su mantenimiento en cautividad ya que es competencia exclusiva del Gobierno de Canarias a no ser que se cuente con la autorización competente.

Asimismo será tenida en cuenta la innecesariedad de adoptar medidas preventivas y compensatorias para *Área de importancia ornitológica IBA Los Rodeos-La Esperanza*, ya que se trata de un área sin importancia debido a la ausencia de terrera marismeña y no ser un área protegida. Por este motivo se eliminará el punto correspondiente del artículo 75 de la Normativa.

En cuanto a que el jilguero (*Carduelis carduelis parva*) no se encuentra recogido como especie rara o amenazada a nivel insular; mencionar que dicha especie se encuentra recogida en el Libro Rojo de los Vertebrados Terrestres de Canarias, en la categoría de Rara.

Asimismo la normativa recogerá la necesidad de contemplar la medida de protección para la fauna consistente en la instalación de vallados perimetrales en las zonas con mayor riqueza ornitológica los tramos comprendidos dentro de los límites de la IBA nº630 “Los Rodeos-La Esperanza” de la Circunvalación Oeste y en la Ronda Noroeste, en los tramos mencionados.

Además se matizará que las luminarias especiales se emplearán para aminorar la contaminación lumínica.

ALEGACION N° 9

1. Remitente:

Cabildo Insular de Tenerife; Servicio Administrativo de Planificación y Cooperación

2. N° DE REGISTRO:

5812

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Santa Cruz de Tenerife

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Las principales consideraciones presentadas en la presente alegación son las siguientes:

- el Plan no entra a estudiar los tramos segundo y tercero del subanillo Guajara-Tacoronte que articula la subunidad comarcal Tegueste-Tejina, por lo que no se concluyen actuaciones concretas para los viarios de Valle-Guerra, Tejina, Bajamar y La Punta incluidos en dicha subunidad.

Esto se justifica desde el Plan en la medida que de los trabajos realizados se deduce la gran importancia del cierre del anillo insular y el resto de infraestructuras propuestas en la conurbación Santa Cruz - La Laguna, frente a los viarios de la subunidad Tegueste-Tejina. Para ellos, el PTEO justifica su compatibilidad con el modelo propuesto.

- En el apartado 2.3.4 de la Memoria de Ordenación, se adjunta la matriz origen/destino que caracteriza la movilidad en el año 2015 resultante de proyectar la misma matriz del año 2004 con los crecimientos previstos en los PGO de los municipios.

Se deduce que no han sido tenidos en cuenta los estudios de tráfico del sistema tranviario del área metropolitana. Estos datos deben ser incorporados como datos informativos básicos.

En cuanto las previsiones de integración de una red de transporte intermodal, el Plan hace referencia a las infraestructuras básicas del mismo presentes y previstas en el Área Metropolitana. El régimen de implantación y localización definitiva de las mismas corresponde al PTEO del Transporte colectivo, pendiente de desarrollo.

En el apartado 3.3.4 relativo a la ordenación del ámbito específico se realiza la proyección del tráfico solo para los viarios propuestos, comparando los niveles de servicio que se van alcanzando en los años 2005, 2015 y 2035 por lo que se desconoce en el año 2035 la problemática de los viarios actuales que en el 2015 han resuelto su problema de accesibilidad y funcionalidad. Este análisis puede dar lugar a prever actuaciones de mejora o ampliación de los viarios existentes.

- Se acepta el inventario de patrimonio histórico y arqueológico incluido en el documento de Aprobación Inicial, con la premisa que en la fase de Proyecto de Trazado, se profundice en la determinación más precisa de los posibles impactos que sobre el patrimonio generen los distintos ejes que se proyecten.
- En el estudio económico no se incluye la propuesta de distribución de financiación entre administraciones
- La variante de la TF-5 afecta al molusco endémico de Tenerife *Parmacella tenerifensis* (considerada “en peligro de extinción”). A este respecto, es necesario especificar, que los alrededores de la TF-24, antes de llegar al cruce del Padre Anchieta, es la única ubicación conocida de este invertebrado endémico de la isla.

Por lo que considera necesario que se incluya en el proyecto constructivo y en el estudio de impacto ambiental asociado al mismo, un estudio sobre esta especie, de forma que se puedan establecer las medidas correctoras necesarias para garantizar su supervivencia.

- Si se considera la VIA DE CORNISA como EJE VIARIO PRINCIPAL, resultaría más favorable la alternativa norte. Además, si se pretende asegurar la continuidad del tráfico insular y su segregación respecto al comarcal a través de una red VIARIA PRINCIPAL, la alternativa Norte de la Vía de cornisa se ajustaría mejor.

- La solución propuesta transcurre por el Parque Rural de Anaga y de áreas declaradas por el PIOT como de protección ambiental terrestre, por lo que según el Plan Rector de Uso y Gestión, y en especial el apartado 5.2.3.1.a). de las Normas Específicas de Protección, se prohíbe la construcción de pistas y carreteras.

A la vista de lo expuesto, la actuación no sería compatible con el régimen de usos previsto en el PRUG del Parque Rural.

No obstante, el PRUG vigente se encuentra sometido a revisión, estando próxima la aprobación inicial, debiera establecerse como alegación a la misma la inclusión de la actuación que contempla el “PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE” en este espacio natural protegido, para que sea recogida como un uso autorizable en el documento que se apruebe definitivamente.

- Debe ser considerada LA VIA LITORAL como EJE VIARIO PRINCIPAL pues permite unir la Autovía de San Andrés con la TF1. Por lo tanto, considerando los objetivos generales y los problemas que se pretenden solventar, el modelo de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana debe asegurar la continuidad del tráfico insular y su segregación respecto al comarcal a través de una red VIARIA PRINCIPAL en la que esté integrada la Vía Litoral.
- La alternativa elegida para la circunvalación Norte plantea conexiones con la totalidad de los barrios y zonas residenciales, pero no estudia de manera exhaustiva en que medida resultan afectados los viarios urbanos de acceso a Santa Cruz desde dicho eje. Proponer estos accesos como alternativas de entrada-salida de Santa Cruz supone incrementar la intensidad del tráfico por viarios que ya dan niveles de servicio muy reducidos y que presentan secciones estrictas difíciles de ampliar para aumentar su capacidad.

Por lo tanto, la Circunvalación Norte deberá tener en cada tramo en que pueda descomponerse, un diseño de su trazado y sección tipo en consonancia con los viarios urbanos con los que se conecta.

Asimismo, se debería reconsiderar el trazado de la misma reduciendo a cinco el número de glorietas existentes, solo en las intersecciones previstas con los ejes comarcales complementarios.

- La Vía litoral deberá ser considerado Vía principal. En el tramo exterior al casco de Santa Cruz tendrá la categoría de corredor insular. En el resto se compatibilizará un carácter urbano acorde a la ordenación del frente marítimo con las exigencias funcionales derivadas de la accesibilidad al Puerto y a la zona norte de la ciudad asegurando la segregación de los tráficos de paso de los meramente urbanos y portuarios.

Como conclusión, el documento para la aprobación definitiva deberá contener los siguientes aspectos:

- Con objeto de justificar la integración y compatibilidad del modelo propuesto con la subunidad Tegueste-Tejina, inclusión en el documento nº2 del PTEO, el plano al que se hace referencia en el apartado 2.1.1. del presente informe.
- Incorporación y análisis de los estudios de tráfico realizados para el Sistema Tranviario del Área metropolitana.
- Inclusión y análisis de las consecuencias de la proyección del tráfico en el 2035 sobre los viarios actuales.
- Consideración de la Circunvalación norte en el sentido indicado en el apartado 2.3 anterior.
- Los Estudios de Impacto ambiental de los Proyectos de trazado correspondientes a las alternativas que finalmente resulten viables para su ejecución incluirán:
 - Inventario, diagnóstico y medidas correctoras para proteger o minimizar los efectos sobre el patrimonio histórico y arqueológico.
 - Inventario, diagnóstico y medidas correctoras para proteger o minimizar los efectos sobre el molusco endémico de Tenerife *Parmacella tenerifensis* incluido en el Catálogo de especies amenazadas de Canarias en la categoría “en peligro de extinción”, así como el resto de especies protegidas existentes en el ámbito.
 - Se estudiarán y concretarán las acciones encaminadas a reducir el impacto paisajístico de la Variante Noroeste de La Laguna.
 - Lugar de vertido o destino apropiado de los materiales procedentes de la excavación de los túneles previstos.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL PORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

En primer lugar, mencionar que se ha incorporado el modelo de ordenación de la subunidad Tegueste-Tejina al documento Planos, al mismo tiempo que en la normativa se ha incluido un artículo, mediante el cual se remite el estudio pormenorizado de la “subunidad comarcal Tegueste – Tejina” a Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario, a desarrollar por el Cabildo Insular de Tenerife.

En lo que respecta al estudio de tráfico, se han incorporado los resultados de los estudios de demanda del tranvía y del tren del sur; no variando las asignaciones de tráfico realizadas debido a la escasa influencia de las citadas infraestructuras sobre la red viaria principal de la conurbación.

Por otro lado, al análisis de la capacidad de los viarios pre-existentes se ha considerado que la influencia de los resultados de las actuaciones propuestas del Plan Territorial del Transporte Colectivo, variarán significativamente estos resultados por lo que se esperará a su aprobación definitiva para el análisis de estos datos dentro de la revisión del presente Plan Territorial Especial.

En materia de patrimonio cultural, en el articulado de la normativa del PTE se recoge la necesidad de que en fase de proyecto de trazado o en el planeamiento de desarrollo, se incorpore un inventario patrimonial y la prospección arqueológica de los terrenos por los que se desarrollen los trazados propuestos y las superficies asociadas a la obras para localizar, identificar y evaluar con el mayor grado de detalle las afecciones al patrimonio histórico y arqueológico.

Por otro lado, la financiación de las infraestructuras objeto del Plan, se considera que es objeto de posteriores convenios entre las administraciones implicadas.

Respecto a las consideraciones medioambientales de la Circunvalación Oeste y anillo de La Laguna, explicar que los estudios de impacto ambiental de los proyectos de los diferentes viarios incluidos en el PTE, incluirán un pormenorizado análisis literal y cartográfico, de los valores paisajísticos presentes a lo largo de todas las trazas, así como una simulación de las alteraciones paisajísticas que pudieran producir los proyectos.

En lo que respecta a las observaciones realizadas a la Circunvalación Oeste, y su oposición a la misma por las afecciones medioambientales a la alternativa A. En lo relativo a que afecta a la IBA 360 (Los Rodeos - La Esperanza) y a la presencia de la subespecie *Calandrella rufescens rufescens* (considerada “en peligro de extinción”), aclarar que tal y como se refleja en el PTE y corroborado por los informes de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, en la actualidad no existe ningún ejemplar de dicha especie en la zona por lo que se trata de un área que se ha excluido de la actual propuesta de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs).

En lo que respecta a la afección a la *Parmacella tenerifensis* (considerada “en peligro de extinción”), el articulado de la normativa del PTE recoge la necesidad de que los proyectos de ejecución incorporen las medidas de protección adecuadas para garantizar su supervivencia además de incluir un estudio específico por parte de personal cualificado con el fin de poder dictaminar la posible afección a la misma.

Por otro lado, el 15 de Junio de 2004, la Consejería de Infraestructura y Planificación envió un informe a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial sobre el “Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Rural de Anaga” en el cual se solicita la compatibilización de la denominada Circunvalación Norte con las actividades autorizables dentro de la zona 3.2.Laderas de Anaga del Sur, dado que para dicha zona y de acuerdo con el art. 35.1 del documento del Plan Rector se trata de un uso prohibido “La Construcción de pistas y carreteras”, a no ser que se encuentre recogido como excepción en las actividades autorizables.

En lo que se refiere a las consideraciones respecto a la vía litoral y la circunvalación norte cabe mencionar lo siguiente:

- La clasificación que se recoge en el documento Normativa para la Vía litoral es la siguiente:
 - Autovía, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según la Ley de Carreteras de Canarias.*
 - Vía Regional y carretera de Interés Regional, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de su titularidad y funcionalidad según la Ley de Carreteras de Canarias.*

- Autovía, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según determinaciones del PIOT.*
- Vía Comarcal, según la *condición de las infraestructuras viarias según el PIOT.*

Entendiéndose que con esta clasificación se consiguen los objetivos perseguidos con la ejecución de esta infraestructura.

- En lo que respecta a la Circunvalación Norte, se considera que la opción de reducir a cinco enlaces las conexiones de la circunvalación norte no implicaría una disminución considerable de los tiempos de recorrido, por lo que esta opción mantendría una funcionalidad similar a la propuesta en lo referente a los viajes de largo recorrido.

Sin embargo, esta disminución de intersecciones si supondría una considerable reducción de la accesibilidad a los barrios altos y a las zonas centrales de Santa Cruz, objetivo principal de la Circunvalación Norte, tal y como expone el PIOT en su directriz 2.2.1.5.

Por otro lado, la disminución de intersecciones provocaría que gran parte de los usuarios desistirían de utilizar esta vía, discurriendo por los caminos actuales, gran parte de ellos con problemas de congestión.

ALEGACION N° 10

1. Remitente:

Cabildo Insular de Tenerife; Servicio Técnico de Planes Insulares

2. N° DE REGISTRO:

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Santa Cruz de Tenerife

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

El PTEO establece que las fuentes consultadas no son suficientes para detectar el patrimonio, por lo que se hace necesario un reconocimiento en campo exhaustivo, por lo que se considera suficiente la información patrimonial que incluye el documento de aprobación inicial. Debido a que esto es más propio de los trabajos de la redacción de los Estudios Informativos, Proyectos de Trazados o en su caso Proyecto de Ejecución

No obstante, los futuros documentos técnicos que se elaboren con posterioridad, al PTEO deberán incluir en su Documento normativo las determinaciones vinculantes necesarias para que los proyectos realicen los trabajos de campo necesarios para localizar, identificar y evaluar con mayor grado de detalle las afecciones al patrimonio histórico y arqueológico. Este inventario exhaustivo, junto con las medidas protectoras y/o correctoras, se integrarán en los correspondientes Estudios de Impacto Ambiental.

En relación con lo expuesto se ha apreciado que podrían resultar afectados los siguientes elementos del patrimonio arquitectónico:

La Vía litoral podría generar afecciones durante la fase de construcción las ermitas de San Telmo (BIC) y de Regla, así como sobre la antigua Batería de San Francisco, (aunque el ámbito del proyecto no llegue a invadir el entorno de protección del primero de los inmuebles citados); por lo que deberán establecerse las instrucciones precisas a los

proyectos para evitar que las vibraciones, movimientos de materiales y maquinaria puedan afectar a los valores e integridad de los mismos.

