

2.2.2. SISTEMA TERRITORIAL

2.2.2. Sistema territorial.

La motivación de este apartado es poner en conocimiento todos los aspectos relativos a la planificación del territorio del Ámbito Extenso, a fin de que la ordenación propuesta sea coherente y compatible con las políticas territoriales vigentes.

Dentro del sistema piramidal, jerárquico y coherente de planeamiento que afecta al Ámbito Extenso, directa o indirectamente, se encuentra el PIOT que es de carácter supralocal y directivo (coordina actuaciones) y el planeamiento urbanístico, de ámbito municipal y carácter operativo (sus disposiciones son directamente aplicables). El planeamiento urbanístico está constituido por los P.G.O.U, NN.SS y su correspondiente planeamiento de desarrollo que lo especifica, desarrolla y/o modifica.

Hay que tener en cuenta que por ser el presente un PTE que desarrolla el PIOT, las determinaciones de éste son vinculantes, mientras que las del Planeamiento urbanístico están sometidas al Plan Territorial Especial.

Por otro lado, en un ámbito supralocal y sectorial, también se encuentra el Plan Director de Infraestructuras de Canarias y el Plan Director del Aeropuerto.

A continuación, se adjunta un índice de los contenidos del presente apartado.

2.2.2.1. Ordenación Insular.

2.2.2.1.1. Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

2.2.2.1.1.1. El Modelo de Ordenación Insular.

2.2.2.1.1.2. El Modelo de Ordenación del Ámbito Extenso.

2.2.2.1.2. Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte.

2.2.2.2. Ordenación municipal.

2.2.2.2.1. Ordenación municipal vigente.

2.2.2.2.1.1. Normas Subsidiarias de Candelaria.

2.2.2.2.1.2. Normas Subsidiarias de El Rosario.

2.2.2.2.1.3. Plan General de Ordenación Urbana de La Laguna.

2.2.2.2.1.4. Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz.

2.2.2.2.1.5. Normas Subsidiarias de El Sauzal.

2.2.2.2.1.6. Plan General de Ordenación Urbana de Tacoronte.

2.2.2.2.1.7. Normas Subsidiarias de Tegueste.

2.2.2.2.1.8. Planeamiento de desarrollo.

2.2.2.2.1.9. Clasificación del Suelo y Sistemas Generales de Comunicación e Infraestructuras.

2.2.2.3. Ordenación municipal en tramitación.

2.2.2.3.1. Plan General de Ordenación Urbana de El Rosario.

2.2.2.3.2. Adaptación del P.G.O.U de La Laguna a la LOTCA.

2.2.2.3.3. Adaptación del P.G.O.U de Santa Cruz de Tenerife a la LOTCA.

2.2.2.3.4. Revisión del P.G.O.U de Santa Cruz de Tenerife.

2.2.2.3.5. Plan General de Ordenación Urbana de El Sauzal.

2.2.2.3.6. Adaptación del P.G.O.U de Tacoronte a la LOTCA.

2.2.2.3.7. Adaptación de las NN.SS de Tegueste a la LOTCA.

2.2.2.4. Desarrollo previsto por los planeamientos municipales.

2.2.2.1. Ordenación Insular.

Dentro de este apartado se analizan las determinaciones de dos documentos de ordenación insular que afectan al Ámbito Extenso. Éstos son el PIOT, de carácter general, y el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte, de carácter sectorial.

2.2.2.1.1. Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

El PIOT fue aprobado definitivamente en el año 2.003. Su análisis es fundamental puesto que el PTE tiene como “única función” la de desarrollar y concretar las determinaciones del PIOT, sin salirse de sus especificaciones de ordenación, a fin de consolidar un modelo territorial coordinado a nivel insular. Es más, las determinaciones del PIOT no son de aplicación directa, en el sentido de que los trazados gráficos del PIOT no son ejecutables, sino que hay que desarrollarlos por diferentes planes, para los que el Plan Insular tiene carácter vinculante.

Entre tales planes se encuentra el presente PTE, denominado por el PIOT como Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viarios del Área Metropolitana, y que tiene como objetivo “analizar desde una visión global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz – La Laguna”.

De este modo, a continuación se exponen las determinaciones del PIOT a nivel insular y a nivel del ámbito extenso, para comprender la estructura actual y futura del territorio, y respetar ésta a la hora de definir las infraestructuras derivadas del presente plan. Hay que tener en cuenta que, en principio, éstas están contenidas en el PIOT y contempladas dentro del Sistema Territorial impuesto por el mismo, por lo que, salvo modificaciones, cumplen su modelo de ordenación previsto.

Como ya se ha dicho, el PIOT contiene dos niveles de descripción del Modelo de Ordenación Territorial, que son el Insular y el Comarcal. Para la descripción de ambos se basa en cuatro ejes principales como son:

- Distribución básica de los usos.
- Sistema de núcleos urbanos principales.
- Redes básicas de infraestructuras.
- Equipamientos insulares.

