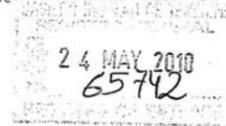


UNELCO-ENDESA



Calle Carlos J. R. Hamilton, s/n
Edificio Princesa Dácil
38001 Santa Cruz de Tenerife

Tel.: 922 479 900
Fax: 922 479 934



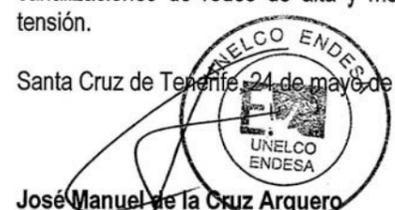
ASUNTO: P.T.E. Transporte Isla de Tenerife

Mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial de Canarias, con fecha 25 de marzo último, se sometió al trámite de PARTICIPACIÓN CIUDADANA el Avance y el Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Territorial Especial del Transporte de la isla de Tenerife, de acuerdo con el documento elaborado por la UTE Trazas Ingeniería, S.L.-Consultrans, S.A.U.-Control y Gestión, S.L.

Hacemos notar, en primer lugar, que esta Compañía dispone de instalaciones de alta, media y baja tensión que podrían verse afectadas. Por ello, en los documentos del plan debe explicitarse que toda variación de tendidos que se produzca como consecuencia de su aprobación, comportará el pago del coste de dicha variación, bien por la Administración, bien por los promotores de los correspondientes sectores o unidades de actuación, de conformidad con el Art. 154.3 del R.D. 1955/00.

Asimismo, a fin de evitar duplicidades, de cara a actuaciones futuras, debe considerarse como necesario el establecimiento de reservas de suelo para canalizaciones de redes de alta y media tensión y para cruces de media y baja tensión.

Santa Cruz de Tenerife, 24 de mayo de 2010.


José Manuel de la Cruz Arquero
Director Provincia Santa Cruz de Tenerife

EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE

4638061

STRA

Endesa Distribución Eléctrica, S.L.
Registro Mercantil de Madrid, Tomo 16.095, Libro 0, Folio 113, Sección 8, Hojas M-272592, Inscripción 2ª, C.I.F.: B-82846817



AYUNTAMIENTO DE LOS REALEJOS



Los Realejos, a 25 de mayo de 2010

Ref. FJHG/a.s.p.

Asunto: Remitiendo informe avance PTEOTT.

Destinatario:

EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE
ÁREA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD.
Plaza de España 1
38003- Santa Cruz de Tenerife



Por medio del presente adjunto certificación del acuerdo INFORME AL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE TENERIFE adoptado por el Consejo Rector de la Gerencia Municipal de Urbanismo de fecha 20 de mayo de 2010.



EL VICEPRESIDENTE,

Juan Francisco Rodríguez López

SMZ



FJHG

DON FRANCISCO JAVIER HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, TÉCNICO DE ADMINISTRACIÓN GENERAL EN FUNCIONES DE SECRETARÍA ACCIDENTAL DEL ORGANISMO AUTÓNOMO "GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO" DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LA HISTÓRICA VILLA DE LOS REALEJOS (TENERIFE).-

CERTIFICA: Que el Consejo Rector de la Gerencia Municipal de Urbanismo, en sesión ordinaria celebrada el día veinte de mayo de dos mil diez, y haciendo la salvedad de que el Acta del consejo aún no ha sido aprobada, ha emitido, entre otros, el siguiente ACUERDO:

"2º.- INFORME AL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE TENERIFE.

Visto el expediente incoado con ocasión del trámite de consulta solicitado por el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife en sesión ordinaria celebrada el día 26 de febrero de 2010 para la aprobación del Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la Isla de Tenerife (PTEOTT), se ha emitido el siguiente informe:

1.- OBJETO Y NATURALEZA DEL AVANCE.-

El Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte (PTEOI Tren del Norte) está promovido por el Cabildo de Tenerife y tiene por objeto desarrollar el Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT), en lo relativo a políticas y actuaciones públicas en materia de Transporte de Viajeros, incorporando también indicaciones relativas a políticas de Movilidad. De forma más concreta y en el marco general diseñado para la Ordenación del Territorio, el PTEOTT debe ante todo integrar y desarrollar las directrices y actuaciones referidas al transporte público.

El Documento de Avance del PTEOTT que ahora se presenta, se estructura en dos grandes bloques, la Memoria y Planos de Información y la Memoria y Planos de Ordenación.

La Memoria y Planos de Información contiene un análisis en profundidad de los diferentes elementos que caracterizan los Viajes de las Personas, realizado a partir de:

- Recogida y tratamiento de la información documental y estadísticos más relevante (población, empleo, dotaciones y equipamientos: escolares, sanitarias, ocio, etc.).
- Tomas de información directa, mediante los oportunos trabajos de campo (encuesta domiciliaria de movilidad, inventario de la red de carreteras y aforos de circulación de vehículos, inventario de líneas y paradas del transporte público, aforos sube-baja en el transporte público).

La Memoria y Planos de Ordenación.

A partir de los trabajos de Información, se plantea el análisis crítico y la valoración de los problemas y disfuncionalidades existentes, entre las demandas de movilidad y la oferta de transporte así como en su vinculación con los usos del territorio.

El Avance es un documento informativo sin eficacia vinculante cuya finalidad es servir de orientación a la redacción de los planes. En él se exponen y evalúan las diferentes alternativas de ordenación de un concreto territorio para someterlas a la consideración de los ciudadanos y de las Administraciones Públicas.