No se contempla en el Documento la afección ni posibles medidas correctoras a incluir en los proyectos respecto a los numerosos grabados rupestres (superan el millar) existentes en los bloques que integran los muros y bancales tradicionales de la zona del camino de la Mina, Geneto, Los Baldíos y, en general, en los sectores meridionales de los TTMM de Santa Cruz y La Laguna.

Se reiteran las propuestas recogidas en el informe al documento de Avance del PTEO emitido con fecha 15 de diciembre de 2004, significando o añadiendo en su caso los aspectos enunciados en el presente informe.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL PORTADA:

No aporta Documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

En cuanto al primer aspecto reflejado en la alegación, el documento normativo en su articulado, recoge la necesidad de realizar un estudio detallado de los bienes patrimoniales así como la prospección arqueológica de la traza y las superficies auxiliares a ocupar.

El trabajo de campo que se realice será el oportuno en cada caso para la completa identificación y valoración de los recursos patrimoniales, y de esta manera determinar la afección que pudiera producir el proyecto (directa, indirecta o difusa). Además se recoge la necesidad de arbitrar las medidas oportunas para garantizar la conservación del patrimonio y contrastar su idoneidad y viabilidad con el órgano competente, conforme a lo establecido en el artículo 51 de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.

Con la inclusión de estos aspectos en el articulado de la normativa se garantiza la protección de los elementos patrimoniales, tanto conocidos como desconocidos, existentes en el entorno de los proyectos (entre los que se encuentran los elementos patrimoniales citados en la alegación).

4.1.- ASOCIACIONES Y PARTICULARES

ALEGACION Nº11

1. Remitente:

Carlos Melián Gómez

2. Nº DE REGISTRO:

19.041

3. Nº DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

La Laguna

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Reclama que después de varias planificaciones siempre se consiguió que la vía se ajustara en su trazado con la realidad del terreno y con la zona, siendo aceptado por la gran mayoría de los vecinos.

En este plan no se ha tenido en cuenta, habiendo grandes afecciones para las edificaciones existentes en la zona.

Solicita que se tenga en cuenta el trazado contemplado en un plano aportado por él, donde al corregir una de las rotondas de la Ronda Sur y se consigue no afectar a ninguna edificación.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

FOTOS DEL BIEN AFECTADO, FOTOCOPIA PGO DEL SISTEMA VIARIO, PGO LA LAGUNA

7. INFORME A LA ALEGACION PRESENTADA

En la redacción del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife se tendrán en cuenta las indicaciones reflejadas en el escrito presentado, así como en los futuros proyectos de trazado o construcción. La modificación quedará como sigue:



Alegación admitida en relación a la modificación de la Ronda Sur.

ALEGACION Nº 12

1. Remitente:

Rafael Plañiol (Consejero Delegado de CELGAN S.A.)

2. Nº DE REGISTRO:

19.575

3. Nº DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

La Laguna

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Alega que su compañía que acaba de trasladarse a su nuevo domicilio, donde ha construido la correspondiente fábrica, almacenes etc., que, con arreglo al Plan de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife, resulta que estaría afectado por expropiación una importante parcela de su industria, donde su fábrica aparecería dividida por la mitad, y sus instalaciones recién construidas, con la más avanzada tecnología quedaría inservibles.

Se pide otras soluciones para realizar el trazado de esa vía de circunvalación por los Baldíos, atendiendo además a el interés publico en virtud de la enorme indemnización expropiatoria que habría de pagarse a esta compañía, al suponer prácticamente su paralización.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

PLANO DEL PGO, COPIA DE PODER

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

En la presente fase del Plan Territorial Especial, se han analizado con detalle las principales afecciones existente, con el fin de conseguir minimizar las expropiaciones necesaria para la ejecución de la vía.

En el caso que nos ocupa, la necesidad de establecer un enlace de conexión con la TF-265 y con el sur de San Cristóbal de al Laguna, implica la afección a la fabrica de CELGAN.

Los diversos tanteos de trazado que se han realizado no han mejorado la solución prevista, por lo que no es posible realizar otro trazado que logre desafectar el bien.

Por tanto, en el Expediente Expropiatorio que se incoará en el Proyecto de trazado o construcción, se indemnizarán tanto los bienes como los derechos afectados por la ejecución de las obras.

SUGERENCIA Nº 13

1. Remitente:

Juan José Álvarez Lugo

2. Nº DE REGISTRO:

20.541

3. Nº DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

La Laguna

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

En relación al anillo de La Laguna, planta normativa (hoja Nº 13 de 14), reclama:

-Después de distintas planificaciones de esa vía, según se ve en los planos del nº 1 al 5 (aportados en la alegación) y de varias reclamaciones, siempre se consiguió que la vía se ajustara en su trazado con la realidad del terreno (plano nº 3).

-En el Plano nº 4 se puede apreciar como el trazado ha sido desarrollado de manera más coherente, discurrendo estas vías y aprovechando las ya existentes.

-Este proyecto fue aprobado por la gran mayoría de los vecinos de la zona.

-En el plano nº 5 y 6 se ve como no se han tenido en cuenta. Habiendo afectaciones muy agresivas para las edificaciones existentes en la zona.

- En el plano nº 3 la vía se había ajustado, al lateral izquierdo de los terrenos que están libres, y al lateral derecho de las edificaciones, y corrigiendo sensiblemente la rotonda, no afectaba a ninguna de ellas.

- Con lo que solicita a la consejería, que tenga en cuenta el trazado contemplado en el plano nº 3.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

Plano de PGOU, planos de situación, del trazado que le afecta y fotos

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

En la redacción del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife se tendrán en cuenta las indicaciones reflejadas en el escrito presentado, así como en los futuros proyectos de construcción, la modificación quedará como sigue:



Alegación admitida en relación a la modificación de la Ronda Sur.

ALEGACION Nº 14

1. Remitente:

Mª Candelaria Gil

2. Nº DE REGISTRO:

21015

3. Nº DE ALEGANTES:

4

4. LOCALIDAD:

Santa Cruz de Tenerife

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

- 1) No se entiende que, si en cumplimiento de la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003 de Directrices de Ordenación General y Directrices de Ordenación del Turismo (publicada en el BOC el 15 de abril de 2003), el Cabildo haya acordado la suspensión de numerosos Planes Territoriales hasta que no se proceda a la adaptación del PIOT a las directrices contenidas en dicha Ley, ahora, no haga lo mismo con este Plan Territorial en el que existen numerosas referencias que lo consideran con un instrumento de desarrollo del sistema viario del PIOT, teniendo en cuenta que además así viene exigido en la Directriz 97 de la Ley 19/2003. Por tanto, se exige que su aprobación inicial sea declarada nula de pleno derecho.
- 2) La justificación del viario que contempla el Plan, se basa exclusivamente en el análisis de varios estudios que refieren datos de movilidad del vehículo privado, en vez de recoger en su análisis los objetivos y principios recogidos en Las directrices sobre Infraestructuras, Sistema viario y Transporte Colectivo de la Ley 19/2003.
- 3) La Ley de Directrices establece como principio, la preferencia de mejorar las infraestructuras existentes sobre la nueva implantación de viarios, así como la potenciación de transporte colectivo sobre el particular, por lo que no se encuentra justificación a la creación de nuevas vías de transporte como las propuestas.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

En relación al primer apartado de la alegación se tiene:

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- Compete al Consejero de Infraestructuras, Transportes y Vivienda la resolución del procedimiento de información pública, al amparo de lo previsto en el artículo 24.1.c) y 2 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.

SEGUNDO.- Mediante Resolución de la Dirección General de Urbanismo de 7 de septiembre de 2005(BOC nº 183, de 16 de septiembre), se hace publico Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, de 28 de julio de 2005, relativo a contestación de consulta de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, sobre tramitación y aprobación de Planes Territoriales de Ordenación, formulada al amparo de lo previsto en el artículo 226 del citado Texto Refundido.

TERCERO.- A los efectos de lo previsto en el artículo 89.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se transcribe el citado acuerdo:

“La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 28 de julio de 2005, adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

Consulta de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda sobre tramitación y aprobación de Planes Territoriales de Ordenación.

Primero.- Asumir el contenido de los informes elaborados por el Servicio de Ordenación Territorial, con fecha 21 de junio de 2005, y por el Servicio de Apoyo a la C.O.T.M.A.C. Oriental, de 18 de julio de 2005, en relación a la consulta formulada por la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda sobre la posibilidad de tramitar y aprobar Planes Territoriales de Ordenación atendiendo a la suspensión contenida en la Disposición Transitoria Tercera, 1, de la Ley 19/2003, de 14 de abril, y, en consecuencia, emitir la consulta formulada en el siguiente sentido:

1º) La prohibición contenida en la Disposición Transitoria Tercera 1, de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprobaron las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo en Canarias, según la cual no se podrá aprobar ni continuar la tramitación de ningún Plan Territorial de desarrollo de los Planes Insulares que antes del 15 de abril de 2005 no hubiesen aprobado provisionalmente el documento de adaptación a las Directrices de Ordenación General, no afecta a aquellos planes que, aún previstos en los Planes Insulares de Ordenación, constituyan el ejercicio de funciones propias de las Administraciones competentes por razón de la materia, como sucede a la Consejería de Infraestructuras con carreteras de Interés General.

2º) El Plan Insular de Ordenación tiene por objeto la definición del modelo insular y, dentro de éste, la coordinación de las distintas políticas y potestades territoriales y sectoriales con relevancia sobre el territorio insular sin que, en ningún caso, esa coordinación suponga un desapoderamiento o pérdida de competencia de las Administraciones coordinadas. Entender lo contrario supondría llegar a conclusiones incongruentes como admitir que la Consejería de Infraestructuras podría desarrollar sus competencias en materia de planificación de carreteras en islas carentes de Plan Insular de Ordenación y no podrían ejercerlas en islas en las que exista un Plan Insular de Ordenación en vigor.

La medida de suspensión persigue únicamente priorizar y concentrar los esfuerzos de las administraciones obligadas a la adaptación, en este caso los Cabildos Insulares, al cumplimiento de este deber, evitando que disperse sus medios personales y materiales en desarrollos que, siendo de su propia competencia, interfieran en el proceso en perjuicio del interés general prevalente, declarado por la Ley, de adaptarse en el menor tiempo posible para configurar un marco jurídico estable y seguro.

3º) La única diferencia que debe deducirse de la ordenación sectorial prevista en un Plan Insular es la de poder indicar en el Plan Territorial Especial de desarrollo, que corresponde tramitar a la administración competente por razón de la materia, el carácter vinculante de sus determinaciones, frente a los que careciendo de reconocimiento en otro instrumento de ordenación, se desarrollan por Planes Territoriales Especiales autónomos en los que sus determinaciones no tendrán carácter vinculante, aunque, en este último caso, siempre podrán ser impuestas, con obligación de adaptar el planeamiento vigente, mediante la técnica prevista en el artículo 167 del Texto Refundido o, incluso, en supuestos más excepcionales, mediante el procedimiento previsto en el artículo 47 del Texto Refundido,

siempre que, en uno y otro caso, exista un motivado Interés General prevalente de tales determinaciones sobre las del planeamiento en vigor.”

Por lo expuesto, se desestima la presente alegación en el trámite de información pública a la aprobación inicial del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife.

En relación al segundo apartado de la alegación

El Plan Territorial Especial justifica la conveniencia de las alternativas seleccionadas desde los puntos de vista territorial, ambiental, socioeconómico y funcional en el apartado “2.3.5. Descripción y justificación de la propuesta de ordenación y modelo territorial al que se avanza”, lo que está apoyado en la realización de un análisis pormenorizado y del desarrollo de un estudio multicriterio incluido en el apartado “2.3.4. Análisis ponderado de alternativas” e incluye un completo estudio de tráfico que modeliza la red viaria futura y realiza la correspondiente asignación de tráfico, constatando la bondad de la solución adoptada en el año horizonte de las infraestructuras.

Los análisis multicriterio, siguen la metodología utilizada tanto por organismos nacionales como territoriales, empresas privadas y organismos internacionales para la selección de alternativas de diversas infraestructuras en Estudios Informativos y de Viabilidad.

Es, por tanto, un método de gran aceptación y uso generalizado, habiéndose utilizado con éxito en Estudios y Planes territoriales desarrollados en un gran número de estudios.

Los pasos que sigue el análisis multicriterio tipo y del empleado en el Plan Territorial Especial son los siguientes:

- Definición explícita de los objetivos y las variables de valoración. Se seleccionan los objetivos a analizar, que en este caso coinciden con los criterios seguidos durante todo el desarrollo del Plan: territorial, socioeconómico, funcional y medioambiental. Asociadas a cada uno de estos objetivos se seleccionan las variables que van a ser tenidas en cuenta durante el análisis multicriterio de comparación y selección de alternativas.

- Evaluación de las variables consideradas. Una vez seleccionadas las variables a analizar, se realiza dicho análisis de forma numérica, de forma que se obtiene la comparación de la forma más objetiva posible.
- Determinación de la importancia relativa asociada a las variables consideradas. Tras obtener indicadores numéricos para cada una de las variables analizadas, se pretende en este punto adecuar todos estos indicadores a una misma escala numérica, de forma que sean comparables entre sí.
- Desarrollo y aplicación de la regla de decisión a emplear. Tras obtener unos valores numéricos comparables para cada uno de los indicadores, se pasa en este punto a elegir y aplicar las reglas de decisión que permitan seleccionar la alternativa óptima entre las planteadas.

Como reglas de decisión se han seleccionado los métodos Pattern y Electre I, ambos de gran uso y aceptación generalizada, de forma que la utilización de un único método no desemboque en algún tipo de sesgo en el resultado.

En primer lugar se aplica el método Pattern, de agregación total. Consiste en ponderar las puntuaciones de cada objetivo con los pesos asignados y sumarlas para obtener una puntuación final para cada alternativa. Y, posteriormente, se aplica la regla de decisión Electre, el cual es un método comparativo que proporciona la preferencia entre pares de alternativas, es decir, para cada par de alternativas A y B proporciona una matriz de preferencias que indica si A es significativamente mejor que B, si B es significativamente mejor que A o si A y B son similares, sin tener en cuenta unos pesos fijos, sino en función de las posibles variaciones de los mismos.

De esta forma, se obtiene por dos métodos diferentes la alternativa óptima de entre las planteadas. En caso de que el resultado coincida para ambos métodos, se considera la alternativa presentada por ambos como la óptima.

En relación al tercer punto de la alegación:

Para la implantación de transporte público, se deja abierta la posibilidad desde la normativa del PTE (artículo 37) que las infraestructuras desarrolladas se modifiquen para posibilitar la implantación de transporte público en las mismas y garantizar su funcionalidad. Si bien, la ordenación del transporte colectivo es objeto de la incorporación al *Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte Colectivo*, contemplado en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

Artículo 37.- El transporte público. (ND)

Las secciones tipo de los tramos o las condiciones geométricas de las intersecciones de las infraestructuras objeto del PTE podrán ser variadas para incorporar carriles de transporte público, en base a las conclusiones del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte Colectivo, contemplado en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 12 y 19 de la presente normativa.