2.2.2.1.1.1. El Modelo de Ordenación Insular.

Los criterios del modelo de ordenación insular se establecen en el Título II: Disposiciones territoriales, Capítulo 1: Aspectos generales del Modelo de Ordenación Territorial, Sección 3ª: El Modelo de ordenación insular.

A continuación se extrapolan los principales objetivos que persigue el PIOT para el conjunto de la Isla, para conocer el modelo que se pretende seguir con la ordenación realizada por el presente Plan.

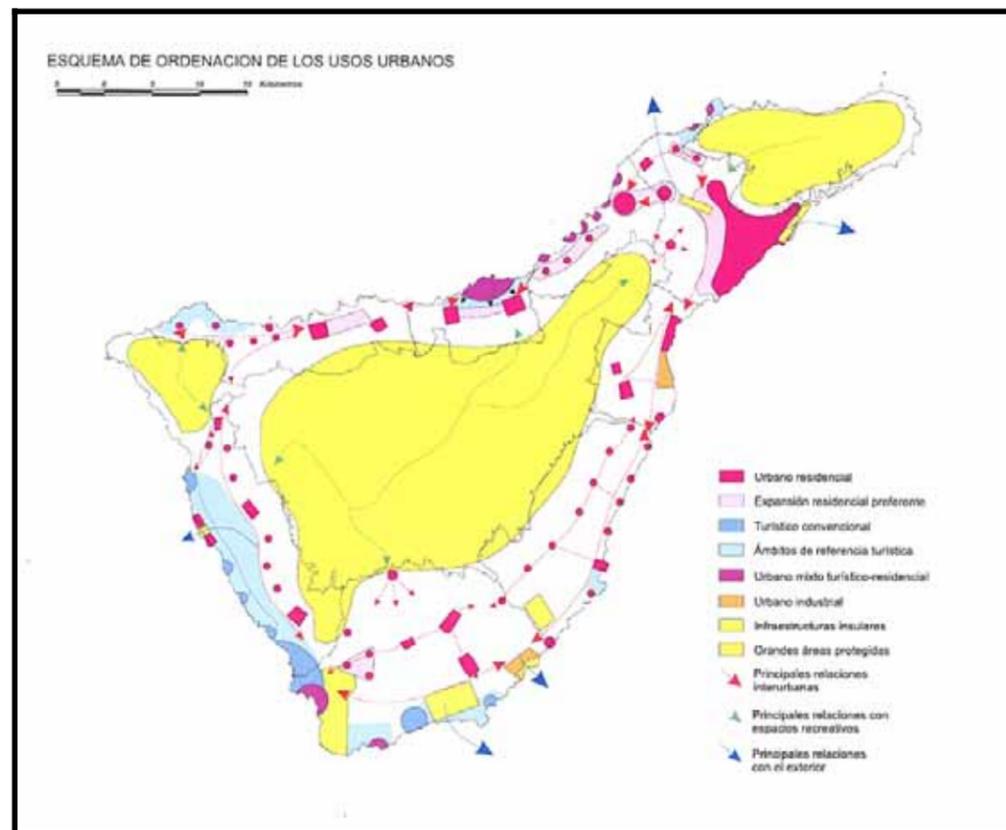
Distribución básica de los usos.

- Protección del paisaje y recursos naturales de la parte central de la isla y de sus dos comarcas extremas, preservando los suelos de vocación agrícola.
- Expansión y consolidación de los núcleos de población existentes, evitando la dispersión hacia nuevas zonas, y la ocupación de zonas agrícolas.

Sistema de núcleos urbanos principales.

- Los tres ámbitos principales en los que debe concentrarse el crecimiento futuro de la Isla, son el área urbana de Santa Cruz – La Laguna, el Valle de la Orotava, y el entorno de Las Américas.
 - Área urbana de Santa Cruz – La Laguna:
 - Crecimiento hacia el suroeste tomando como límite el cierre del anillo insular.
 - Preservar de procesos de urbanización los llanos que rodean La Laguna.
 - Valle de la Orotava.
 - Potenciar la compactación de La Orotava, Los Realejos y el Puerto de La Cruz, evitando los procesos de ocupación dispersa.
 - Entorno de Las Américas. Creación de áreas residenciales, potenciando la capacidad de los núcleos de medianías.