2.- LA COMARCA DEL VALLE DE LA OROTAVA EN EL AVANCE DEL PTEOTT.-

En la comarca del Valle de La Orotava la estructura de núcleos se basa en tres grandes asentamientos: La Orotava, Puerto de la Cruz y Los Realejos con una gran relación entre ellos, con más de 133.00 viajes, constituyendo la tercera comarca de la isla, lo que hace que el viario de conexión presente elevadas intensidades. Destaca el corredor insular TF-5 pues no sólo comunica con el área metropolitana y el sur esta comarca sino también la comarca de Icoden-Daute-Isla Baja. Esta comarca tiene el doble de viajes con la comarca de Icoden-Daute-Isla Baja que el área metropolitana, unos 20.000 frente a unos 10.000 viajes/día.

La TF-5 presenta 65.000 vehículos/día en la zona de la Orotava para descender a 27.000 en la frontera con la comarca de Icoden-Daute-Isla Baja. Los accesos al Puerto de la Cruz y La Orotava y los Realejos desde la TF-5 tienen valores entre 20.000 y 30.000 vehículos/día. Las diferentes carreteras de conexión entre estos municipios (TF-324, TF-315, TF-320 y TF-333, TF-21) tienen valores por encima de los 10.000 vehículos/día. Se trata de carreteras antiguas, de un carril por sentido, con arcones escasos o inexistentes que han ido siendo colonizadas por la edificación en sus márgenes con abundantes problemas de funcionalidad dado que han de responder a tráficos diferentes (urbanos y de conexión intracomarcal) y servir también a otros usuarios (peatones) lo que disminuye sus niveles de seguridad y velocidad.

Entre las actuaciones en carreteras de nuevo trazado cabe mencionar:

- Cierre del anillo insular, dividido en tres tramos: Adeje - Santiago del Teide, Santiago del Teide- Icod de los Vinos e Icod de los Vinos - San Juan de la Rambla. Los dos primeros tramos están actualmente en ejecución y su finalización será anterior al escenario del año 2016. El tercer tramo está en fase de redacción de proyecto constructivo previéndose que su finalización también esté antes del año 2016. **Para completar el anillo insular con características de autovía restaría el tramo San Juan de la Rambla-Los Realejos cuyo trazado plantea mayores problemas debido a la protección de las zonas atravesadas y cuya ejecución podría considerarse para el año 2026.**

En la comarca del Valle de La Orotava la estructura de la movilidad tiene tres polos de generación y atracción en los tres grandes asentamientos: La Orotava, Puerto de la Cruz y Los Realejos, con una estructura en triángulo sin que destaque ninguno de ellos como cabecera comarcal. Actualmente existe una estación de guaguas en cada uno de ellos del cual parten líneas de distribución por el valle localizadas en las zonas centrales de los núcleos. Ninguna de las estaciones dispone de aparcamientos para automóviles.

La relación de la comarca con el exterior es mayor hacia el este (Área metropolitana y Acentejo) que hacia el oeste, sin que vaya a experimentar modificaciones tras el cierre del anillo insular debido a la escasa importancia relativa de viajes al sur de la isla. La zona baja de la Orotava, donde se ubica el Polígono industrial de San Jerónimo y grandes superficies comerciales, se sitúa en el centro entre los tres polos mencionados, lo que hace que se constituya como la zona más propicia para el intercambio de viajes interiores de distribución con el exterior, a pesar de que aumentan la longitud de los viajes entre los cascos del Puerto de la Cruz o en La Orotava y la zona este de la isla. También constituye un lugar propicio para establecer una parada del Tren del Norte y así se desprende de los estudios previos.

En todo caso, el Avance del PTEOTT entiende que el Planeamiento Urbanístico debe asumir como responsabilidad y tarea propias el conseguir que los Viajes de todas las categorías que puedan resolverse a pie o de otra forma no motorizada encuentren las mayores facilidades materiales para hacerlo de esa manera. La peatonalización de los centros urbanos y la creación de itinerarios peatonales y ciclistas fáciles, seguros y bien señalizados, es una tarea pendiente que puede rendir resultados interesantes.

3.- ALTERNATIVA PROPUESTA POR EL AVANCE DEL PTEOTT.-

El Avance del PTEOTT propone la combinación Alternativa-Escenario denominada TRES-MP:

- Que promueve la implantación de Políticas concretas para el Transporte Privado, que persigan un Reparto de los Viajes más favorable al Transporte Público.
- Que promueve la implantación de Políticas territoriales y urbanísticas para la Moderación de la Movilidad Motorizada.
- Que impulsa la Inversión en Infraestructuras e Instalaciones que favorezcan la competitividad de los Servicios de Guaguas y el Intercambio Modal.
- Que lleva implícita:
 - La remodelación del Servicio de Guaguas con objeto de configurar una Red que tenga una Estructura Clasificada.
 - La reducción de la oferta del Servicio de Guaguas en las Líneas y Zonas de menor ocupación sustituyéndolo en éste último caso por un Cuarto Modo de Transporte.

A la vista de la situación y perspectivas económicas del Servicio Regular de Guaguas en Tenerife, la Alternativa TRES cambia la Red Funcionalmente Clasificada y Extensa por una Red Funcionalmente Clasificada pero Concentrada. El proceso de concentración implica:

- La supresión de los Servicios Regulares con más bajos Índices de Utilización, hasta un 15% de los previstos.
- La sustitución de los Servicios Regulares suprimidos mediante un Cuarto Modo (una fórmula de Transporte a la Demanda), para mantener las prestaciones desde un punto de vista social y territorial.