ALEGACION Nº 15

1. Remitente:

Rudy de Coster

2. Nº DE REGISTRO:

21017

3. Nº DE ALEGANTES:

2

4. LOCALIDAD:

La Laguna

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Idem alegación 13

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

Idem alegación 13

SUGERENCIA Nº 16

1. Remitente:

AAVV San Isidro del Centenero

42. Nº DE REGISTRO:

21093

.3. Nº DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

La Laguna

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

La AAVV San Isidro del Centenero en relación con los afectados de la calle La Zanca y del barrio de El Centenero expone sus alegaciones y propuestas por estar afectados por los márgenes de dominio público y de límite de edificación (según la Ley territorial 9/1991, de 8 de mayo y el decreto 131/1995, de 11 de mayo) en el tramo comprendido entre el Camino San Francisco de Paula (TF-265) a su paso por la finca de La Zanca y barrio de El Centenero (Circunvalación Oeste). Así mismo presenta su total disconformidad con la conexión que se pretende hacer de la calle La Zanca con una de las rotondas que posibilita la incorporación con la Vía Exterior, ya que esto supondría la apertura de la calle, una vía que no es adecuada para soportar el tráfico que se le pretende dar.

Por lo que proponen:

1º Ya que la citada pista pasa por debajo del Camino San Francisco de Paula a la altura de la Finca la Zanca, proponen que la vía la metan dentro de un túnel desde el Camino San Francisco de Paula hasta pasada la Montaña de Los Giles, con lo que los márgenes de dominio público y de límite de edificación se reducirían.

2º Que la calle La Zanca permanezca tal y como esta actualmente, sin salida. Como alternativa proponen que al lado derecho del anteriormente citado túnel o encima de este, según sea más factible, se habilite una vía mas adecuada al uso que se le pretende dar. Si se

eligiera la alternativa de hacer la calle al lado derecho, proponen aprovechar la superficie del túnel para hacer un parque o una zona deportiva.

3º Al estar la salida del túnel pasando la Montaña de Los Giles, proponen que las rotondas de conexión a la autopista las hagan más abajo, ya que hay terreno libre y no afecta a ninguna vivienda y con esta se liberaría también la zona industrial.

4º desplazar la autopista de su trazado original, desde la salida del posible túnel anteriormente citado hasta pasado Los Migueles donde volvería a recuperar su trazado inicial, liberando así a las casas afectadas por el margen de límite de edificación y las que están dentro del margen de límite de edificación.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

Relación de firmas

Plano de su propuesta de posible túnel

Plano de propuesta de modificación del trazado original de la Vía Exterior.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

Primero –No es viable la realización del túnel, debido a la pendiente máxima permitida en túneles (3 %), la cual imposibilitaría conectar en cótale inicio y el final del trazado propuesto.

En el Expediente Expropiatorio que se incoará en el Proyecto de trazado o construcción, se indemnizarán tanto los bienes como los derechos afectados por la ejecución de las obras.

En cuanto a las afecciones ambientales, en el correspondiente proyecto de trazado o construcción se establecerán las medidas correctoras correspondientes que atenuarán las citadas afecciones.

Segundo- Respecto a la consideración de dejar la calle la Zanca sin salida se tendrá en cuenta, y respecto a las dotaciones de esparcimiento o de cualquier otro tipo, no son objeto del presente PTEO.

Tercero-En relación al enlace planteado en los planos que se aportan con la alegación se informa que el mismo es inviable porque incumple la norma 3.1 IC, en los siguientes puntos.

8.2.-Ramales

...El ancho de los ramales de enlace vendrá definido por los siguientes valores:

Ramales de un solo sentido:

Arcén derecho: Mínimo la anchura del arcén de la carretera de la que se desprende el ramal con un valor no inferior a un metro y medio (1.5 m).

Arcén izquierdo: Salvo justificación en contrario, un metro (1 m).

Ancho de carriles: Ramal con un carril, tres metros y medio (3,5 m) más sobreecho con un valor mínimo de ancho del carril de cuatro metros (4 m). Ramal con varios carriles, tres metros y medio (3,5 m) más sobreecho.

Plataforma total: Mínimo seis metros y medio (6,5 m).

8.3.-Enlaces

... A efectos de la ubicación de los enlaces se respetarán, salvo expresa justificación en contrario, las siguientes distancias:

En carreteras de calzadas separadas.

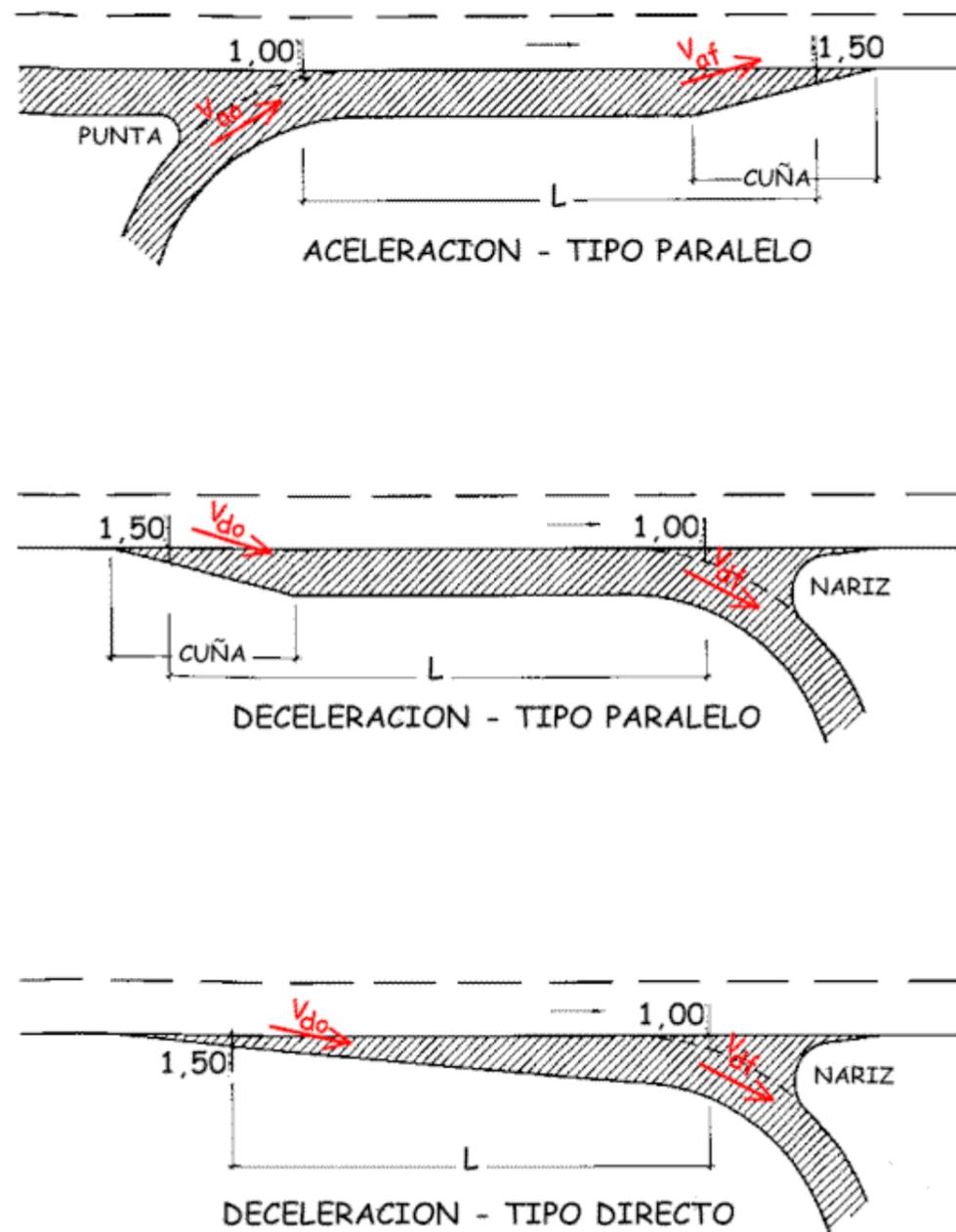
La distancia entre enlaces consecutivos será superior a seis kilómetros (6 km), medida entre las secciones características de los carriles eje cambio de velocidad más próximos.

En carreteras de calzada única.

En carreteras de calzada única en las que esté prevista la duplicación de calzada, será de aplicación la prescripción anterior.

En carreteras de calzada única sin previsión de duplicación de calzada, la distancia entre enlaces consecutivos, será como mínimo de dos kilómetros (2 km) medida entre las secciones características de los carriles de cambio de velocidad más próximos.

7.4.4.-Carriles y cuñas de cambio de velocidad



Cuarto-La propuesta de desplazamiento del tronco de la autopista lleva consigo el desplazamiento de las rotondas del enlace correspondiente afectándose a algunas viviendas situadas en el entorno de la calle La Zanca, sin que ello lleve aparejada ninguna liberación de suelo.



Nueva conexión de la Circunvalación Oeste, sin enlazar con la Calle de la Zanca.

Además incumple completamente el apartado de 7.4.4.1.2.-Dimensiones de los carriles

ALEGACION Nº 17

1. Remitente:

ELSA MARGARITA MOLINA TEJERA

2. Nº DE REGISTRO:

21.216

3 Nº DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

LA LAGUNA

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Se encuentra en desacuerdo con el trazado referido en el Plan para la vía denominada CIRCUNVALACIÓN OESTE, debido a que ésta al paso por su propiedad, la cual consiste en una finca rústica con parte urbana, una vivienda unifamiliar, un tanque para almacenamiento de aguas para riego, y en la que además conviven seis personas, provoca:

- a. Un alto grado de impacto acústico y ambiental (humos).
- b. Una división de su propiedad en dos mitades.
- c. Eliminación del tanque de riego y piscina

Entiende que existen otras opciones de paso para dicha vía sin que se afecte a su propiedad y a otras cuatro viviendas de la zona, adjuntando un plano con una propuesta de actuación.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

- Alegación
- Copia del BOC nº 211
- Plano Circunvalación Oeste, marcando la propiedad
- Plano de actuación propuesto.

- Plano de actuación propuesto donde se marca la inclinación extraña del trazado que afecta a su propiedad.

7. INFORME A LA ALEGACION PRESENTADA

En la redacción del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife se tendrán en cuenta las indicaciones reflejadas en el escrito presentado, así como en los futuros proyectos de construcción, la modificación quedará como sigue:



Alegación admitida en relación a la modificación de la Circunvalación Oeste.

ALEGACION N° 18

1. Remitente:

José Antonio Izquierdo Barroso

2. N° DE REGISTRO:

21422

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

La Laguna

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Presenta su desacuerdo con la expropiación de su vivienda, en la que posee 1186 m2, con huertas y frutales, garaje y vivienda de 100 m2, de la que se encuentra pagando hipotecas y esta totalmente legalizada.

Además alega que en dicha vivienda viven cuatro personas.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

DNI, fotocopia del plano de situación de la vivienda.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

Analizado con detalle el trazado en la zona de afección, no ha sido posible realizar otro trazado que logre desafectar el bien.

En el Expediente Expropiatorio que se incoará en el Proyecto de trazado o construcción, se indemnizarán tanto los bienes como los derechos afectados por la ejecución de las obras.

ALEGACION N° 19

1. Remitente:

JESUS SEBASTIÁN ACOSTA PACHECO

2. N° DE REGISTRO:

21.431

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

LA LAGUNA

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

1) Se encuentra en desacuerdo con el trazado referido en el Plan para las siguientes vías:

- a. *CIRCUNVALACIÓN OESTE: VÍA EXTERIOR.*
- b. *ANILLO DE LA LAGUNA: VÍA DE RONDA.*
- c. *AFECCIONES EN EL PUEBLO DE "EL CENTENERO".*

Porque dicho trazado provoca:

- Pérdida de uno de los suelos más fértiles de la isla.
- Contaminación acústica.
- Polución
- Alteración de la calidad de vida.

Además dicho Plan, no respeta las directrices establecidas por el PIOT sobre protección económica de la agricultura de medianías y no respeta el P.G.O.U. de La Laguna en cuanto a la clasificación del suelo de la Vega de La Laguna

2) Que las mencionadas vías atentan contra:

- a. La Naturaleza
- b. Medio Ambiente.

- c. Patrimonios (Económico, Natural, Medio Ambiental, Arqueológico, Etnográfico, Arquitectónico, Histórico y Cultural) de las zonas por donde se pretende que discurran.
- d. Principios Constitucionales.
- e. Dignidad de los Seres Humanos.

Pues contrariando lo establecido en el PIOT en cuanto que este determina las zonas afectadas como ZONA DE PROTECCIÓN ECONOMICA para proteger la agricultura de medianías y sin embargo se intentan trazar vías cuya finalidad es favorecer la ESPECULACIÓN de los terrenos adyacentes.

- 3) Realiza una descripción de la Circunvalación Oeste a la que aporta un plano correspondiente al PTEO, y otros sobre los que dibuja la afección a su propiedad y a la de sus familiares, con objeto de que el equipo redactor tenga más conocimientos geográficos.
- 4) Realiza una descripción de los núcleos atravesados por la Circunvalación Oeste en el entorno del Barrio de El Centenero.
- 5) Que la CIRCUNVALACIÓN OESTE: a su paso por el pueblo de “ EL CENTENERO” afecta a muchas propiedades clasificadas como SUELO RÚSTICO PROTEGIDO de PROTECCIÓN AGRARIA, PAISAJÍSTICA Y MEDIOAMBIENTAL, y además afecta a gran parte de suelo URBANO CONSOLIDADO, con las FRANJAS de DOMINIO PÚBLICO y LIMITE DE EDIFICACIÓN; además a viviendas, nave industrial de la compañía GELGAN, viales, causando gran impacto ecológico, daños a la economía en el sector industrial y agrícola y al patrimonio, con la pérdida de calidad de vida de los habitantes del pueblo.
- 6) Que el citado P.T.O.E. DEL SISTEMA VIARIO tendrá en cuenta en su redacción el PLAN ESPECIAL DE RESTAURACIÓN PAISAJÍSTICA DE LA CANTERA DE MONTAÑA DE LOS GILES, según el PGOU de La Laguna. Que el PTEO culmina un atentado ecológico y medioambiental comenzado por el ayuntamiento de La Laguna , que impedirá la recuperación paisajística de la zona..
- 7) Que el P.T.O.E. DEL SISTEMA VIARIO DE L AREA METROPOLITANA DE TENERIFE no ha tenido en cuenta en su redacción la ZONA ETNOGRÁFICA Y

ARQUEOLÓGICA DE INCALCULABLE VALOR formada por LOS LAVADEROS, LOS CHARCOS y EL SALTO DEL LEZCANO ó MARRERO.