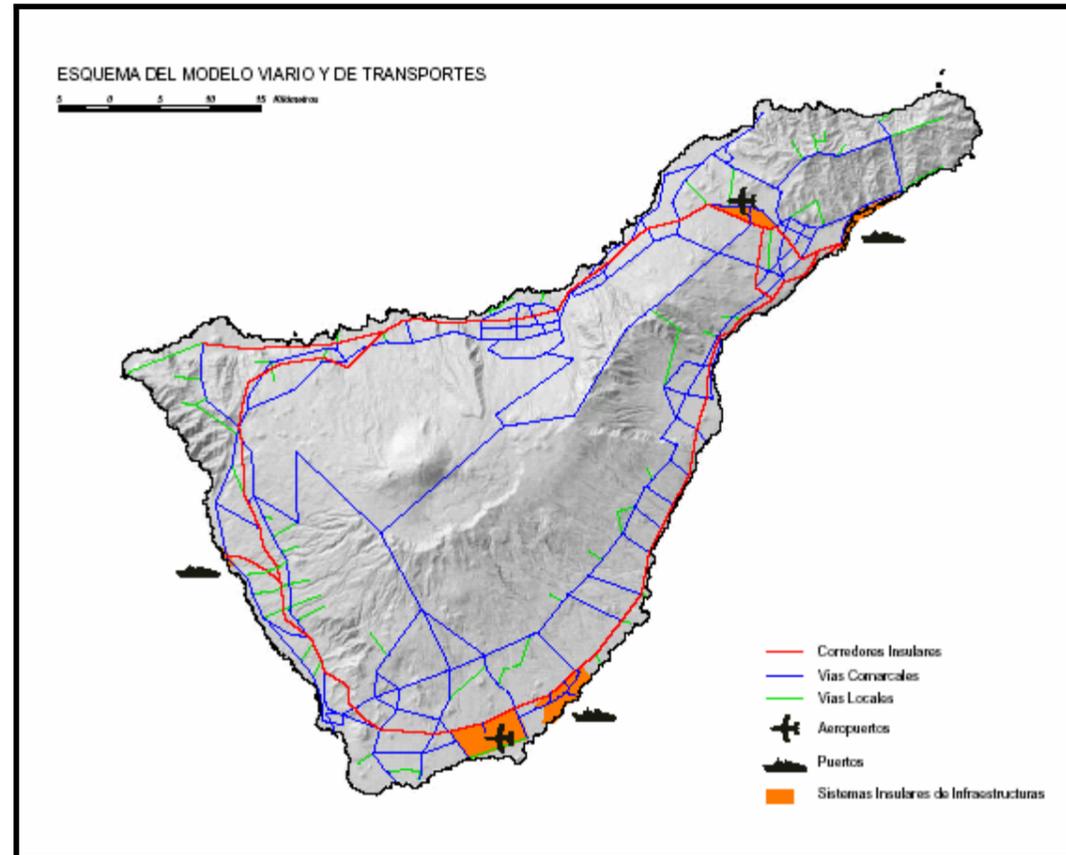
- Selección de núcleos de mayor capacidad en cada comarca, prioritarios en las políticas residenciales.
- Determinar tres áreas principales de usos industriales y terciarios: Polígonos de Güimar, Granadilla y Puerto de Santa Cruz.
- Defender el carácter turístico de los núcleos dedicados a tal actividad, equipándolos y dotándolos para evitar que deriven hacia usos residenciales.



Redes básicas de infraestructuras.

- Reserva de suelo para la ampliación del Aeropuerto de Los Rodeos y del Aeropuerto Reina Sofía, para la implantación de actividades logísticas relacionadas con la actividad del transporte aéreo.
- Reorientación de la actividad del Puerto de Santa Cruz hacia el transporte de pasajeros hacia las Islas orientales y los destinos exteriores al Archipiélago.
- Orientación del Puerto de Granadilla como el mayor puerto comercial de la Isla.
- Instauración del Puerto de Fonsalía como conexión con las islas occidentales, y como nodo central del desarrollo turístico de su entorno.
- Creación y consolidación de corredores insulares que articulan la isla:
 - Corredor insular Norte: Discurre desde Santa Cruz hasta Buenavista del Norte, con un trazado en gran parte coincidente con la TF-5, salvo entre Guajara y Guamasa, donde deberá desviarse por el Sur del Aeropuerto de Los Rodeos.
 - Corredor Insular Sur: Se extiende desde Santa Cruz hasta el futuro Puerto de Fonsalía, con una trazado coincidente hasta Guaza con la TF-1.
 - Cierre Oeste: deberá unir ambos corredores desde el giro del corredor sur sobre el actual trazado de la C-822 hasta pasar el núcleo urbano de Icod por el Sureste, siguiendo un trazado lo más próximo posible a os núcleos urbanos de medianías.
 - Circunvalación del área urbana Santa Cruz – La Laguna: la finalidad de este viario es separar los tráficos insulares de los metropolitanos y facilitar accesos alternativos a la conurbación metropolitana desde su perímetro. Su trazado definitivo se determina en el presente Plan Territorial Especial.

- Eje costero: está conformado por la actual TF-1, el acceso sur, el frente marítimo de la ciudad (incluyendo el eje portuario) y la autovía a las Teresitas.