El denominado Cuarto Modo dota de cobertura a los ámbitos territoriales que sufren la supresión de Servicios garantizando una mejor prestación de servicios (tiempos de transporte y disponibilidad).

Las zonas donde se localiza el Cuarto Modo son las zonas de medianías de todas las comarcas en mayor o menor extensión, la zona costera de La Laguna y Tacoronte (Valle de Guerra- Mesa del Mar) y la zona del Macizo de Anaga en el Área Metropolitana.

4.- INFORME QUE SE EMITE EL TRÁMITE DE CONSULTA CON OCASIÓN DE LA APROBACIÓN DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE TENERIFE (PTEOTT).

El pasado día 18 de mayo de 2010 se celebra una reunión técnica con los grupos políticos municipales al objeto de aunar posturas para la emisión del informe en el trámite de consulta concedido al Ayuntamiento de Los Realejos con ocasión de la aprobación del Avance del PTEOTT.

Del examen de los tres apartados anteriores, que sintetizan la memoria de ordenación del Avance, se propone al Consejo Rector elevar al Excmo. Cabildo Insular de Tenerife el siguiente informe:

En primer lugar se echa en falta una mayor precisión en el diagnóstico de la Comarca del Valle de La Orotava considerándose conveniente que figuren las previsiones que otros planes de carácter territorial recogen para la comarca y el municipio de Los Realejos en particular.

Se estima necesario que la aprobación inicial del PTEOTT recoja las vías estructurales de este municipio ordenadas en el PGO vigente y las vías de borde necesarias: "TRAZADO DE LA CARRETERA DE CONEXIÓN LA HIGUERITA TF-5/TF-43 EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE LOS REALEJOS" y "CONEXIÓN DEL NÚCLEO DEL REALEJO BAJO CON LA TF-5".

Por otra parte, el Avance no concreta la inversión en el transporte de guagua sino que hace mención a la simple reposición.

El Avance hace mención a un carril de guagua pero no se concreta su ubicación.

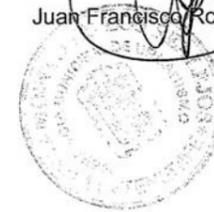
El PTEOTT debe complementar su ordenación con el PTEOI Tren del Norte y las líneas de transporte que parten desde las estaciones ferroviarias con los diferentes núcleos de población.

El Consejo Rector acuerda por UNANIMIDAD la aprobación del precedente informe.

En la Villa de Los Realejos, a 25 de mayo de 2010.

EL VICEPRESIDENTE

Juan Francisco Rodríguez López



EL SECRETARIO ACCTAL.
(R. nº 178/10 de 20 de mayo)

Francisco Javier Hernández González

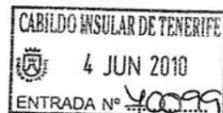
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS



CICCOP
COLEGIO DE INGENIEROS
CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
SANTA CRUZ DE TENERIFE

DECANO

Calle Poeta Rodríguez Herrera, 9
38006 Santa Cruz De Tenerife
Tfno.: 922 27 85 15
Fax: 922 28 91 53



D. PEDRO L. CAMPOS ALBARRÁN
Jefe de Servicio del Área de Movilidad y Seguridad
del Servicio Administrativo de Transportes.
Excmo. Cabildo Insular de Tenerife
Avda. José Antonio, 2
38003 Santa Cruz de Tenerife

Santa Cruz de Tenerife, 1 de junio de 2010

Estimado Sr.

Por medio de la presente le envío el informe elaborado por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos referente al documento "Avance Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la Isla de Tenerife,

Atentamente, reciba un afectuoso saludo



Fdo.: Rosendo Cabrera Hernández
Demarcación de Santa Cruz de Tenerife



CICCOP
COLEGIO DE INGENIEROS
CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
SANTA CRUZ DE TENERIFE

AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE.

SUGERENCIAS QUE EL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS (DEMARCACIÓN DE SANTA CRUZ DE TENERIFE) APORTA EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL

Siendo el conjunto de materias relacionadas con la planificación, gestión e infraestructuras del transporte terrestre una de las disciplinas específicas del ámbito profesional de la Ingeniería de Caminos, este Colegio entiende que resulta obligada su colaboración en todos aquellos procesos que deriven de cualquier intervención pública encaminada a consolidar y mejorar las condiciones de movilidad de las personas y mercancías sobre el territorio como soporte funcional de la mayoría de las actividades económicas en las sociedades actuales.

Las aportaciones contenidas en este informe se han estructurado en dos grandes apartados conceptuales, en los que se pueden condensar las cuestiones que consideramos de mayor interés entre las alumbradas en el análisis del documento. Estos apartados se corresponden con los dos siguientes epígrafes:

A.- Estructura, alcance y contenido documentales.

Entendemos que la incidencia del proceso de participación en la materialización de las determinaciones y cumplimiento de los objetivos de cualquier instrumento de planificación tiene carácter decisivo en las sociedades democráticas de hoy. De ello se deriva la importancia que adquieren las condiciones de accesibilidad y comprensibilidad de la documentación puesta a disposición de los ciudadanos para el buen fin de aquel proceso.

Siendo así, son de resaltar las carencias respecto de estos principios que se ponen de manifiesto en el análisis del documento de Avance presentado. En efecto: sobre la consideración de la Memoria de Ordenación como base para el acercamiento global a los criterios, objetivos, análisis, diagnóstico y alternativas del Plan elaborado, se quiere destacar la gran dificultad de lograr un conocimiento suficiente de lo presentado desde la simple lectura de sus textos.