- 8) Que la CIRCUNVALACIÓN OESTE: VÍA EXTERIOR afecta a una finca de la que es copropietario, en la zona del enlace de Los Giles , agravándose con la afección producida por la FRANJA DE DOMINIO PUBLICO, que deja a la finca sin frente y sin linde con la MONTAÑA DE LOS GILES y sin accesos; por lo que lo más conveniente es que sea expropiada la totalidad de la finca. Así mismo, dicha VÍA EXTERIOR, afecta en cuanto al LIMITE DE EDIFICACIÓN se refiere a una finca, de la que el alegante es copropietario, clasificada como SUELO URBANO RESIDENCIAL denominada CASAS CENTENERO, afectando además a varias viviendas. Además de lo anterior señala la problemática para la solución de abrir la calle camino la Zanca cerrada en la MONTAÑA DE LOS GILES y convertirla en un acceso para acceder desde el CAMINO DE SAN FRANCISCO DE PAULA a la autopista pues la mencionada calle sólo dispone de un ancho de 8 m por tanto no admitiría un doble sentido.

Y por tanto, propone que el PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL AREA METROPOLITANA DE TENERIFE anule por considerarse innecesarias las mencionadas infraestructuras y tome como alternativas las siguientes:

- Referente a la CIRCUNVALACIÓN OESTE:, tome como alternativa más viable el desplazamiento de la actual TF-5 en Guamasa, por medio de un túnel bajo el aeropuerto hasta llegar a la actual con la Vía de Ronda, convertir la TF-5 desde esta conexión hasta Guamasa en una Rambla o Avenida y enlazar la Rambla Urbana EJE GENETO - LOS BALDÍOS a la altura del Padre Ancheta ampliando la misma hasta donde estime oportuno el Ayuntamiento de Santa Cruz evitando el menor impacto posible en la MONTAÑA DE LOS GILES, MONTAÑA NORDELO, LA FAJANA, BARRANCO DE LAS PEDRERAS, BARRANCO DE EL MOCAN, EL LEZCANO O MARREROS. Con respecto al CIERRE DEL ANILLO INSULAR EN EL AREA METROPOLITANA DE TENERIFE considera que ya existe y que lo lleva a cabo la actual TF-2, pues por ella no transitan

los vehículos al 100% de su capacidad y lo único que se debería hacer es mejorar sus conexiones con la TF-5 y la TF-1

En caso de no ser aceptada la propuesta anterior se hace una segunda propuesta consistente en:

- Que la Autopista atraviese la FINCA LA ZANCA SOTERRADA, hasta llegar a la Montaña de Los Giles donde saldría al descubierto y continuaría desplazándose más al naciente, desplazar el enlace para conectarlo a la calle propuesta en el PGOU de La Laguna, que el Barranquillo, Vereda y Fuente queden al descubierto y sigan su curso en túnel por debajo de la Autopista y que cuando la Autopista llegue al Barranco de Las Peredas y salga de el Barranco de El Mocán, El Lezcano o Marreros discorra elevada con “pilares de sujeción” para proteger el camino Real del Lezcano, los Barrancos y zonas arqueológicas y etnográficas existentes. El trazado de la Autopista sería ampliado en La Asomada para su acceso al túnel en la Finca La Zanca y volvería a su trazado previsto en El Cercado. Para la conexión de la Autopista con la carretera insular TF-265 y la Rambla Urbana Eje Geneto-Los Baldíos, se propone que se prolongue la calle propuesta por el P.G.O.U. de La Laguna por Los Llanos de la Montaña de Nordelo bordeando las tierras del Suelo Urbanizable Geneto Once Sur GE-11 y que se conecten a esta prolongación la Avda. El Centenero y La Calle Camino El Drago y continuar la prolongación bordeando las tierras de Celgán S.A. hasta llegar a una rotonda en la Montaña de Los Giles sobre el Túnel y terreno que conectaría esta prolongación con la rambla Eje Geneto - Los Badíos y una calle de nueve metros, un parque urbano de 27 metros de ancho y una servidumbre de 8 metros de ancho, todo ello sobre el túnel que atravesaría la Finca La Zanca para conectar de esta forma a través de la calle de 9 metros con la carretera insular TF-265; y si no pudiera ser así, otra opción sería anular sobre el túnel la calle, parque y servidumbre y prolongar por encima del mismo la Rambla Eje Geneto Los Baldíos desde la conexión en la Montaña Los Giles hasta la Carretera insular TF-265.

Finalmente solicita:

1.-Que se anule la Circunvalación Oeste y cierre del anillo de La Laguna o en caso contrario llevar la propuesta en la alegación.

2.-Que la Ingeniera Directora Doña Rosario Juan Camacho, el Director general de Infraestructura viaria Don Francisco Javier González González y el Sr Consejero de Infraestructuras, Transporte y Vivienda Don Antonio Castro Cordobés le acompañen en una visita a su pueblo de “ El Centenero” para explicarle sobre el terreno la viabilidad de la segunda de las propuestas presentadas.

3.-Que las tres personas citadas se presten a la negociación porque en caso contrario tendrán que ser los tribunales quienes decidan el trazado de la vía Exterior ya que tanto el firmante de la alegación como los vecinos de El Centenero no permitirán el derribo de sus viviendas.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

- Plano de la CIRCUNVALACIÓN OESTE: VÍA EXTERIOR
- Plano del PGO de La Laguna (Documento anexo N° 6).
- Plano del PGO de La Laguna (Documento anexo N° 7).
- Plano de Levantamiento Topográfico de la finca rústica afectada.
- Plano de Levantamiento Topográfico de la finca urbana afectada.
- Plano de actuación propuesto.
- Plano de actuación propuesto donde se marca la inclinación extraña del trazado que afecta a su propiedad.

7. INFORME A LA ALEGACION PRESENTADA

Respecto al desacuerdo del trazado de las vías objeto del presente PTEO no hay comentarios que hacer.

En cuanto a que afectan a la naturaleza, al medioambiente y al patrimonio se informa que el Plan Territorial Especial justifica la conveniencia de las alternativas seleccionadas desde los puntos de vista territorial, ambiental, socioeconómico y funcional en el apartado “2.3.5. Descripción y justificación de la propuesta de ordenación y modelo territorial al que se avanza”, lo que está apoyado en la realización de un análisis pormenorizado y del desarrollo de un estudio multicriterio incluido en el apartado “2.3.4. Análisis ponderado de alternativas”, además de lo anterior es en los proyectos de trazado o de construcción que desarrollarán las citadas vías, donde se establecerán las medidas correctoras correspondientes que atenuarán estas afecciones.

En cuanto a que afectan a los principios constitucionales y dignidad de los seres humanos no se entiende el sentido.

Por otra parte el PTEO del sistema viario del área Metropolitana de Tenerife no sólo no contradice el PIOT sino que lo desarrolla.

En relación al análisis de la información realizada , no hay comentarios que hacer.

Se informa que las actuaciones que desarrolla el PTEO están consideradas en el PIOT, desarrollando y concretando tal documento.

Destacar además que no es posible realizar otro trazado que logre desafectar el bien, se le indica que en el Expediente Expropiatorio que se incoará en el Proyecto de trazado o construcción, se indemnizarán tanto los bienes como los derechos afectados por la ejecución de las obras.

Respecto de las propuestas presentadas , la primera de ellas propone un túnel para encauzar la TF-5 desde Guamasa hasta la conexión con la vía de Ronda pasando bajo la pista del aeropuerto , dicho túnel es inviable, por la imposibilidad de realizar las salidas de emergencia del túnel. En la segunda propuesta respecto de la consideración de dejar la calle la Zanca sin salida se tendrá en cuenta y se admite y respecto a las dotaciones de esparcimiento o de cualquier otro tipo, no son objeto del presente PTEO. El enlace que se propone no es técnicamente viable pues no cumple ciertos parámetros de trazado contemplados en la norma 3.1-IC, en cuanto a distancias entre enlaces, diseño de ramales (longitud, anchura, pendiente). El desplazamiento de la autovía conllevaría la expropiación añadida de las viviendas que se encuentran en las inmediaciones de la calle La Zanca.

Por todo lo anterior se desestima la solicitud de anulación de la Circunvalación Oeste, cierre del anillo de La Laguna etc...

Finalmente se informa que las viabilidades de sus propuestas ya han sido estudiadas y que salvo la afección a la fábrica Celgan no existe más afección en la zona de El Centenero.

ALEGACION Nº 20

1. Remitente:

Quintín Padrón Delgado

2. Nº DE REGISTRO:

21439

3. Nº DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

La Laguna

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

En representación de la empresa Bellamota SL, manifiesta su oposición, al trazado previsto para: vía de conexión entre la unidad de actuación "La Vega 4", y la vía de Ronda. Fundamentos:

1º Existencia de 3 viviendas unifamiliares, de reciente terminación, precisamente en el punto de unión de la citada vía con el Camino Fuentes de Cañizares.

2º dichas viviendas unifamiliares ya han sido transmitidas a respectivos compradores propietarios.

3º Se acompañan fotocopias compulsadas de:

a) Licencia de Obra Mayor, concedida por el Excmo. Ayuntamiento de La Laguna el 24 de Junio de 2003.

b) Acta de alineaciones y rasantes

c) Acuerdo de concesión de la Célula de Primera Ocupación y de Habilidad de las tres viviendas.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

DNI, LICENCIA DE OBRAS, ALINEACIONES Y RASANTES Y LICENCIA DE 1º OCUPACIÓN

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

Se admite la alegación y es tenida en cuenta, de modo que la nueva vía proyectada queda como sigue:



Alegación admitida en relación a la conexión entre el Anillo de La Laguna y el Camino de Fuente Cañizares.

ALEGACION N° 21

1. Remitente:

Guacimara Fariña Siverio

2. N° DE REGISTRO:

21440

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

La Laguna

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Solicita y ruega que se estudie el trazado y se modifique para una menor afección de sus viviendas y dejar constancia de su disconformidad con la ejecución de dicho plan que afecta totalmente a la zona en que viven.

En el plano que adjunta quiere demostrar que existe otra forma de llevar a cabo esta reforma urbanística sin perjudicar a los habitantes de la zona respetando por otro lado el medio ambiente.

Destaca los siguientes puntos:

- Que se les tengan en cuenta, que no solo son un suelo, una casa o un número, sino que son personas, ciudadanos que pagan regularmente sus impuestos y los que votan a esos políticos que dicen representarlos.
- Que el territorio en el que viven esta catalogado de PA6 y es suelo rústico protegido.
- Creen que se pueden contemplar otras alternativas que sean menos dañinas para el ciudadano y el medio ambiente.
- Expresa que: “la disconformidad del pueblo es tan evidente que si por vuestra parte no es obvia será por fuerzas mayores?”.

Destaca también que el trazado alternativo que sugiere a parte de ser menos erosivo para el medio ambiente y las viviendas, supone menos gastos en obras y desapropiaciones, sin dejar de nombrar las indemnizaciones pertinentes a los afectados.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

Plano de la propuesta que indica e informe de la Gerencia Municipal de Urbanismo Áreas de Planes de Ordenación.

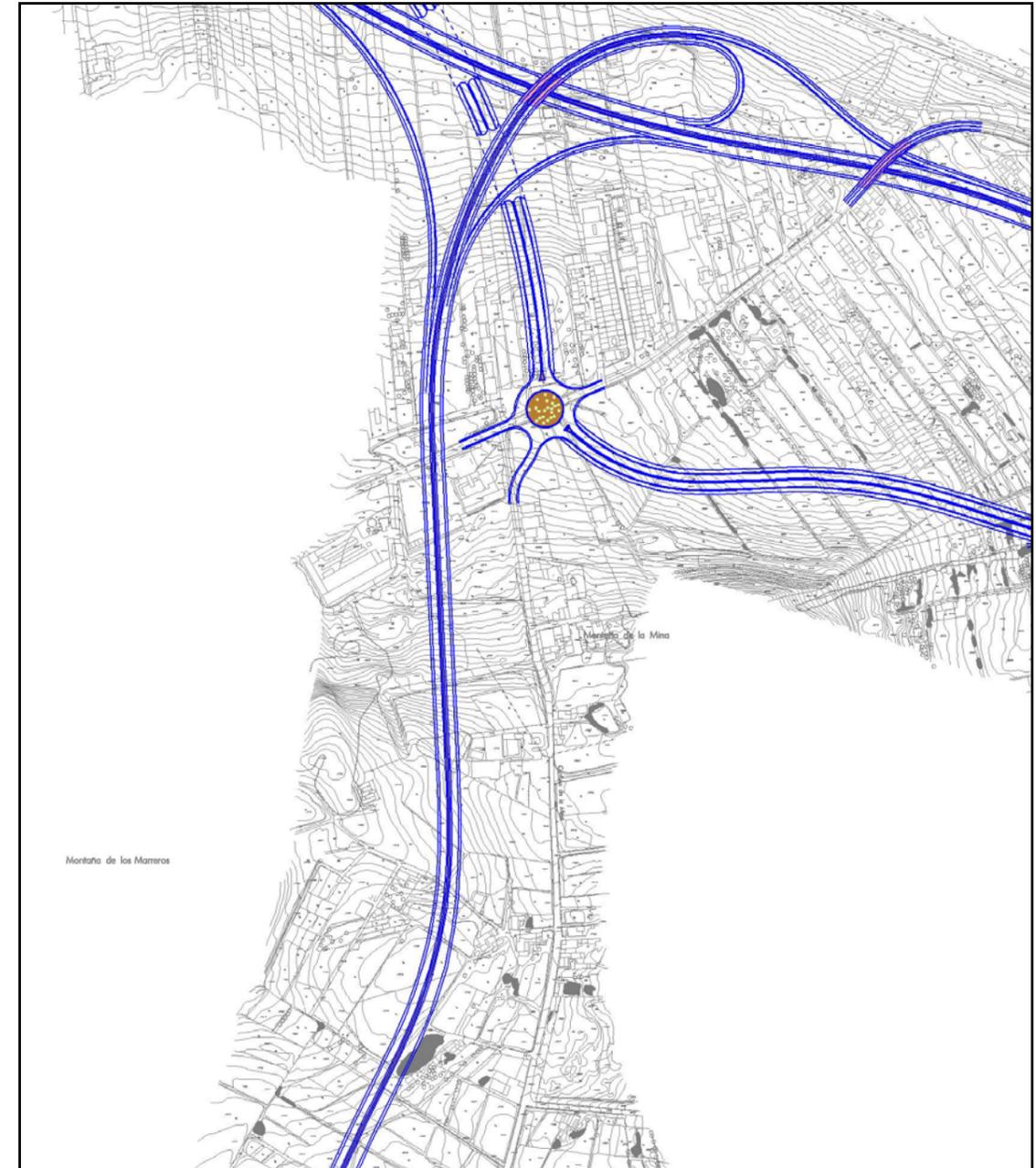
7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

En la presente fase del Plan Territorial Especial, se han analizado con detalle las principales afecciones existente, con el fin de conseguir minimizar las expropiaciones necesaria para la ejecución de la vía.