- Desarrollo del Complejo de Servicios del Macizo Central, fuera del Parque Nacional, y en el que se concentren las instalaciones dotacionales asociadas al mismo.
- Implantación de un Complejo Turístico de Salud, que apoye la especialización de la oferta turística del Valle de la Orotava.

A continuación se adjunta un plano de conjunto en el que se representa el Modelo de Ordenación Insular determinado por el PIOT, para el conjunto de la Isla de Tenerife.

Equipamientos insulares.

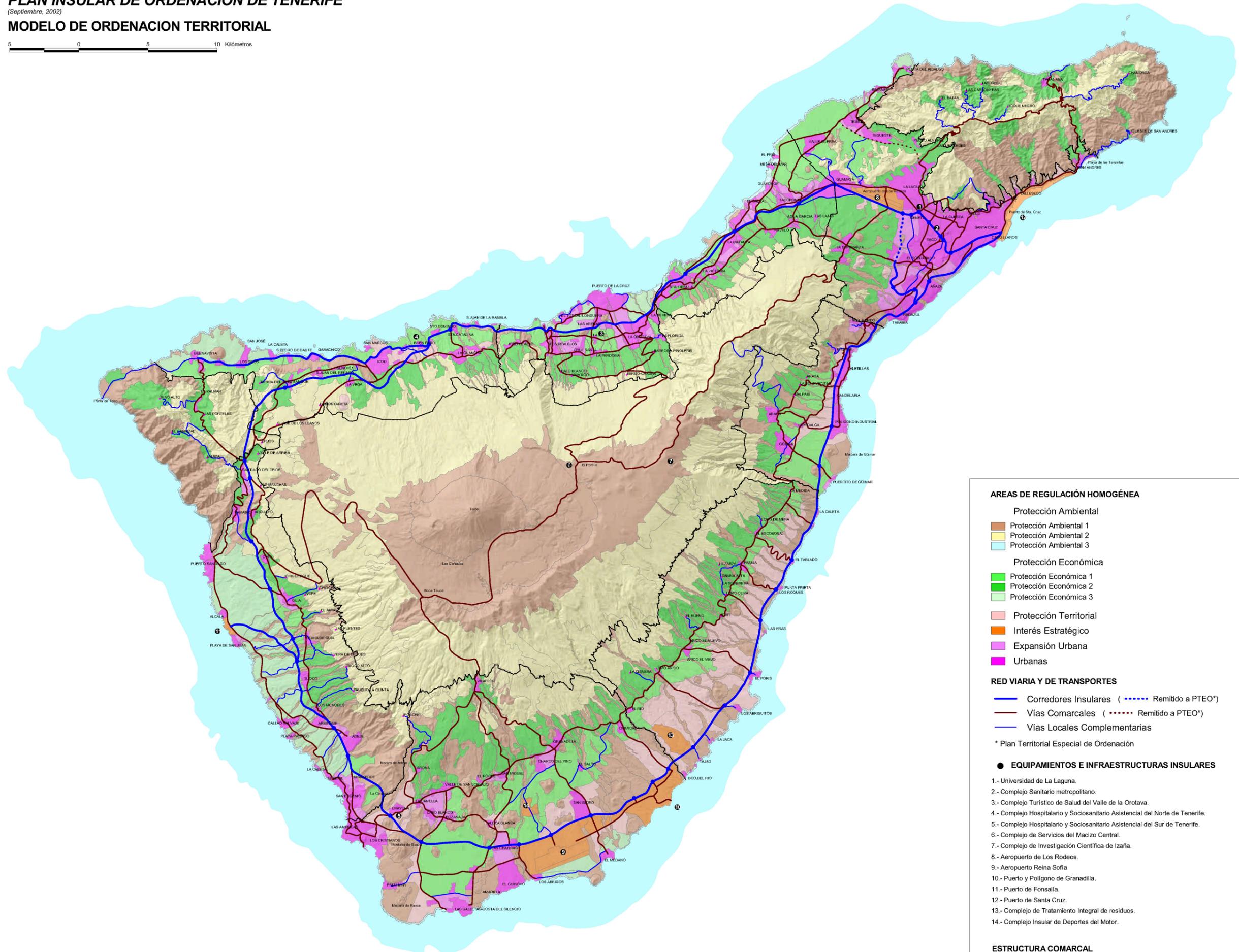
- Ubicación de complejos sanitarios en el entorno de la Playa de Las Américas y en el municipio de Icod.
- Refuerzo del carácter de esparcimiento público del Parque del Teide y de la corona forestal.
- Desarrollo de un Parque Periurbano vinculado a la conurbación metropolitana.
- Recualificación de la oferta de ocio en el área de la Rasca.