STRA



Desde una posición constructiva, señalamos en este sentido el factor de "contaminación" que representa la falta de nitidez entre el diagnóstico propiamente dicho, que debería desarrollarse en el Capítulo 1 de la Memoria de Ordenación, y lo que pudiera considerarse como "información a mayor abundamiento", que tendría su mejor ubicación en la propia Memoria de Información. Diluidos de este modo los contenidos del diagnóstico, esta debilidad se hace extensiva, aunque en menor grado, a otros aspectos de especial interés, como son el de los escenarios considerados o las alternativas propuestas en el desarrollo del Plan.

Con el fin de superar estas dificultades y con el único objetivo de enriquecer el proceso de participación de este instrumento que tan notablemente habrá de influir en el desarrollo integral de Tenerife, proponemos la elaboración de un documento-resumen diseñado específicamente para facilitar el acceso a los contenidos y su mejor entendimiento por todos aquellos interesados en colaborar en mejorar el resultado de esta planificación.

Estas consideraciones, aparentemente ajenas al objeto de estas sugerencias al Avance de referencia, pueden llegar a desvirtuar el carácter instrumental del Plan Territorial, cuya facilidad de asimilación por administradores y administrados constituye un factor decisivo en el éxito o fracaso en su implantación final.

B.- Metodología y desarrollo de la planificación

De los capítulos básicos obligados en el proceso metodológico de cualquier figura de planificación queremos hacer especial referencia al tratamiento de alternativas propositivas aplicado en este Plan Territorial. Resulta obvio que en cualquiera de las alternativas que hubieran de plantearse se habrán de considerar algunas invariantes de partida, tales como la evolución poblacional o del territorio, cuya evolución debe ser un factor inherente a cada una de las mismas en todos los escenarios considerados. En consecuencia con este principio, cabe siempre establecer como alternativa teórica la ausencia de nuevas intervenciones que modifiquen la progresión tendencial de la situación preexistente. Esta "alternativa cero" permitiría siempre establecer una línea o nivel de referencia para la evaluación objetiva de las restantes que hubieran de plantearse.

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
C/ Poeta Rodríguez Herrera 9 -38006 Santa Cruz De Tenerife Tfno : 922 27 85 15 tenerife@ciccp.es



Del análisis del documento se deduce que, mientras se consideran escenarios derivados de la aplicación de políticas para la moderación de la movilidad (pmm) con efectos sobre los asentamientos poblacionales, la localización de grandes equipamientos, etc. no se considera ninguna alternativa en que no se contemple la existencia de una red predeterminada de transporte guiado, conformada por trenes y tranvías en sus diferentes categorías funcionales. La rigidez de esta posición metodológica conlleva claramente el riesgo de invalidar este loable estudio de planificación en el caso de que, por alteración de las situaciones administrativas o socioeconómicas aquí previstas, los plazos de entrada en servicio de estas infraestructuras se demoren en demasía en el tiempo o no lleguen a materializarse. Esta casuística alcanza hoy mayores posibilidades de producirse como consecuencia del estado global de grave crisis financiera que atraviesa nuestro país.

La incidencia de esa consideración en la utilidad de este Plan Territorial sería en este caso tan sustantiva que devalúa claramente otras conclusiones que pueden derivarse del análisis del documento de Avance ahora publicitado.

No obstante, el interés de las propuestas alternativas que en el Plan se presentan nos mueve a incorporar aquí algunas consideraciones sobre las mismas que pudieran ser de utilidad para implementar debidamente este instrumento planificador en el sistema de actuaciones político – administrativas de las entidades responsables de su gestión.

En todas las alternativas que se plantean adquiere una incidencia decisiva el grado de aplicación de políticas de moderación de la movilidad (pmm) en cada una de las opciones reguladoras de los recursos económicos y organizativos aportados en la gestión del transporte público rodado en la isla de Tenerife. Estas políticas referidas a la ordenación territorial, a la regulación del transporte privado (ptp), a la localización de empleo, a los aparcamientos públicos, a la imputación de costes o a la concienciación ciudadana constituyen el factor diferenciador casi exclusivo de cada una de las alternativas propuestas.

El Plan Territorial establece una alternativa cero "sui generis", consistente en suponer para su evaluación un escenario sin políticas de moderación de la movilidad ni para el transporte privado (ptp), aunque, siempre, sobre el soporte de la preexistencia de una red de transporte guiado extendida a todo

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
C/ Poeta Rodríguez Herrera 9 -38006 Santa Cruz De Tenerife Tfno : 922 27 85 15 tenerife@ciccp.es



el ámbito insular. De este modo las únicas alternativas propiamente dichas evaluadas en el Avance se configuran mediante combinaciones sobre la aplicación, o no, de estas políticas en los dos horizontes establecidos; esto es: los años 2016 y 2027.

Por otro lado, la evaluación de estas alternativas adolece de la escasa consideración de los efectos negativos que sobre el sistema insular de guaguas habría de tener la entrada en servicio de la red de transporte guiado ya programada. La viabilidad económica de la empresa TITSA pasaría a depender de la toma de decisiones de gran incidencia socioeconómico, tales como la supresión de líneas deficitarias, el incremento de las subvenciones, la revisión de tarifas, etc. y, en general, de todas aquéllas que aliviaran el desequilibrio entre las áreas servidas por la red ferroviaria y las dependientes de los modos de transporte convencional.