En la zona que nos ocupa, se ha planteado un nuevo trazado con el fin de minimizar las afecciones.

En caso de continuar afectados, en el Expediente Expropiatorio que se incoará en el Proyecto de trazado o construcción, se indemnizarán tanto los bienes como los derechos afectados por la ejecución de las obras.

A continuación, se adjunta la planta resultante.



ALEGACION DE N° 22

1. Remitente:

Juan Antonio Rosado Martínez

2. N° DE REGISTRO:

21481

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Puerto de la Cruz

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

En representación de D. Hans Heinrich Maier, presenta las siguientes alegaciones:

1. Su representado es propietario de una parcela-terreno, en el Camino de San Diego, término municipal de La Laguna. Dice que entre los viarios de nueva proyección para el municipio de La Laguna, el denominado “Anillo de La Laguna” , en la zona conocida como San Diego, afecta a los terrenos ubicados en el citado paraje, concretamente el viario que unirá la proyectada rotonda de “El Rincón” con la rotonda “Camino Fuente de Cañizares”.

2. Los terrenos de su representado resultan afectados por la nueva vía de conexión anteriormente citada, de modo que resultan atravesados absolutamente por la misma.

3. como se observa en el plano adjunto, los terrenos de su mandante, vienen a ser “cortados” casi por la mitad, teniendo ello como consecuencia la dificultad de una futura parcelación y/o aprovechamiento.

Con lo expuesto llega a la conclusión que la vía proyectada entre la denominada rotonda de “el Rincón” y la denominada rotonda de “Camino Fuente de Cañizares”, debería ser proyectada junto a la actual urbanización San Diego, por ser la alternativa, entre las

posibles, menos perjudicial para los propietarios de terrenos rústicos, urbanizables y urbanos afectados de la zona, y a su vez por ser la alternativa, entre las posibles, mas acorde al interés publico o general.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

Plano del anillo de la Laguna

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

Se admite la alegación y es tomada en cuenta, de modo que la nueva vía proyectada queda como sigue:



Alegación admitida en relación a la conexión entre el Anillo de La Laguna y el Camino de Fuente Cañizares.

ALEGACION Nº 23

1. Remitente:

AAVV 7 Islas

2. Nº DE REGISTRO:

21534

43. Nº DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Santa Cruz de Tenerife

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

- 1) No se entiende que, si en cumplimiento de la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003 de Directrices de Ordenación General y Directrices de Ordenación del Turismo (publicada en el BOC el 15 de abril de 2003), el Cabildo haya acordado la suspensión de numerosos Planes Territoriales hasta que no se proceda a la adaptación del PIOT a las directrices contenidas en dicha Ley, ahora, no haga lo mismo con este Plan Territorial en el que existen numerosas referencias que lo consideran con un instrumento de desarrollo del sistema viario del PIOT, teniendo en cuenta que además así viene exigido en la Directriz 97 de la Ley 19/2003. Por tanto, se exige que su aprobación inicial sea declarada nula de pleno derecho.
- 2) La justificación del viario que contempla el Plan, se basa exclusivamente en el análisis de varios estudios que refieren datos de movilidad del vehículo privado, en vez de recoger en su análisis los objetivos y principios recogidos en Las directrices sobre Infraestructuras, Sistema viario y Transporte Colectivo de la Ley 19/2003.
- 3) La Ley de Directrices establece como principio, la preferencia de mejorar las infraestructuras existentes sobre la nueva implantación de viarios, así como la potenciación de transporte colectivo sobre el particular, por lo que no se encuentra justificación a la creación de nuevas vías de transporte como las propuestas.

- 4) No se entiende procedente que este Plan Territorial se ampare para su desarrollo en un Planeamiento Insular caduco, que contradice los criterios de la Ley de Directrices, ocasionado como en el caso de la Vía Exterior, afecciones a áreas de reconocida importancia agrícola y edafológica, zonas de importancia ornitológica y de especies catalogadas, así como afecciones a pueblos y barrios de carácter rural del Área Metropolitana.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

En relación al primer apartado de la alegación:

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- Compete al Consejero de Infraestructuras, Transportes y Vivienda la resolución del procedimiento de información pública, al amparo de lo previsto en el artículo 24.1.c) y 2 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.

SEGUNDO.- Mediante Resolución de la Dirección General de Urbanismo de 7 de septiembre de 2005(BOC nº 183, de 16 de septiembre), se hace publico Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, de 28 de julio de 2005, relativo a contestación de consulta de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, sobre tramitación y aprobación de Planes Territoriales de Ordenación, formulada al amparo de lo previsto en el artículo 226 del citado Texto Refundido.

TERCERO.- A los efectos de lo previsto en el artículo 89.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se transcribe el citado acuerdo:

“La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 28 de julio de 2005, adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

Consulta de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda sobre tramitación y aprobación de Planes Territoriales de Ordenación.

Primero.- Asumir el contenido de los informes elaborados por el Servicio de Ordenación Territorial, con fecha 21 de junio de 2005, y por el Servicio de Apoyo a la C.O.T.M.A.C. Oriental, de 18 de julio de 2005, en relación a la consulta formulada por la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda sobre la posibilidad de tramitar y aprobar Planes Territoriales de Ordenación atendiendo a la suspensión contenida en la Disposición Transitoria Tercera, 1, de la Ley 19/2003, de 14 de abril, y, en consecuencia, emitir la consulta formulada en el siguiente sentido:

1º) La prohibición contenida en la Disposición Transitoria Tercera 1, de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprobaron las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo en Canarias, según la cual no se podrá aprobar ni continuar la tramitación de ningún Plan Territorial de desarrollo de los Planes Insulares que antes del 15 de abril de 2005 no hubiesen aprobado provisionalmente el documento de adaptación a las Directrices de Ordenación General, no afecta a aquellos planes que, aún previstos en los Planes Insulares de Ordenación, constituyan el ejercicio de funciones propias de las Administraciones competentes por razón de la materia, como sucede a la Consejería de Infraestructuras con carreteras de Interés General.

2º) El Plan Insular de Ordenación tiene por objeto la definición del modelo insular y, dentro de éste, la coordinación de las distintas políticas y potestades territoriales y sectoriales con relevancia sobre el territorio insular sin que, en ningún caso, esa coordinación suponga un desapoderamiento o pérdida de competencia de las Administraciones coordinadas. Entender lo contrario supondría llegar a conclusiones incongruentes como admitir que la Consejería de Infraestructuras podría desarrollar sus competencias en materia de planificación de carreteras en islas carentes de Plan Insular de Ordenación y no podrían ejercerlas en islas en las que exista un Plan Insular de Ordenación en vigor.

La medida de suspensión persigue únicamente priorizar y concentrar los esfuerzos de las administraciones obligadas a la adaptación, en este caso los Cabildos Insulares, al cumplimiento de este deber, evitando que disperse sus medios personales y materiales en desarrollos que, siendo de su propia competencia, interfieran en el proceso en perjuicio del interés general prevalente, declarado por la Ley, de adaptarse en el menor tiempo posible para configurar un marco jurídico estable y seguro.

3º) La única diferencia que debe deducirse de la ordenación sectorial prevista en un Plan Insular es la de poder indicar en el Plan Territorial Especial de desarrollo, que

corresponde tramitar a la administración competente por razón de la materia, el carácter vinculante de sus determinaciones, frente a los que careciendo de reconocimiento en otro instrumento de ordenación, se desarrollan por Planes Territoriales Especiales autónomos en los que sus determinaciones no tendrán carácter vinculante, aunque, en este último caso, siempre podrán ser impuestas, con obligación de adaptar el planeamiento vigente, mediante la técnica prevista en el artículo 167 del Texto Refundido o, incluso, en supuestos más excepcionales, mediante el procedimiento previsto en el artículo 47 del Texto Refundido, siempre que, en uno y otro caso, exista un motivado Interés General prevalente de tales determinaciones sobre las del planeamiento en vigor.”

Por lo expuesto, se desestima la esta alegación en el trámite de información pública a la aprobación inicial del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife.

En relación al segundo apartado de la alegación

El Plan Territorial Especial justifica la conveniencia de las alternativas seleccionadas desde los puntos de vista territorial, ambiental, socioeconómico y funcional en el apartado “2.3.5. Descripción y justificación de la propuesta de ordenación y modelo territorial al que se avanza”, lo que está apoyado en la realización de un análisis pormenorizado y del desarrollo de un estudio multicriterio incluido en el apartado “2.3.4. Análisis ponderado de alternativas” e incluye un completo estudio de tráfico que modeliza la red viaria futura y realiza la correspondiente asignación de tráfico, constatando la bondad de la solución adoptada en el año horizonte de las infraestructuras.

Los análisis multicriterio, siguen la metodología utilizada tanto por organismos nacionales como territoriales, empresas privadas y organismos internacionales para la selección de alternativas de diversas infraestructuras en Estudios Informativos y de Viabilidad.

Es, por tanto, un método de gran aceptación y uso generalizado, habiéndose utilizado con éxito en Estudios y Planes territoriales desarrollados en un gran número de estudios.

Los pasos que sigue el análisis multicriterio tipo y del empleado en el Plan Territorial Especial son los siguientes:

- Definición explícita de los objetivos y las variables de valoración. Se seleccionan los objetivos a analizar, que en este caso coinciden con los criterios seguidos durante todo el desarrollo del Plan: territorial, socioeconómico, funcional y medioambiental. Asociadas a cada uno de estos objetivos se seleccionan las variables que van a ser tenidas en cuenta durante el análisis multicriterio de comparación y selección de alternativas.
- Evaluación de las variables consideradas. Una vez seleccionadas las variables a analizar, se realiza dicho análisis de forma numérica, de forma que se obtiene la comparación de la forma más objetiva posible.
- Determinación de la importancia relativa asociada a las variables consideradas. Tras obtener indicadores numéricos para cada una de las variables analizadas, se pretende en este punto adecuar todos estos indicadores a una misma escala numérica, de forma que sean comparables entre sí.
- Desarrollo y aplicación de la regla de decisión a emplear. Tras obtener unos valores numéricos comparables para cada uno de los indicadores, se pasa en este punto a elegir y aplicar las reglas de decisión que permitan seleccionar la alternativa óptima entre las planteadas.

Como reglas de decisión se han seleccionado los métodos Pattern y Electre I, ambos de gran uso y aceptación generalizada, de forma que la utilización de un único método no desemboque en algún tipo de sesgo en el resultado.

En primer lugar se aplica el método Pattern, de agregación total. Consiste en ponderar las puntuaciones de cada objetivo con los pesos asignados y sumarlas para obtener una puntuación final para cada alternativa. Y, posteriormente, se aplica la regla de decisión Electre, el cual es un método comparativo que proporciona la preferencia entre pares de alternativas, es decir, para cada par de alternativas A y B proporciona una matriz de preferencias que indica si A es significativamente mejor que B, si B es significativamente mejor que A o si A y B son similares, sin tener en cuenta unos pesos fijos, sino en función de las posibles variaciones de los mismos.

De esta forma, se obtiene por dos métodos diferentes la alternativa óptima de entre las planteadas. En caso de que el resultado coincida para ambos métodos, se considera la alternativa presentada por ambos como la óptima.

En relación al tercer punto de la alegación:

Para la implantación de transporte público, se deja abierta la posibilidad desde la normativa del PTE (artículo 37) que las infraestructuras desarrolladas se modifiquen para posibilitar la implantación de transporte público en las mismas y garantizar su funcionalidad. Si bien, la ordenación del transporte colectivo es objeto de la incorporación al *Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte Colectivo*, contemplado en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

Artículo 37.- El transporte público. (ND)

Las secciones tipo de los tramos o las condiciones geométricas de las intersecciones de las infraestructuras objeto del PTE podrán ser variadas para incorporar carriles de transporte público, en base a las conclusiones del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte Colectivo, contemplado en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 12 y 19 de la presente normativa.

En relación al cuarto punto de la alegación, únicamente indicar que el presente Plan Territorial Especial desarrolla el Plan Insular de Ordenación de Tenerife. De cualquier manera, los estudios realizados durante la elaboración del PTE han demostrado la conveniencia de la solución adoptada, desde todos los puntos de vista analizados (medioambiente, ordenación del territorio, funcional...), incluyéndose asimismo medidas correctoras a desarrollar en los proyectos de construcción para los posibles afecciones existentes.

ALEGACION N° 24

1. Remitente:

Librada Petra Rodríguez Cruz

2. N° DE REGISTRO:

21629

3. N° DE ALEGANTES:

4

4. LOCALIDAD:

La Laguna

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Son titulares de la vivienda sita en la parcela 382 del polígono 31, c/ Talavera nº 10, la cual se encuentra categorizada como suelo rústico de protección SRPT-AL 5.15 contiguo al parque urbano del ámbito AMB.5.17.4.B.

Los comparecientes han realizados alegaciones en la información pública del avance de la revisión del Plan General.

Proponen un trazado alternativo de las rotondas de acceso ubicadas al este de su vivienda. La cual se fundamenta:

1. Según el PIOT, es conveniente preservar el terreno rustico con denominación agrícola, por lo que sería adecuado hacer mejoras en las vías existentes y así preservar este terreno agrícola.

2. Si se sigue adelante con el proyecto expuesto, alegamos:

- -Una vía subterránea desde Candelaria, atravesando la Corona Forestal, y saliendo en el Valle de la Orotava.
- -Ven sobredimensionado el trazado de los accesos a la vía, no creen que este sea el único que cumpla la normativa vigente, así como el único que garantice el tráfico fluido y la seguridad a los usuarios.

- -Adjunta un dibujo a mano alzada en el que se representa un posible acceso existente ya en numerosas vías de la isla.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

Fotografía aérea del año 2003 expedida por GRAFCAN, plano a mano alzada con sus propuestas.

7. INFORME A LA ALEGACION PRESENTADA

El presente documento es un desarrollo del PIOT que no contradice el hecho de que se produzcan mejoras en vías existentes.

Respecto a la alternativa propuesta de realizar una vía subterránea desde Candelaria , atravesando la Corona forestal y saliendo en el Valle de La Orotava, en primer lugar es técnicamente inviable además de no actuar sobre el sistema viario del área Metropolitana objeto del presente documento, el cual surge como desarrollo del citado PIOT que es el documento básico de planificación del territorio y de los recursos naturales de la isa de Tenerife aprobado por D150/2002 de 16 de Octubre.