PLAN INSULAR DE ORDENACION DE TENERIFE

(Septiembre, 2002)

MODELO DE ORDENACION TERRITORIAL

5 0 5 10 Kilómetros



AREAS DE REGULACIÓN HOMOGÉNEA

Protección Ambiental

- Protección Ambiental 1
- Protección Ambiental 2
- Protección Ambiental 3

Protección Económica

- Protección Económica 1
- Protección Económica 2
- Protección Económica 3

Protección Territorial

- Interés Estratégico
- Expansión Urbana
- Urbanas

RED VIARIA Y DE TRANSPORTES

- Corredores Insulares (- - - - - Remitido a PTEO*)
- Vías Comarcales (- - - - - Remitido a PTEO*)
- Vías Locales Complementarias

* Plan Territorial Especial de Ordenación

EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS INSULARES

- 1.- Universidad de La Laguna.
- 2.- Complejo Sanitario metropolitano.
- 3.- Complejo Turístico de Salud del Valle de la Orotava.
- 4.- Complejo Hospitalario y Sociosanitario Asistencial del Norte de Tenerife.
- 5.- Complejo Hospitalario y Sociosanitario Asistencial del Sur de Tenerife.
- 6.- Complejo de Servicios del Macizo Central.
- 7.- Complejo de Investigación Científica de Izaña.
- 8.- Aeropuerto de Los Rodeos.
- 9.- Aeropuerto Reina Sofia
- 10.- Puerto y Polígono de Granadilla.
- 11.- Puerto de Fonsalía.
- 12.- Puerto de Santa Cruz.
- 13.- Complejo de Tratamiento Integral de residuos.
- 14.- Complejo Insular de Deportes del Motor.

ESTRUCTURA COMARCAL

- Limite entre comarcas

2.2.2.1.1.2. El Modelo de Ordenación del Ámbito Extenso.

Los criterios del modelo de ordenación comarcal se establecen en el Título II: Disposiciones territoriales, Capítulo 2: Los Modelos de Ordenación Comarcal. Dentro de ellos la sección primera establece el “Modelo de Ordenación del Área Metropolitana”.

Este apartado hace alusión a un área más amplia que el ámbito extenso del presente Plan Territorial Especial, como se ha especificado en el punto relativo a su delimitación. Sin embargo, el modelo de ordenación al que el PIOT quiere que tienda el ámbito extenso es perfectamente entendible, aún cuando se extrapole del área metropolitana en su conjunto.

De este modo, se describe brevemente la tendencia de ordenación marcada por el PIOT para el ámbito extenso, en base a los cuatro ejes señalados:

- Distribución básica de los usos.
- Sistema de núcleos urbanos principales.
- Redes básicas de infraestructuras.
- Equipamientos insulares.

Distribución básica de los usos.

- Se diferencian tres tipos de áreas, como son las de carácter urbano, las de índole agrícola y las Áreas de Protección Ambiental.
 - Áreas urbanas: se distingue la extensión metropolitana en la que se incluyen todos los terrenos consolidados por la edificación, el núcleo de Guamasa y el Núcleo de La Esperanza.
 - Áreas agrícolas: que abarcan todos los terrenos naturales no protegidos y no consolidados por la edificación, entre los que caben destacar la Vega de La Laguna y La Esperanza.
 - Áreas de protección ambiental: corresponden con los macizos que se inscriben en el ámbito extenso, destacando el de Anaga, Las Lagunetas y la Corona Forestal.

Sistema de los núcleos urbanos principales.

- Los núcleos urbanos que el PIOT pretende que concentren el crecimiento edificatorio de cara al futuro son tres:
 - El Área metropolitana de Santa Cruz – La Laguna: el criterio de intervención de esta zona es diferente en cuanto a las distintas zonas homogéneas que se inscriben en el área consolidada.
 - Centro urbano de Santa Cruz: se fomentará la mejora de las condiciones ambientales mediante la peatonalización y reducción del tráfico, la mejora de las dotaciones urbanas, la revitalización del centro histórico, la recuperación de la fachada marítima, el desplazamiento de usos directivos y terciarios hacia el área Cabo Llanos – Añaza, eliminación progresiva de los usos industriales, etc.
 - Periferia del centro urbano de Santa Cruz: Se primará el reequipamiento y articulación de las tramas adyacentes.
 - Barrios en el eje de la antigua carretera Santa Cruz – La Laguna: debe mejorarse la integración de estos barrios en el continuo urbano reforzando el papel estructurador de las distintas piezas a través del eje citado, función que debe ser complementada mediante el trazado de la vía de cornisa; por otra parte, dicha articulación dependerá en gran medida de la resolución de un mallado viario que posibilite la conexión con la TF-5, la vía de cornisa y la autopista exterior.
 - Núcleo urbano de La Laguna: se aplican criterios de rehabilitación del casco histórico, de transformación de la travesía de la TF-5 en eje articulador de la zona y en la concentración de usos terciarios en el entorno del aeropuerto.