Queremos, no obstante, señalar aquí el rigor aplicado en la información aportada en esta fase de elaboración del Plan, en la exposición y evaluación de las alternativas propuestas, en las conclusiones finales, así como la adecuación metodológica a los objetivos del instrumento de planificación territorial a desarrollar.

Desde estas premisas queremos resaltar las diferencias conceptuales entre los distintos recursos que la futura gestión del Plan demandará durante su desarrollo, especialmente en lo que se refiere, de un lado, a los medios (económicos y organizativos) y, de otro, a las políticas que hayan de complementar las distintas actuaciones propuestas. En efecto: mientras los primeros son de carácter material y empresarial, las segundas estarán siempre en función de la vocación y apoyo institucional al sector del transporte en esta isla. De esta consideración se deriva un riesgo altamente probable de que la implementación de ambos tipos de recursos no se produzca con la misma secuencia en intensidad y tiempo, especialmente por los factores que en general afectan a la aplicación de políticas públicas en cualquier materia de que se trate.

De aquí, la importancia que desde nuestro colectivo profesional entendemos que habrá de tener el factor tiempo en la culminación del documento definitivo de este Plan Territorial, tanto en su tramitación y aprobación como en la materialización de sus determinaciones, sin menoscabo del

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
C/ Poeta Rodríguez Herrera 9 -38006 Santa Cruz De Tenerife Tfno : 922 27 85 15 tenerife@ciccp.es



objetivo de superar las debilidades del planteamiento básico de sus alternativas, señaladas como grave deficiencia metodológica que afecta a los propios fundamentos del Plan Territorial.

Santa Cruz de Tenerife, 1 de junio 2010



COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
C/ Poeta Rodríguez Herrera 9 -38006 Santa Cruz De Tenerife Tfno : 922 27 85 15 tenerife@ciccp.es

comisiones obreras canarias
Secretaría de Medio Ambiente

http://www.canarias.ccoo.es

Avda. 1º de Mayo, 21 - 5º
35002 - Las Palmas de Gran Canaria
Tfno: 928 447500/26 Fax: 928 447505
E-mail: gslaboral-gc-ic@canarias.ccoo.es

comisiones obreras canarias
Registro de Salida

Fecha: 24-6-10 N.º 57



C/. Méndez Núñez, 84-7ª Planta
38001 - Santa Cruz de Tenerife
Tfno: 922 604700/ 12 Fax: 922 604701
E-mail: gslaboral-tf-ic@canarias.ccoo.es

Santa Cruz de Tenerife, a 24 de junio de 2010

Asunto: propuesta de "Área 80 con carril bus para el Área metropolitana de Tenerife".

Pedro

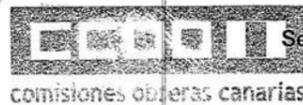
Estimado Señor,

Adjunto le remitimos la propuesta de "ÁREA 80 PARA INCREMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE GUAGUAS EN TENERIFE", que hemos elaborado como solicitud al Cabildo Insular de Tenerife para que, en la planificación del transporte insular, aborde el estudio de este tipo de medidas que buscan el incremento del uso del transporte público, especialmente en el acceso al centro de trabajo.

Obviamente, y como se ha comentado en otras ocasiones, la habilitación de esta medida debe acompañarse de las correspondientes acciones en los centros de trabajo, para favorecer ambos usos, el del transporte público y el del uso del coche compartido; acciones que precisan de la colaboración e integración de los actores socioeconómicos, para la mejora de la movilidad insular.

A su disposición para cualquier medida de fomento del transporte público en el acceso al centro de trabajo.

Suiza



[Signature]
Juan Jesús Bermúdez
Secretario de medioambiente
CCOO Canarias

A/A COORDINADOR DE MOVILIDAD DEL CABILDO INSULAR DE TENERIFE

Comisiones Obreras Canarias

*#0fe-
1.0.14c*

STRA



comisiones obreras canarias
Secretaría de Medio Ambiente

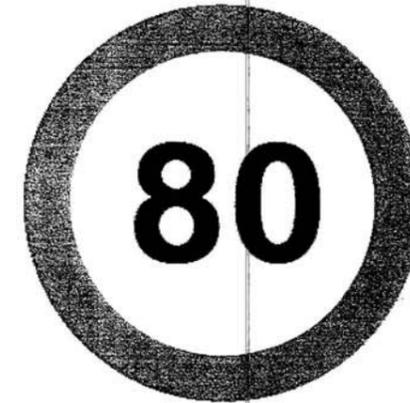
http://www.canarias.ccoo.es

Avda. 1º de Mayo, 21 - 5º
35002 - Las Palmas de Gran Canaria
Tfno: 928 447500/26 Fax: 928 447505
E-mail: gslaboral-gc-ic@canarias.ccoo.es

C/. Méndez Núñez, 84-7ª Planta
38001 - Santa Cruz de Tenerife
Tfno: 922 604700/ 12 Fax: 922 604701
E-mail: gslaboral-tf-ic@canarias.ccoo.es

Junio de 2010

INFORME "ÁREA 80 PARA INCREMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE GUAGUAS EN TENERIFE"



CCOO Canarias solicita el estudio de un "Área 80" con la creación de **25 kilómetros de carriles bus en las entradas al Área metropolitana de Tenerife** y su extensión a otras zonas urbanas de la isla

El objetivo de la propuesta es crear "carriles segregados" para las guaguas en la entrada a Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna, mediante la reducción del ancho de las vías, a través de la reducción de la velocidad máxima de circulación a 80 km/h.