El trazado propuesto no solo no se encuentra sobredimensionado sino que se ha sido diseñado de tal manera que ocupando la menor superficie posible cumpla las normativas en cuanto a trazado y seguridad.

En la alegación además se propone un enlace que fue estudiado en el desarrollo del PTEO pero tuvo que ser descartado por no cumplir parámetros de trazado.

ALEGACION DE N° 25 AL N° 81

1. REMITENTE:

M^a del Rocío Vázquez Jiménez, Jarib Flores Luí, Rosa M^a Luí Vázquez, Juan Daniel Marrero Díaz, Ofelia Benítez Estévez, Paula Pimentel Bloudet, Héctor Guzmán Tejada, Pedro González Díaz , Francisco Javier Bacallado Martín, M^a Iluminada Negrín Díaz , Iluminada Díaz González, Natividad Amador Pérez, Carmen de la Rosa González, Evelio González Pérez, Disnarda Vázquez Jiménez, M^a Montserrat Conde Concepción, Domingo A Molina Mesa, Manuel Afonso González, Andrés Perera Cruz, Alejandra M^a Perera Cruz, Octavio Feliz Cruz Rodríguez, Inés Cruz Afonso, Ramón González Cruz, M^a Magdalena Reyes Galván, Bernardino Bacallado de la Rosa, M^a de la Peña Cruz Rivero, Mónica Isabel Cruz González, Leoncio Bacallado Cruz, Ángel Bacallado Cruz, M^a del Sol Torres Dorta, Raquel Acirón Albertos, Ricardo Acirón Royo, M^a del Carmen Albertos Cruz, José Alberto González, José Miguel Acirón Albertos, Pilar Inmaculada Acirón Albertos, Leonida Acosta Rodríguez, Teodoro González Cruz, M^a Candelaria González Cruz, Pedro González González, Felipe González Cruz, Carmen Rosa Montesino Herrera, Gregoria Álvarez Rúbeos, M^a Goretti Martín García, Felipe Ayoze Martín García, Josefa M^a García Torres, Felipe E Martín Álvarez, Juan González Cruz, Fernanda Ramos Rodríguez, Iluminada Dios Cruz, Jesús Javier Pérez Luí, Valentín Díaz Rodríguez, Jacinto G Jerez Barreto, Juliana Elena Perera Lujo, M^a Vanesa Almeida, Teresa Díaz Almeida y José Francisco Herrero Díaz.

2. N° REGISTRO:

Del 21.535- 21.611 correlitivamente.

3. N° DE MANIFESTANTES:

57

4. LOCALIDAD:

5. RESUMEN DE LA SUGERENCIA:

Idem a la alegación 22

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACION PRESENTADA

Idem alegación 22

ALEGACION DE Nº 82 AL Nº 152

1. REMITENTE:

M ASPREN MORALES ,ABEL HERNÁNDEZ GONZÁLEZ ,EUTIQUIO GONZÁLEZ VERA ,Mª ÁNGELES ALEMÁN J ,F AFONSO AFONSO ,NORMA SORUZA DELGADO ,JUAN ANTONIO REYES MOLINA,ANA DÍAZ DÍAZ ,JUAN MEDINA MARTÍN, VALENTÍN ÁLVAREZ CRUZ, LEVY CABRERA QUINTERO , FRANCISCO MUÑOZ SUÁREZ , DAVINIA VERA RODRÍGUEZ , Mª DOLORES RODRÍGUEZ LUENGO ,ARACELI RODRÍGUEZ MASO , C DEMELSA HOEZ MARTÍN , Mª CANDELA ABREUI CANO , CELESTIMO ALONSO MARTÍN , JUANA ALONSO , CLEMENTINA CHÁVEZ , ERASMO PERÉZ TIDAL , FRANCISCO JAVIER CHÁVEZ TRUJILLO , GENOVEVA LUGO , JOSE MANUEL AMADOR CHÁVEZ , Mª INMACULADA DÍAZ DÍAZ , Mª SONIA RIGOR GIL , DAVINIA DÍAZ CHÁVEZ , EVA CAROLINA TACCHI ALMEIDA , MANUEL PAMEZ LUIS , JUAN R PERÉZ BARRIES , FDO CALVIDSE AVAGA, AYOZE J MARRERO VERA , ÁNGEL DAVID CARLOS FLORES , OLIVER FERMÍN CRUZ RODRÍGUEZ, TERESA RODRÍGUEZ , NIEVES MARTÍN ALONSO, EUGENIO CHÁVEZ ROSADO , JOSE A. MARRERO LÓPEZ , EUDELIA GIL HERNÁNDEZ , MIGUEL ÁNGEL CHÁVEZ TIU , ALBERTO DÍAZ , CONCEPCIÓN RAMOS P , ÁNGEL RODRÍGUEZ ALUCNEZ , ÁNGELA CORREA GRANJA , REBECA ARVELO , Mº DEL CRISTO FELIPE , YOLANDA GARCÍA , Mª DEL PILAR MOREIRA , GORO RODRÍGUEZ DEL RUA , NATALIA DOMÍNGUEZ CASTILLA ,MIGUEL ACOSTA HERNÁNDEZ , SERGIO MANUEL TORRES PERDOMO , FÉLIX A. HERNÁNDEZ DÍAZ , RAMÓN CRUZ RODRÍGUEZ , ANDRÉS MARRERO , ÁNGELES PÉREZ, ISABEL LUCRECIA GALVÁN MOLINA , JORGE GONZÁLEZ GONZÁLEZ , MANUEL GARCÍA GONZÁLEZ, LORENZO BÉRMUDEZ , DESSIRÉ PÉREZ R. , JOSE MANUEL MARRERO CRUZ , RUBÉN RODRÍGUEZ SANTANA , Mª GLADYS , JUAN SANTIAGO MARRERO GONZÁLEZ , Mª ESTHER D. G., GUARTE LÓPEZ, Mª ÁNGELES MEDINA C, ISABEL ROSADO DÍAZ, ANA Mª GARCÍA SANJUÁN , ENRIQUE GARCÍA LUGO

2. Nº REGISTRO:

21.962

3. Nº DE MANIFESTANTES:

71

4. LOCALIDAD:

5. RESUMEN DE LA SUGERENCIA:

Idem alegación 13.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACION PRESENTADA

Idem alegación 14

ALEGACION Nº 153

1. Remitente:

Nieves Gloria y Carmen Celia Calero Rodríguez

2. Nº DE REGISTRO:

21892

3. Nº DE ALEGANTES:

2

4. LOCALIDAD:

Las Palmas de Gran Canaria

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Presenta las siguientes alegaciones:

Primero.- Que son propietarias en sus respectivas porciones, de los terrenos que se señalan en el plano que se adjunta, de los cuales una gran porción se ve invadido por el trazado de la futura vía cornisa.

Segundo.- Sobre los terrenos de Dña. Nieves Gloria, hoy unidad de Actuación Nº 3, del PERI, se redactó y aprobó en su día el correspondiente Proyecto de Urbanización, encontrándose actualmente a punto de terminar su ejecución, asimismo se concedió licencia para la construcción de un grupo de naves industriales, las cuales están totalmente ejecutadas y puestas en funcionamiento.

Tercero.- El mencionado proyecto de urbanización de la UA.3 contiene como parte de sus viales, una vía ya ejecutada paralela al inicial trazado de la Vía Cornisa, pues así se solicitó en su día por esta parte ante ese Il. Ayuntamiento siendo informada la alegación favorablemente, evitando afecciones innecesarias tanto a la UA.3 como a la propiedad de Dña Carmen Celia situada al otro lado de la Vía Cornisa, calificados para uso residencial, incluidos por el Plan General en el Sector La Cuesta 2, LC2.

Cuarto.- A la vista del nuevo plano a información pública en el expediente de modificación del reiterado Plan General, se aprecia que el trazado de la Vía Cornisa en su

paso por sus terrenos, se ha ensanchado considerablemente, invade prácticamente la totalidad de la propiedad de Dña. Carmen Celia de uso residencial, afectando por tanto LC-2.

Quinto.- Solicitan, de conformidad con el art.4 de la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones, que tal como se informó en el año 1996 y en el 1999, por ese Ayuntamiento, se haga coincidir la Vía Cornisa, en su paso por las referidas fincas, con el vial existente en la UA.3 del PERI, y para el caso que fuera necesario aumentar el ancho de la mencionada Vía Cornisa se estudie otra alternativa, que cambie el trazado de la misma, por ej. que pase bordeando dichos terrenos residenciales por la falda de la montaña que discurre por el nacimiento de dicho suelo.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

Plano de situación de sus fincas, informes técnicos municipales a las alegaciones, mapa topográfico del ayuntamiento de La Laguna.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

La Consejería de Infraestructuras mantuvo varias reuniones con diversas administraciones, entre ellas el Ayuntamiento de La Laguna, con el fin de analizar los trazados de las vías a su paso por el municipio, terminando dichas reuniones con un acuerdo sobre los trazados presentados en este PTEO.

El caso expuesto se ha analizado durante la presente fase del Plan Territorial Especial con un alto nivel de detalle, No siendo posible realizar otro trazado que logre desafectar el bien.

En el Expediente Expropiatorio que se incoará en el Proyecto de trazado o construcción, se indemnizarán tanto los bienes como los derechos afectados por la ejecución de las obras.

ALEGACION Nº 154

1. Remitente:

José Maria Pérez Tavío

2. Nº DE REGISTRO:

21961

3. Nº DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Santa Cruz de Tenerife

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

En representación de José Maria Pérez Ortega, presenta los siguientes hechos:

PRIMERO.- La propiedad representada es dueña en pleno de la finca rústica situada en el Camino el Matadero s/n. la finca conocida como PEMAR, se encuentra en plena producción de plantas ornamentales cultivadas mayoritariamente en invernaderos. Además cuenta una serie de características como superficie, numero de empleados, etc....

SEGUNDO.- Que dicho plan afecta el trazado del Anillo Insular a la mayor parte de la finca.

TERCERO.- Formulan las siguientes alegaciones:

Primera.- Es propietario del suelo y de las instalaciones, donde hace un resumen de la actividad que hace, de los medios que disponen y del personal.

Segunda.- La administración ha de buscar las localizaciones más económicas y que, al propio tiempo, causen los menores perjuicios. De ahí la preferencia de los terrenos no edificados sobre los ya construido para la localización de los nuevos trazados viarios.

La industria implantada afectada por la posible decisión planteada, y que afecta a los elementos principales y fundamentales para el ejercicio de la actividad tendría un costo indemnizatorio de suma importancia.

Este caso que nos ocupa, tiene suelo optimo con las características de no edificado en las fincas inmediatas colindantes.

Tercera.- El costo que la afección planteada supone sobre la finca del dicente y que de forma aproximada se puede valorar en la cantidad de trece millones ochocientos noventa y seis mil ochocientos noventa y nueve euros (13.896.899 Euros). No se ha valorado, entre otras, el posible traslado y los costos que supone a la propiedad la plantilla de operarios, así como la mercancía actualmente que se almacena.

CUARTA.- Las expropiaciones urbanísticas la fijación del justiprecio se determinara conforme a los artículos 36 y 38 y 26 de la Ley 6/1998, de 13 de abril, del Régimen del Suelo y valoraciones, mediante expediente individualizado o por el procedimiento de tasación conjunta. También se tendrá en cuenta el titulo III, del mismo texto legal.

QUINTA.- Están elaborando una alternativa a la red viaria planteada a su paso por las instalaciones de la propiedad, que presentara en la Consejería en próximas fechas.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

Plano de afección.

7. INFORME A LA ALEGACION PRESENTADA

Se informa que no se ha presentado una alternativa a la red viaria planteada a su paso por las instalaciones propiedad del alegante.

De cualquier manera, durante la presente fase del Plan se han analizado los trazados propuestos con una mayor nivel de detalle, con el fin de mejorar la definición de las alternativas, tanto en lo relativo al interés general, como a la afección a particulares

En las decisiones tomadas en este PTEO siempre se ha buscado el interés general y la utilidad pública que priman sobre los intereses particulares, además se ha actuado al amparo de las leyes que regulan la ordenación de suelo.

En el caso de que el nuevo trazado propuesto en la zona del aeropuerto no logre desafectar el bien, en el Expediente Expropiatorio que se incoará en el Proyecto de trazado o construcción, se indemnizarán tanto los bienes como los derechos afectados por la ejecución de las obras.

ALEGACION N° 155

1. Remitente:

Comisiones Obreras Canarias

2. N° DE REGISTRO:

21969

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Santa Cruz de Tenerife

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

- Hacen una introducción y observaciones preliminares:

Primero: la garantía de accesibilidad es un derecho ciudadano y afecta especialmente a los trabajadores que pretende acceder a su puesto de trabajo.

Segundo: Debe contemplar una mejora de las condiciones de empleo y sociales de la mayoría de la población.

Tercero: El modo actual de movilidad en el AMT genera graves problemas.

- Plan Territorial no resuelve los problemas de accesibilidad en el Área metropolitana de Tenerife y genera nuevos problemas:

Primero: el problema de la red viaria interna es de falta de capacidad física de la misma para acoger a un mayor número de vehículos, en circulación o estacionados.

Segundo: genera expectativas imposibles de resolución de los problemas de movilidad.

Tercero: detrae recursos públicos de inversiones en la mejora del transporte público.

Cuarto: margina, al transporte público y las posibilidades de generación de empleo y de mayor importancia en la movilidad en la zona.

Quinto: la extensión de la red viaria y la multiplicación de las conexiones con diferentes espacios del área metropolitana promueven la urbanización extensiva y el alejamiento del lugar de trabajo.

Sexto: agudiza la dependencia del AMT en la prestación de servicios y oferta, en perjuicios de las comarcas restantes de la isla.

Séptimo: el modelo propuesto es altamente ineficiente en el uso de los combustibles, por cuanto consolida la movilidad en vehículo privado, modo terrestre más ineficiente energéticamente.

Octavo: el mayor consumo energético genera más emisiones de gases de efecto invernadero. Por otro lado, promoverá la atracción de más vehículos a la misma red viaria interior, con lo que provocara grandes problemas.

Noveno: contempla una evolución lineal en crecimiento del parque móvil, población, etc.

Décimo: esta propuesta ampara prácticas de planificación viaria contrarias al espíritu y letra de numerosos documentos normativos y recomendaciones. Específicamente con la directriz 82 (objetivos) NAD y 99 (principios).

- Elementos a incluir en modelo alternativo:

Primero: generar accesibilidad a los servicios en el entorno del lugar de residencia, promoviendo la descentralización en la prestación de los mismos.

Segundo: Priorizar las inversiones en transporte público.