- Suroeste metropolitano: se deberá continuar con la política de reequipamiento y articulación urbana de esta zona, con una gran capacidad de crecimiento y de acoger actividades terciarias.
- Urbanizaciones costeras: se mantendrán separadas de la concentración urbana mediante áreas no urbanizadas.
- Guamasa: debe consolidarse como un núcleo urbano compacto de vivienda unifamiliar, colmatando los huecos existentes y completándose el viario existente, sin interferir con las edificaciones aisladas de El Ortigal.
- La Esperanza: debe consolidar su estructura limitando el crecimiento radial a los bordes de los caminos concluyentes en su casco urbano, y completar una malla urbana antes de que la consolidación urbana imposibilite dicho objetivo.

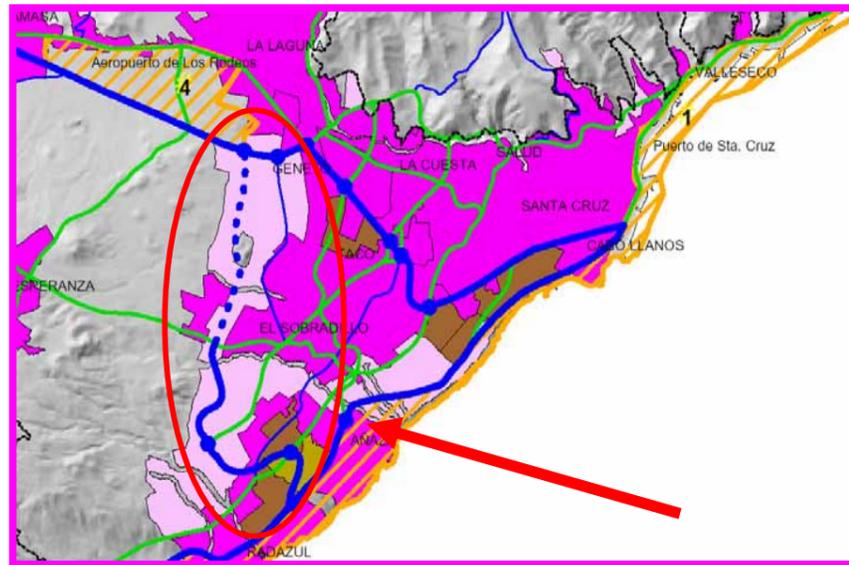
Redes básicas de infraestructuras.

- El modelo viario propuesto por el PIOT, se basa en los siguientes criterios:
 - Asegurar la continuidad del tráfico insular y su segregación respecto al comarcal.
 - Facilitar la diversificación de accesos desde el exterior al área metropolitana, evitando la excesiva convergencia del tráfico en pocos tramos urbanos y crear una malla urbana de viario que presente alternativas viables a la TF-5 en la comunicación interna del continuo urbano.
 - Defender la capacidad de los viarios, evitando especialmente la edificación en sus márgenes, sin perjuicio de resolver en cada caso los requerimientos de éstos para estructurar las tramas urbanas adyacentes.
 - Disuadir progresivamente el acceso rodado a los espacios más centrales de los cascos urbanos mediante distintas políticas complementarias

(transporte público, aparcamientos periféricos, descentralización de usos terciarios, etc).

- Aumentar progresivamente el protagonismo del transporte colectivo, dando facilidades a su paso, frente al uso de automóviles particulares para los desplazamientos con mayor número de usuarios.
- Para conseguir estos objetivos, se plantean las siguientes actuaciones, que se basan en dar alternativas a la ciudad de Tenerife mediante el Oeste, liberando la TF-5, y completar el nuevo sistema viario.
 - *Primer tramo del corredor insular Norte:* se corresponde con el trazado actual de la TF-5 desde Santa Cruz hasta la altura de Guajara, desde donde debe continuar en forma de variante al sur del aeropuerto de Los Rodeos hasta volver a coincidir con la actual autopista pasada Guamasa.
 - *Intercambiadores de transporte:* en los entornos del Aeropuerto de Los Rodeos, Añaza y Cabo Llanos.
 - *Segundo tramo del corredor insular Norte:* corresponde con la nueva variante de la TF-5 al Sur del Aeropuerto de Los Rodeos.
 - *Autopista Exterior:* elemento de nueva ejecución que define el cierre exterior de los dos corredores insulares. Debe establecer una clara discontinuidad en el tejido urbano del área Santa Cruz-La Laguna; a partir de su traza sólo se admitirán desarrollos cerrados en sí mismos, de remate de los núcleos existentes, cuyas condiciones de ordenación garanticen que, en ningún caso, puedan inducir expansiones sobre las áreas agrícolas inmediatas. Su trazado discurrirá entre el enlace de la variante del corredor norte con la carretera TF-24 hasta la TF-1 en las cercanías de Radazul, con características de autopista y enlazando sólo con viarios integrantes del modelo viario insular, diversificando así los accesos al área metropolitana sin mermar su capacidad. El trazado definitivo de este elemento será el que resulte del Plan Territorial Especial de Ordenación de ámbito comarcal del área metropolitana, que