Comisiones Obreras Canarias

1



comisiones obreras canarias
Secretaría de Medio Ambiente

<http://www.canarias.ccoo.es>
Avda. 1º de Mayo, 21 - 5º
35002 - Las Palmas de Gran Canaria
Tfnos: 928 447500/26 • Fax: 928 447505
E-mail: gsalaboral-cc-ic@canarias.ccoo.es

C/ Méndez Núñez, 84-7ª Planta
38001 - Santa Cruz de Tenerife
Tfnos: 922 604700/ 12 • Fax: 922 604701
E-mail: gsalaboral-tf-ic@canarias.ccoo.es

Introducción.

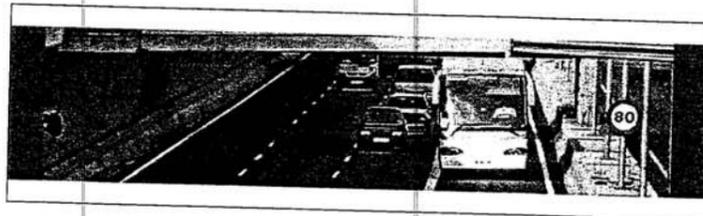
Como reconocen sucesivos estudios de aforo de tráfico en Tenerife, las autovías de la isla, en especial en la zona de entrada al Área metropolitana, sufren continuas situaciones de congestión circulatoria, con densidades de vehículos muy superiores a las establecidas convencionalmente para la sección y número de carriles disponible.

Las situaciones conocidas de congestión están vinculadas especialmente al acceso al trabajo y lugar de estudio, teniendo relación esta situación, a su vez, con el uso predominante del vehículo individual, ocupado de manera preeminente por una sola persona con autorización para conducir.

CCOO Canarias ha defendido en diferentes foros la necesidad del cambio de modelo de movilidad, por múltiples razones vinculadas a la reducción de la siniestralidad laboral, los problemas relacionados con la pérdida de productividad que ocasionan los atascos, el incremento de emisiones de gases de efecto invernadero, etc., apostando por un cambio sustancial, especialmente en los modos de acceder al centro de trabajo, mediante la introducción de "planes de movilidad sostenible", que son, hasta ahora, lamentablemente, prácticamente inexistentes en las Islas.

En esta propuesta se describe la solicitud de un "área 80", como una medida de "pacificación del tráfico" que permitiría la introducción de un carril segregado de transporte público, especializado en la movilidad laboral.

¿Qué es un Área 80?



La propuesta que realiza CCOO Canarias para las autovías de entrada al área metropolitana de Tenerife consiste en la reducción de la velocidad máxima de circulación a 80 km/h. en los tramos desde Tacoronte, por el Norte de Tenerife, y Tabaiba, por el Sur hasta Santa Cruz de Tenerife, modificando la sección de las autovías respectivas TF-1 y TF-5, con la reducción del ancho del carril para vehículos a 3,5 metros, desde los 4,5 metros actuales. Por otro lado, debe contemplarse la extensión de este modelo a otras zonas de alta congestión circulatoria, formando parte del proceso de implantación de carriles bus que la isla debe tener, en los ámbitos urbano e interurbano.

¹ Imagen tomada de: <http://www.carrilbusara.org/>



comisiones obreras canarias
Secretaría de Medio Ambiente

<http://www.canarias.ccoo.es>
Avda. 1º de Mayo, 21 - 5º
35002 - Las Palmas de Gran Canaria
Tfnos: 928 447500/26 • Fax: 928 447505
E-mail: gsalaboral-cc-ic@canarias.ccoo.es

C/ Méndez Núñez, 84-7ª Planta
38001 - Santa Cruz de Tenerife
Tfnos: 922 604700/ 12 • Fax: 922 604701
E-mail: gsalaboral-tf-ic@canarias.ccoo.es

Esta propuesta permite, por un lado, mantener el número de carriles de coche existentes, y dar entrada a un carril específico únicamente para el transporte público. La velocidad existente en la actualidad de 120 km/h. imposibilita la adopción de este tipo de medidas, por razones de seguridad vial. Sin embargo, la reducción de la velocidad permite una sección menor por carril, y la introducción, como norma general, de un carril segregado que se debe usar para transporte público y vehículos de emergencia.

Esta experiencia ya se aplica en numerosas ciudades de Europa y otros continentes, para favorecer el transporte público en zonas de alta congestión. Igualmente se aplica en algunas autovías de Cataluña, desde el año 2007², como medida para la mejora de la calidad del aire de las ciudades.



Prova de carril bus a la B23
Sent Just Desvern, 23 de setembre de 2007
Associació per a la Promoció del Transport Públic 3

Ejemplificación de la conversión de una vía de 3 carriles a una de 4, con reducción del ancho de las vías y reducción de la velocidad de circulación.