Creación de carriles bus-vao en conexión con la construcción de aparcamientos disuasorios en las comarcas de Guimar y Tacoronte- Acentejo y la Orotava.

Creación de una red de carriles de guagua exclusiva, complementando con la línea del tranvía.

Completar el sistema tranviario.

Pacificación del tráfico en el AMT, mediante promoción de senderos peatonales, reducción de espacio para vehículos privados, etc.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACION PRESENTADA

1.- En relación a la adecuación de las soluciones y de cómo éstas resuelven los problemas de movilidad del Área Metropolitana de Tenerife, se tiene que las soluciones contenidas en el Plan vienen avaladas por el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, que es el instrumento de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística de la isla de Tenerife y define el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible, teniendo carácter vinculante para los instrumentos de ordenación de los espacios naturales y territorial de ámbito inferior al insular (artículo 17, DL 1/2000, de 8 de Mayo).

Además el Plan Territorial Especial justifica la conveniencia de las alternativas seleccionadas desde los puntos de vista territorial, ambiental, socioeconómico y funcional en el apartado “2.3.5. Descripción y justificación de la propuesta de ordenación y modelo territorial al que se avanza”, lo que está apoyado en la realización de un análisis pormenorizado y del desarrollo de un estudio multicriterio incluido en el apartado “2.3.4. Análisis ponderado de alternativas” e incluye un completo estudio de tráfico que modeliza la red viaria futura y realiza la correspondiente asignación de tráfico, constatando la bondad de la solución adoptada en el año horizonte de las infraestructuras.

Los análisis multicriterio, siguen la metodología utilizada tanto por organismos nacionales como territoriales, empresas privadas y organismos internacionales para la selección de alternativas de diversas infraestructuras en Estudios Informativos y de Viabilidad.

Es, por tanto, un método de gran aceptación y uso generalizado, habiéndose utilizado con éxito en Estudios y Planes territoriales desarrollados en un gran número de estudios.

Los pasos que sigue el análisis multicriterio tipo y del empleado en el Plan Territorial Especial son los siguientes:

- Definición explícita de los objetivos y las variables de valoración. Se seleccionan los objetivos a analizar, que en este caso coinciden con los criterios seguidos durante todo el desarrollo del Plan: territorial, socioeconómico, funcional y medioambiental. Asociadas a cada uno de estos objetivos se seleccionan las variables que van a ser tenidas en cuenta durante el análisis multicriterio de comparación y selección de alternativas.
- Evaluación de las variables consideradas. Una vez seleccionadas las variables a analizar, se realiza dicho análisis de forma numérica, de forma que se obtiene la comparación de la forma más objetiva posible.
- Determinación de la importancia relativa asociada a las variables consideradas. Tras obtener indicadores numéricos para cada una de las variables analizadas, se pretende en este punto adecuar todos estos indicadores a una misma escala numérica, de forma que sean comparables entre sí.
- Desarrollo y aplicación de la regla de decisión a emplear. Tras obtener unos valores numéricos comparables para cada uno de los indicadores, se pasa en este punto a elegir y aplicar las reglas de decisión que permitan seleccionar la alternativa óptima entre las planteadas.

Como reglas de decisión se han seleccionado los métodos Pattern y Electre I, ambos de gran uso y aceptación generalizada, de forma que la utilización de un único método no desemboque en algún tipo de sesgo en el resultado.

En primer lugar se aplica el método Pattern, de agregación total. Consiste en ponderar las puntuaciones de cada objetivo con los pesos asignados y sumarlas para obtener una puntuación final para cada alternativa. Y, posteriormente, se aplica la regla de decisión Electre, el cual es un método comparativo que proporciona la preferencia entre pares de alternativas, es decir, para cada par de alternativas A y B proporciona una matriz de preferencias que indica si A es significativamente mejor que B, si B es significativamente mejor que A o si A y B son similares, sin tener en cuenta unos pesos fijos, sino en función de las posibles variaciones de los mismos.

De esta forma, se obtiene por dos métodos diferentes la alternativa óptima de entre las planteadas. En caso de que el resultado coincida para ambos métodos, se considera la alternativa presentada por ambos como la óptima.

2.- En relación con la implantación de transporte público, se deja abierta la posibilidad desde la normativa del PTE (artículo 37) que las infraestructuras desarrolladas se modifiquen para posibilitar la implantación de transporte público en las mismas y garantizar su funcionalidad. Si bien, la ordenación del transporte colectivo es objeto de la incorporación al *Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte Colectivo*, contemplado en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

Artículo 37.- El transporte público. (ND)

Las secciones tipo de los tramos o las condiciones geométricas de las intersecciones de las infraestructuras objeto del PTE podrán ser variadas para incorporar carriles de transporte público, en base a las conclusiones del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte Colectivo, contemplado en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 12 y 19 de la presente normativa.

3.- El modo de ocupación del territorio con fines residenciales, así como las tipologías y densidades de la urbanización son competencia exclusiva de los Ayuntamientos, que dan traslado de sus determinaciones a través del Plan General de Ordenación Urbana.

4.- El resto de consideraciones aportadas no son objeto del PTE, siendo éste el de “analizar desde una visión global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz – La Laguna”.

ALEGACION N° 156

1. Remitente:

AAVV La Atalaya

2. N° DE REGISTRO:

22036

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

La Laguna

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

1.- Instar a esta a los efectos de ampliar el plazo de exposición pública, como mínimo un mes más.

2.- Que informe directamente sobre el expediente incoado, ya que por el Ayuntamiento de La Laguna no se ha habilitado dicha información.

3.- Que junto a esta información sea facilitado a esta Asociación el informe de viabilidad y necesidad para la ejecución de los trazados viarios incluidos en el expediente.

4.- Que si de la información se desprende la necesidad de la ejecución del trazado de la Vía de Ronda (fase 3ª), a su vez el paso por el camino del Tornero y la Calle La Luna, debe ser ejecutada a distinto nivel sin conexión entre ambas vía, ya que podrían ser perjudicadas con la afluencia de tráfico.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

Primero.-La información pública y la participación ciudadana en el PTE está guiada mediante lo establecido en el artículo octavo del DL 1/2000, y la cooperación administrativa mediante los artículos 10 y 11 del mismo. De este modo, se realiza la exposición al público

en general y la puesta en conocimiento a las administraciones afectadas. El plazo de exposición será la información pública del Plan Territorial en sí, con duración mínima de un mes, y al que se podrán presentar las alegaciones consideradas. Se desestima la ampliación del período de exposición pública.

Segundo.-La Dirección General de Infraestructura Viaria ha informado sobre el expediente incoado al realizar la exposición pública , como también lo ha realizado el Ayuntamiento de La Laguna, de El Rosario, Santa Cruz de Tenerife, Tegueste, Candelaria y el Cabildo Insular de Tenerife.

Tercero.-La necesidad de ejecución del PTEO surge como desarrollo del PIOT que es el documento básico de planificación del territorio y de los recursos naturales de la isla de Tenerife aprobado por D150/2002 de 16 de Octubre.

Cuarto.-Las conexiones de las vías con caminos de acceso serán resueltos por los correspondientes proyectos de trazado o construcción, destacando el hecho de que la denominada Vía de Ronda (3ª fase) será ejecutada a distinto nivel, respecto al Camino del Tprnero.

Quinto.-En relación a la propuesta de la creación de la comisión para realizar el seguimiento de los proyectos de construcción, no hay comentarios que hacer.

ALEGACION N° 157

1. Remitente:

José Antonio Izquierdo Barroso

2. N° DE REGISTRO:

21422

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

La Laguna

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Igual que la alegación 18.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

DNI, fotocopia del plano de situación de la vivienda.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

Idem alegación 18

ALEGACION N° 158

1. Remitente:

Juan Antonio Rosado Martínez (en representación de Hans Heinrich Maier)

2. N° DE REGISTRO:

22746

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Puerto de la Cruz

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Igual que la alegación 22.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

Plano del anillo de la Laguna

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

Idem alegación 22

ALEGACION N° 159

1. Remitente:

Asociación de Mujeres El Círculo de El Portezuelo

42. N° DE REGISTRO:

73

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Tegueste

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

En representación de la Asociación de Mujeres El Círculo de El Portezuelo y en relación con el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área metropolitana de Tenerife, expone:

1. El ámbito de actuación del Plan Territorial, debería ser la totalidad del Área Metropolitana.

2. No se analiza la problemática viaria de Tegueste. No se proponen soluciones, ni alternativas, ni continuidad del sistema viario, planteado en la zona sur.

Desde la Asociación de Mujeres, entiende que:

1. Potencia un centralismo de los Equipamientos y Ofertas de Trabajo, no ayudando a la integración de las mujeres en su entorno social. Lo que le obliga a tener unos desplazamientos de larga duración que incompatibilizan una conciliación de la vida laboral y familiar.

2. No se facilita la eliminación de las barreras viarias, que impiden o dificultan el acceso de las mujeres al mundo laboral.

3. No garantiza una accesibilidad a las infraestructuras viarias, que permitan la movilidad a las mujeres, con la que se potenciaría una igualdad de oportunidades entre ambos sexos.

Por ello, solicita:

- Retomar la elaboración de dicho plan territorial, desde la fase de información, incluyendo en la misma la problemática de la vertiente norte.

- Someter a nueva exposición pública dicho análisis, con soluciones propuestas.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

El análisis del modelo propuesto por el PIOT da lugar al establecimiento de **dos subunidades comarcales**, que presentan unas características totalmente diferenciadas desde el punto de vista viario y de ordenación territorial, Santa Cruz – La Laguna y Tegueste – Tejina.

El límite físico entre ambas subunidades viene dado por las estribaciones del macizo de Ánaga, estando la subunidad Santa Cruz - La Laguna conformada por la vertiente sur del área metropolitana y el área central de La Laguna, mientras que la subunidad Tegueste – Tejina coincide con la vertiente norte del área metropolitana. La clara diferenciación entre ambas subunidades comarcales, tanto desde un punto de vista viario como territorial, requiere de un análisis diferenciado para cada una de ellas.

El presente PTEO será el encargado de ordenar la subunidad Santa Cruz – La Laguna del área metropolitana, teniendo como principales objetivos el análisis del esquema global viario de la conurbación Santa Cruz – La Laguna, y la definición de las infraestructuras que componen el modelo viario a proponer, con especial incidencia en el cierre del anillo insular.

Este PTEO no potencia un centralismo de ningún tipo sino que realiza la ordenación del sistema viario de una subunidad que alberga una importante función de servicios hacia toda la isla, debido en gran parte al reforzamiento de Santa Cruz de Tenerife como capital insular, y a la expansión del Puerto de Santa Cruz y diversos polígonos industriales.

Esta área ha sufrido un gran crecimiento en los últimos años que le ha llevado a albergar aproximadamente el 50 % de la población de la isla, con una gran densificación en los cascos de La Laguna y Santa Cruz, y un progresivo desarrollo de nuevas zonas urbanas preferentemente en el suroeste metropolitano.

El punto donde se dice “ No se facilita la eliminación de barreras viarias, que impiden o dificultan el acceso de las mujeres al mundo laboral”, carece de sentido en este contexto.

Respecto a que no garantiza una accesibilidad a las infraestructuras viarias es rotundamente falso puesto que uno de los principales objetivos del sistema viario es la accesibilidad , independientemente de que sean mujeres por lo tanto no influye en la desigualdad de oportunidades entre ambos sexos.

ALEGACION N° 160

1. Remitente:

ACOTRANSA

2. N° DE REGISTRO:

73

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Tegeste

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

Actuando en calidad de Presidente de la Asociación Comarcal de Transportistas de Anaga “ACOTRANSA” exponen:

1. El ámbito de actuación del Plan Territorial debería ser en su totalidad del Área Metropolitana.

2. No se analiza la problemática viaria del municipio a escala Metropolitana. No se proponen soluciones, ni alternativas, ni continuidad del sistema viario planteado en la zona sur.

Desde la Asociación entiende que:

1. No garantiza la accesibilidad a las infraestructuras viarias de los transportistas de la zona norte del Área Metropolitana.

2. No garantiza la Competitividad de un sector basado en la movilidad.

Por lo que solicita:

Retomar la elaboración de dicho Plan Territorial, desde la fase de la información (análisis), incluyendo en la misma la problemática de la vertiente norte, como un todo sin compartimientos

Someter a una nueva exposición pública dicho análisis, con soluciones propuestas.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

El análisis del modelo propuesto por el PIOT da lugar al establecimiento de **dos subunidades comarcales**, que presentan unas características totalmente diferenciadas desde el punto de vista viario y de ordenación territorial, Santa Cruz – La Laguna y Tegeste – Tejina.

El límite físico entre ambas subunidades viene dado por las estribaciones del macizo de Ánaga, estando la subunidad Santa Cruz - La Laguna conformada por la vertiente sur del área metropolitana y el área central de La Laguna, mientras que la subunidad Tegeste – Tejina coincide con la vertiente norte del área metropolitana. La clara diferenciación entre ambas subunidades comarcales, tanto desde un punto de vista viario como territorial, requiere de un análisis diferenciado para cada una de ellas.

El presente PTEO será el encargado de ordenar la subunidad Santa Cruz – La Laguna del área metropolitana, teniendo como principales objetivos el análisis del esquema global viario de la conurbación Santa Cruz – La Laguna, y la definición de las infraestructuras que componen el modelo viario a proponer, con especial incidencia en el cierre del anillo insular.

Este PTEO no potencia un centralismo de ningún tipo sino que realiza la ordenación del sistema viario de una subunidad que alberga una importante función de servicios hacia toda la isla, debido en gran parte al reforzamiento de Santa Cruz de Tenerife como capital insular, y a la expansión del Puerto de Santa Cruz y diversos polígonos industriales.

Esta área ha sufrido un gran crecimiento en los últimos años que le ha llevado a albergar aproximadamente el 50 % de la población de la isla, con una gran densificación en los cascos de La Laguna y Santa Cruz, y un progresivo desarrollo de nuevas zonas urbanas preferentemente en el suroeste metropolitano.

ALEGACION N° 161

1. Remitente:

ASEVITE

2. N° DE REGISTRO:

73

3. N° DE ALEGANTES:

1

4. LOCALIDAD:

Tegueste

5. RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:

El Presidente y Representante de la Asociación de Empresarios de la Villa de Tegueste (ASEVITE), expone:

Su malestar por no estar contemplada en el Plan, por entender que la actuación del Plan Territorial debería ser de la totalidad del Área Metropolitana y por no proponer soluciones, ni alternativas y no tener continuidad del sistema viario con la zona sur metropolitana.

Entiende que el Plan Territorial no garantiza la competitividad, con los ubicados en la zona Santa Cruz- Laguna, sino que incluso anula su función territorial complementaria, aparte de potenciar un centralismo del sector empresarial y no potenciar el desarrollo empresarial autónomo del resto de la comarca.