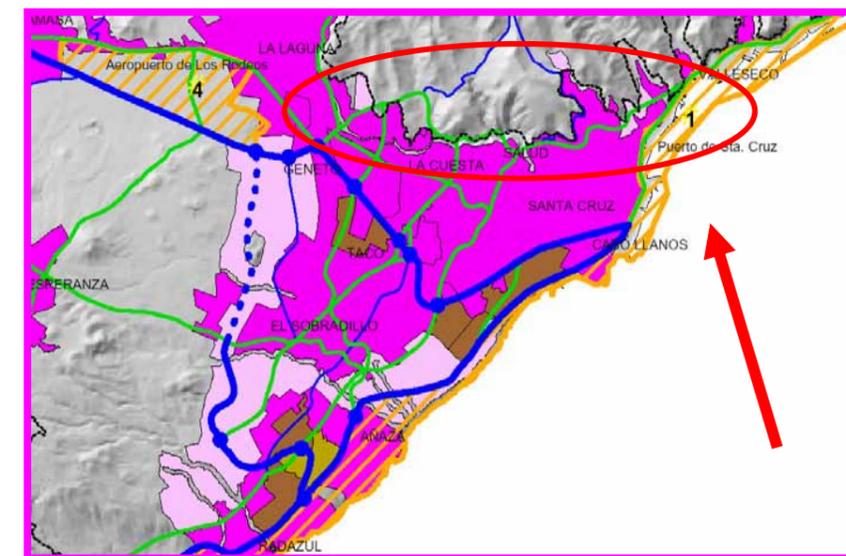
se redacte por el órgano competente con el objeto de analizar de forma global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz – Laguna.



Autopista exterior.

- *Arteria central de La Laguna:* corresponde a la reconversión del actual trazado de la TF-5 en un eje estructurante urbano de la Ciudad de La Laguna.
- *Nuevo acceso al aeropuerto:* se realizará a través de la actual TF-5 desde el enlace de Guamasa.
- *Vía de Ronda de La Laguna:* que desde el enlace con la TF-5 debe conectar los ejes comarcales de la Avenida de Los Menceyes, la Vía de Cornisa, y las principales calles de la ciudad.
- *Eje costero:* está conformado por la actual TF-1, el acceso sur, el frente marítimo de la ciudad (incluyendo el eje portuario) y la autovía a las Teresitas. En el tramo exterior al casco de Santa Cruz tiene 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.

- *Santa María del Mar – Las Chumberas:* posibilita el trasvase de tráfico entre los corredores norte y sur, en una posición intermedia con respecto a la autopista exterior; el eje debe completarse mediante su prolongación hasta la futura vía de cornisa.
- *Ejes longitudinales del suroeste metropolitano:* eje Salud-Chorrillo, que debe llegar desde la vía de cornisa hasta la autopista exterior y enlazar posteriormente con la carretera general del sur en la comarca adyacente del Valle de Güímar; y el eje de la Rambla del Rosario, prolongado a través del viario La Cuesta-Taco hasta la antigua carretera general a La Laguna (y estudiando su posible continuación hasta la vía de cornisa).
- *Vía de cornisa:* ha de enlazar el eje costero (Barrio de La Alegría) con la ronda este de La Laguna, definiendo el límite norte de la aglomeración metropolitana y ofreciendo un necesario trayecto alternativo de acceso a los barrios altos y a las zonas centrales de Santa Cruz. Su trazado debe ser sometido a las máximas cautelas para su correcta integración paisajística; no deberá dar servicio a usos edificables y sólo tendrá enlaces con ejes principales de las tramas urbanas adyacentes.