Justificación del Área 80:

Existen numerosos motivos que justifican la adopción de esta medida. Los enumeramos a continuación⁴:

² Ver acuerdo del Gobierno de Cataluña, sobre la reducción de velocidad en autovías:
<http://www.gencat.cat/especial/80kmh/cas/index.htm>

³ http://www.carrilbusara.org/galeria/IMG_5088.jpg

⁴ Algunos de ellos son ampliamente compartidos en otras realidades circulatorias, destacando las referencias a la Generalitat de Catalunya, y Plataformas a favor del transporte público.



comisiones obreras canarias

Secretaría de Medio Ambiente

<http://www.canarias.ccoo.es>

Avda. 1º de Mayo, 21 - 5º
35002 - Las Palmas de Gran Canaria
Tfnos: 928 447500/26 • Fax: 928 447505
E-mail: gsiaboral-gc-ic@canarias.ccoo.es

C/ Méndez Núñez, 84-7ª Planta
38001 - Santa Cruz de Tenerife
Tfnos: 922 604700/ 12 • Fax: 922 604701
E-mail: gsiaboral-tf-ic@canarias.ccoo.es

1.- Permite la introducción en Tenerife de un sistema de acceso al centro de trabajo con presencia destacada del transporte público. Las limitaciones del modelo actual de movilidad privada, extensivo en ocupación del territorio, ha supuesto un freno a la mejora del transporte público, si éste no cuenta con carriles de circulación segregados. La introducción del tranvía ha demostrado la necesidad de que los modos colectivos cuenten con "plataformas reservadas de paso".

2.- Es viable técnica y económicamente su introducción en Tenerife, al tiempo que compatible con futuros proyectos de transporte guiado. La introducción de un carril bus en un Área 80 es viable técnica y económicamente con pequeñas modificaciones en la sección del a vía, cambios en la señalización, y pequeñas obras de adaptación. Su implantación es posible en estos momentos de recortes en la inversión pública, y compatible, en un futuro, con la implantación del transporte ferroviario, al poder complementar sus funciones, trazados, etc.

3.- Supondría un revulsivo de gran importancia para el transporte público de guaguas de TITSA. La baja ocupación de los vehículos de TITSA es fruto de la falta de prioridad de los mismos en la circulación viaria, lo que precisa de cambios importantes en la planificación de la ordenación del tráfico, en el sentido de dar preferencia a las guaguas en las zonas urbanas e interurbanas. Actualmente las guaguas sufren importantes disminuciones de su "velocidad comercial" al sufrir de forma más aguda las importantes retenciones en el acceso al área metropolitana. La implantación de estas vías permitiría generar ventajas indudables para los usuarios del transporte público, en relación con el transporte privado. Estas medidas, por su parte, deberían complementarse con la adopción de accesos con preferencia de paso para la guagua en el interior urbano de las ciudades de San Cristóbal de La Laguna y Santa Cruz de Tenerife.

4.- Permitiría el impulso de los "planes de movilidad sostenible en los centros de trabajo". La garantía de la fluidez en el acceso al Área metropolitana permitiría diseñar políticas activas de movilidad sostenible en la llegada al centro de trabajo, con la creación de "líneas rápidas-expreso" en concertación con empresas e instituciones, a través de la creación de los "gestores de movilidad" en los centros de trabajo. Convenientemente gestionadas, estas iniciativas generarían a su vez beneficios económicos para los usuarios, por el alto coste de mantenimiento del vehículo privado.

5.- Pese a lo que se pueda pensar, "la capacidad máxima de una vía se da cuando se circula entre 60 y 80 km/h., lo que permitiría mejorar la circulación del tráfico en esa área. Los efectos de la disminución del tráfico únicamente serían de 3 minutos en una situación ideal en la que se pudiera circular libremente a 120 km/h.

6.- Se produciría una disminución de cerca del 20% de las emisiones causantes de contaminación atmosférica por óxidos de nitrógeno y partículas en emisión (éstas se incrementan de forma exponencial con la velocidad), mejorando así la calidad del aire en el entorno del Área metropolitana y, con ello, la salud de las personas con problemas respiratorios. Igualmente, se reduciría el ruido en el entorno habitado de las citadas vías.

Comisiones Obreras Canarias

4



comisiones obreras canarias

Secretaría de Medio Ambiente

<http://www.canarias.ccoo.es>

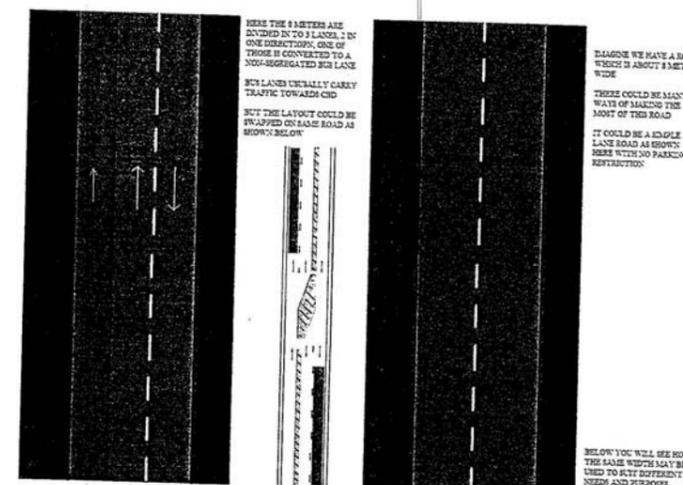
Avda. 1º de Mayo, 21 - 5º
35002 - Las Palmas de Gran Canaria
Tfnos: 928 447500/26 • Fax: 928 447505
E-mail: gsiaboral-gc-ic@canarias.ccoo.es

C/ Méndez Núñez, 84-7ª Planta
38001 - Santa Cruz de Tenerife
Tfnos: 922 604700/ 12 • Fax: 922 604701
E-mail: gsiaboral-tf-ic@canarias.ccoo.es

7.- Disminuiría de forma importante la siniestralidad en las vías, por la relación directa entre velocidad de tránsito y accidentes de tráfico.