Con lo expuesto piden al alcalde de Tegueste que soliciten retomar la elaboración de dicho Plan Territorial desde la fase de información, análisis, incluyendo en la misma la problemática de la vertiente norte, como parte de un todo, sin compartimentos estanco, además de que se someta a nueva exposición pública dichos análisis con soluciones propuestas.

6. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL APORTADA:

No se aporta documentación adicional.

7. INFORME A LA ALEGACIÓN PRESENTADA

El análisis del modelo propuesto por el PIOT da lugar al establecimiento de **dos subunidades comarcales**, que presentan unas características totalmente diferenciadas desde el punto de vista viario y de ordenación territorial, Santa Cruz – La Laguna y Tegueste – Tejina.

El límite físico entre ambas subunidades viene dado por las estribaciones del macizo de Ánaga, estando la subunidad Santa Cruz - La Laguna conformada por la vertiente sur del área metropolitana y el área central de La Laguna, mientras que la subunidad Tegueste – Tejina coincide con la vertiente norte del área metropolitana. La clara diferenciación entre ambas subunidades comarcales, tanto desde un punto de vista viario como territorial, requiere de un análisis diferenciado para cada una de ellas.

El presente PTEO será el encargado de ordenar la subunidad Santa Cruz – La Laguna del área metropolitana, teniendo como principales objetivos el análisis del esquema global viario de la conurbación Santa Cruz – La Laguna, y la definición de las infraestructuras que componen el modelo viario a proponer, con especial incidencia en el cierre del anillo insular.

Este PTEO no potencia un centralismo de ningún tipo sino que realiza la ordenación del sistema viario de una subunidad que alberga una importante función de servicios hacia toda la isla, debido en gran parte al reforzamiento de Santa Cruz de Tenerife como capital insular, y a la expansión del Puerto de Santa Cruz y diversos polígonos industriales.

Esta área ha sufrido un gran crecimiento en los últimos años que le ha llevado a albergar aproximadamente el 50 % de la población de la isla, con una gran densificación en los cascos de La Laguna y Santa Cruz, y un progresivo desarrollo de nuevas zonas urbanas preferentemente en el suroeste metropolitano.

5.-RESUMEN Y CONCLUSION FINAL

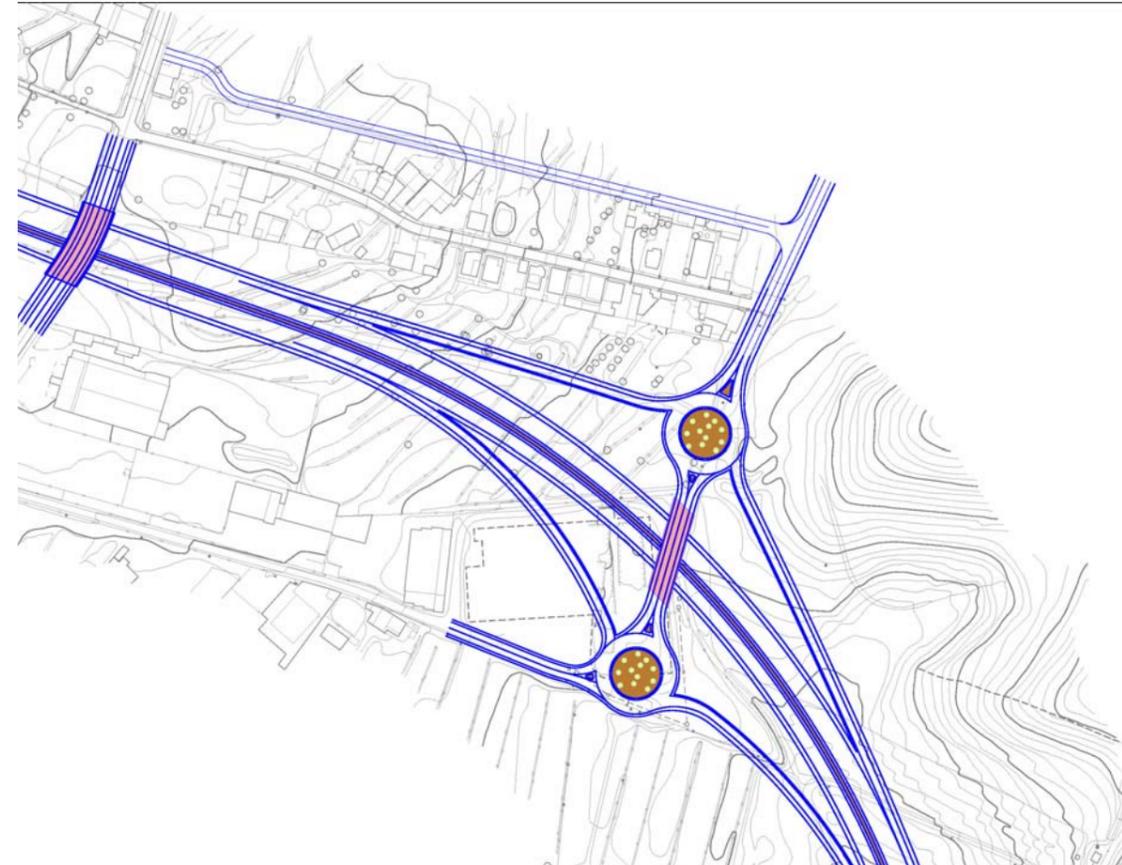
5. Resumen y conclusión final

Como conclusión se realiza una recopilación de los cambios producidos a raíz de la información pública del Plan Territorial Especial, ya sea por recomendación directa de alguna alegación o por la conveniencia de la modificación de un modo indirecto.

Las variaciones realizadas con respecto al documento de aprobación inicial son las siguientes:

5.1. En relación con la Circunvalación Oeste.

1.- Modificación de la conexión del enlace situado junto a la Montaña de Los Giles con el viario local, mediante la supresión de la conexión con la Calle La Zanca, y la creación de una conexión al Este de la misma, tal y como se muestra en la siguiente imagen.



Nueva conexión de la Circunvalación Oeste, sin enlazar con la Calle de la Zanca.

2.- Mejora del enlace de la Circunvalación Oeste con la Variante de la TF-5 y con el aeropuerto de Los Rodeos.

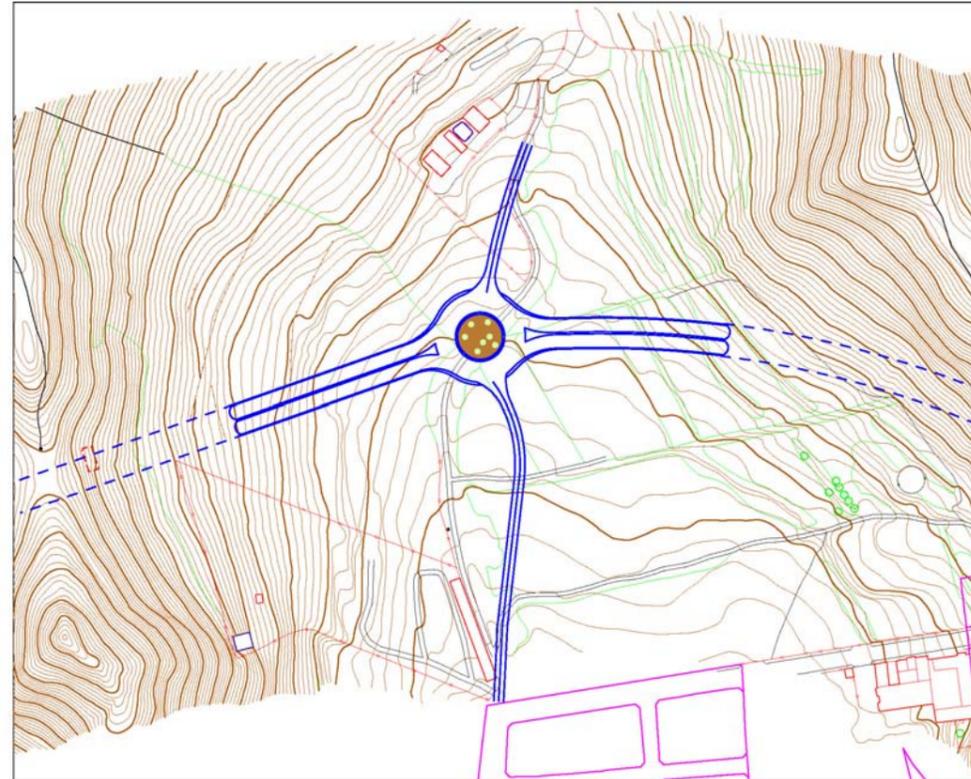


3.- Mejora del enlace de El chorrillo.



5.2. En relación con la Circunvalación Norte.

1.-Modificación del enlace entre la Calle Arona y la Circunvalación Norte, no interfiriendo con la ordenación del sector “La Cuesta 1” del Plan General de Ordenación Urbana de San Cristóbal de La Laguna.



Alegación admitida en relación a la conexión entre la Calle Arona y la Circunvalación Norte.

5.3. En relación con la Vía Litoral.

No existen modificaciones en relación con la Vía Litoral.

5.4. En relación con el Anillo de La Laguna.

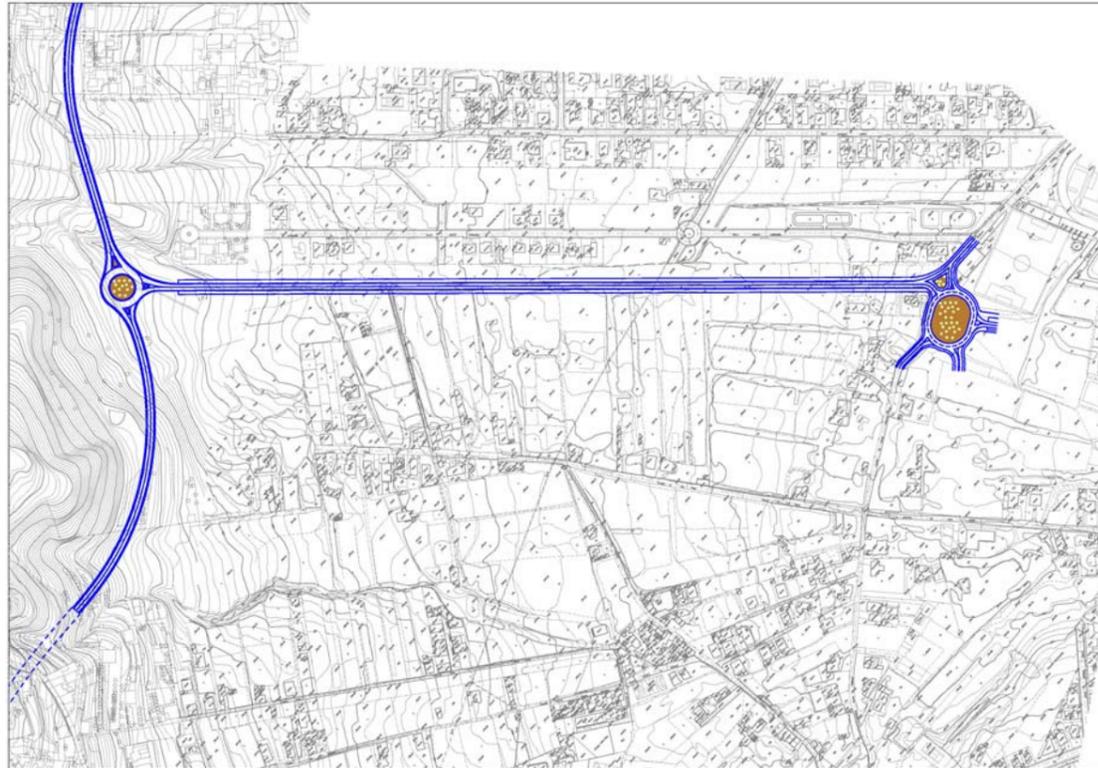
1.-Modificación de la Ronda Sur del Anillo de La Laguna para evitar la afección al entorno urbanizado, tal y como se refleja en la siguiente imagen:



Alegación admitida en relación a la modificación de la Ronda Sur.

2.- Modificación de la conexión entre la Circunvalación de La Laguna y el Camino Fuente Cañizares, para evitar la afección a una promoción urbanística recientemente finalizada. La modificación consiste en la implantación de una glorieta elíptica de conexión con el Camino Fuente Cañizares y el desplazamiento de la nueva calle de modo que no afecte a la promoción inmobiliaria recientemente finalizada.

El ajuste de la glorieta, conlleva la necesidad de implantación de un carril para guaguas sentido Sur – Norte dado lo ajustado de los radios de la glorieta.



Alegación admitida en relación a la conexión entre el Anillo de La Laguna y el Camino de Fuente Cañizares.

5.5. Otras modificaciones.

1.- Modificación del artículo 32.4 de la normativa, incluyendo un apartado cuarto que flexibilice la aplicación de la línea límite de edificación de las infraestructuras objeto del Plan:

“Artículo 32.-Establecimiento de las zonas de protección de las vías. (NAD)

1.- La zona de dominio público, servidumbre y afección se delimitarán en los correspondientes proyectos de construcción y/o trazado, una vez definidos los desmontes, terraplenes y estructuras.

2.- La línea límite de edificación quedará regulada en la presente normativa para cada infraestructura objeto del PTE. Aún así, su delimitación queda supeditada al establecimiento de la zona de servidumbre y de afección.

3.- Si en los proyectos de trazado y/o construcción se constata que por anchura excesiva de la proyección horizontal del talud de los terraplenes o desmontes, la línea límite de edificación corta a la de servidumbre, la primera se podrá modificar de modo que coincida con la segunda, previa notificación al Cabildo Insular de Tenerife, al Gobierno de Canarias y al titular de la vía, a efectos de revisión de las posibles suspensiones de licencias.

4.- Si por cualquier otro motivo, no amparado por el apartado anterior, se detecta de modo particular o desde los organismos públicos y siempre respetando la legislación vigente, la necesidad de modificar la línea límite de edificación, esta variación se podrá solicitar previa notificación al Cabildo Insular de Tenerife, al Gobierno de Canarias y al titular de la vía, a efectos de revisión de las posibles suspensiones de licencias.”

2.- Otros ajustes mínimos, derivados de los cambios anteriores y de mejora de conexiones menores con caminos existentes de la Circunvalación Oeste.

3.- Incorporación al documento Planos del modelo de ordenación de la subunidad Tegueste – Tejina.

4.- La realización del análisis preciso de la subunidad Tegueste-Tejina, se remite dentro de la Normativa del documento de Aprobación provisional al “P.T.P .del sistema viario de la Subunidad Tegueste-Tejina” a redactar por el organismo competente.

5.- Incorporación de los resultados de los estudios de tráfico del tranvía y de tren del sur.