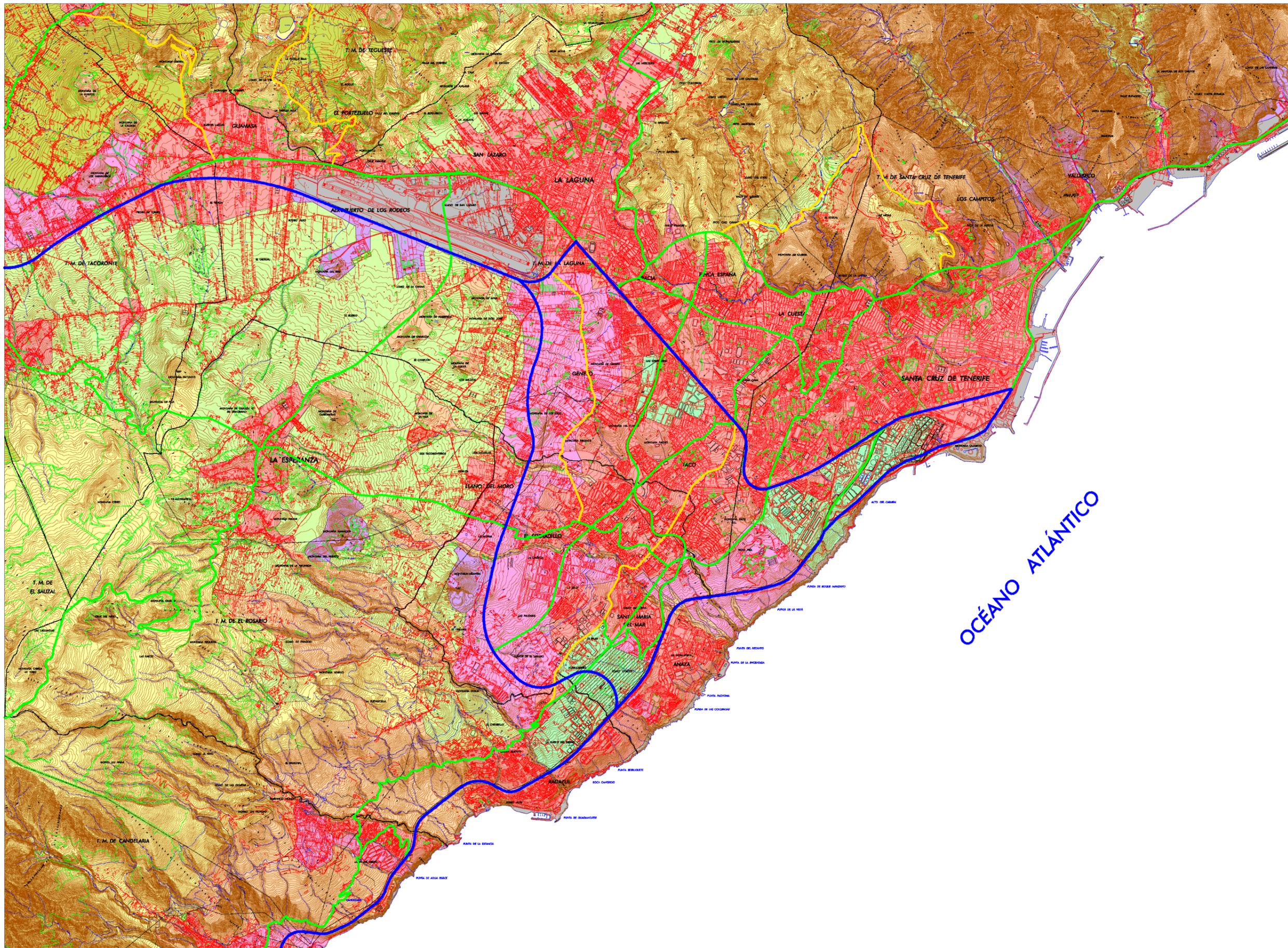
Vía de cornisa.

- *La Laguna-La Esperanza*: eje coincidente con la carretera actual a Las Cañadas que finaliza en el enlace con el nuevo trazado del corredor insular al sur del aeropuerto.
- *Eje comarcal sur*: define un subanillo de borde de la comarca por su extremo sur uniendo la TF-5 con la autopista exterior a la altura del Sobradillo, para, posteriormente, prolongarse como un elemento del mallado transversal de la estructura urbana del suroeste metropolitano.

Equipamientos insulares.

- Los equipamientos a los que el PIOT asigna un ámbito de servicio insular, son los siguientes:
 - Universidad de La Laguna y complejo hospitalario metropolitano, que deben someterse a una reordenación de conjunto.
 - Equipamientos de carácter insular (museos, auditorio,...) de la conurbación Santa Cruz – La Laguna.
 - Centros administrativos de la isla (Parlamento, Gobierno, Cabildo,...).

A continuación se adjunta un plano del ámbito extenso en el que se muestra la ordenación de la zona determinada por el PIOT.



LEYENDA

- NÚCLEO RESIDENCIAL
- EXPANSIÓN DE NÚCLEOS
- ÁMBITO SINGULAR ESTRUCTURANTE
- NÚCLEO INDUSTRIAL/TERCIARIO CONSOLIDADO
- NÚCLEO INDUSTRIAL/TERCIARIO EN CONSOLIDACIÓN

- PROTECCIÓN AMBIENTAL
- Protección Ambiental 1
- Protección Ambiental 2
- Protección Ambiental 3

- PROTECCIÓN ECONÓMICA
- Protección Económica 1
- Protección Económica 2
- PROTECCIÓN TERRITORIAL

- RED VIARIA
- Corredor insular
- Vía comarcal
- Vía local complementaria

OCEANO ATLANTICO

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MODELO DE ORDENACIÓN DEL
PIOT PARA EL ÁMBITO EXTENSO

Escala: 1:20.000 Originales en A0
Hoja 1 de 1