Procedimiento de implantación:

Las medidas propuestas deberían analizarse en el marco de una política integral de transportes que favoreciera el uso de todos los modos de transporte público, y con vocación de participación socioeconómica. La implicación ciudadana, además de la voluntad política y la decisión técnica, son básicas para poder impulsar este tipo de iniciativas, que requieren de medidas a corto y medio plazo en el sentido de reducir y disuadir del uso del vehículo privado, a favor del transporte colectivo que, necesariamente, deberá jugar en el futuro un papel muy importante en nuestros desplazamientos diarios.



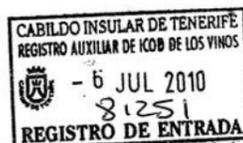
Comisiones Obreras Canarias

5

AYUNTAMIENTO DE ICOD. O.A. LOCAL DE LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y PATRIMONIO HISTÓRICO – ARTÍSTICO



Organismo Autónomo Local De La Gerencia Municipal de Urbanismo, Medio Ambiente y Patrimonio Histórico-Artístico
C.I.F. núm. P/3800034E



Icod de los Vinos, 02 de julio de 2010.
Procedencia: Excmo. Ayuntamiento de Icod de los Vinos
Gerencia de Medio Ambiente, Urbanismo y Patrimonio Histórico

GERENCIA DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE
Y PATRIMONIO HISTÓRICO ARTÍSTICO DE ICOD DE LOS VINOS

05 JUL. 2010

Salida nº. 10677

Asunto: Remisión de Acuerdo

DESTINATARIO
ÁREA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD
DEL SERVICIO ADMINISTRATIVO DE TRANSPORTE
EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE
Avda. José Antonio s/n
Edificio Anexo, Planta Baja
38003 SANTA CRUZ DE TENERIFE

Adjunto al presente se remite una copia del acuerdo plenario de fecha 29 de junio de 210 relativo a las ALEGACIONES AL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE. FASE DE AVANCE" a los efectos pertinentes.

Atentamente,

CONSEJERO DIRECTOR
D. Francisco Javier González Díaz

STRA



Excmo. Ayuntamiento de
Icod de los Vinos
Secretaría General

DOÑA RAQUEL OLIVA QUINTERO, SECRETARIA GENERAL DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ICOD DE LOS VINOS, PROVINCIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE.

CERTIFICA.- Que el Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día veintinueve de Junio de dos mil diez, adoptó entre otros, el siguiente acuerdo:

PUNTO DECIMOTERCERO.- PROPUESTA DEL CONCEJAL DELEGADO GENÉRICO DEL ÁREA DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y PATRIMONIO, RELATIVA A REMITIR ALEGACIONES AL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE. FASE DE AVANCE".

Se conoce el Dictamen de la Comisión Informativa Permanente de Medio Ambiente, Urbanismo, Patrimonio y Servicios al Ciudadano, de fecha 22 de Junio de 2010, cuya parte expositiva es del tenor literal siguiente:

"Visto el documento denominado PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE. FASE DE AVANCE y de conformidad con lo previsto en el artículo 4, 24 y 68.3, en relación con el apartado 4 de la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento de la Potestad de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, junto con los antecedentes y documentos obrantes en el expediente administrativo y teniendo en cuenta que:

Consta en el expediente informe técnico, emitido por los servicios municipales, de fecha 1 de junio de 2010, cuyo contenido es del siguiente tenor:

"El técnico que suscribe, en relación con la solicitud de informe remitida por el Área de Movilidad y Seguridad del Cabildo Insular de Tenerife con respecto al Documento de Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife, informa lo siguiente:

El presente informe se emite según lo previsto en los artículos 4, 24 y 68.3 del decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, para lo que se ha analizado el ejemplar en soporte digital adjuntado a la solicitud.

Atendiendo a la misión definida en el documento presentado en la que se reflejan cuestiones como:

"Contribuir al desarrollo, articulación y optimización del Sistema Insular de Transporte Público de Tenerife, en el marco de la Oferta Multimodal de Infraestructuras y Servicios para el Transporte de Viajeros".

"Contribuir a la mejor ordenación y modulación de las Demandas de Movilidad motorizada de Viajeros".

Así como a alguno de los objetivos también establecidos en el apartado 1.2.1 de la Memoria de Ordenación:

• Alcanzar una configuración del Sistema Multimodal de Transportes de Viajeros de Tenerife que contribuya a la consolidación de una visión unitaria, integrada y compartida de la Sociedad y el Espacio Económico y Comercial de Tenerife.

• Promover en la medida de lo posible una reducción (número y longitud de recorrido) de los Viajes Motorizados.

• Asegurar que las Demandas de Movilidad de la Población son bien atendidas:

- Mejorando la Calidad y Tiempo de los Viajes y equiparando las condiciones de accesibilidad de todas las Personas a las Redes y Sistemas de Transporte.

- Reduciendo el consumo de recursos y la generación de costes externos y medioambientales por causa de la Movilidad, mediante el fomento terminante de los Modos Públicos Colectivos y la disuasión del uso del Vehículo Privado.

- 1 -



Excmo. Ayuntamiento de
Icod de los Vinos

Secretaría General

– Impulsando la integración operacional de los Sistemas Públicos de Transporte, hasta lograr su percepción como sistema único de prestaciones.”

Se considera que el documento presentado como Avance, con respecto a este municipio y la comarca en la que sitúa, no supone un gran avance con la situación actual, tal y como se intentará exponer a continuación.

De esta forma y observando las diferentes alternativas propuestas, es de destacar que entre la Alternativa 1 y la Alternativa 3 no hay diferencias en cuanto a las infraestructuras previstas para este municipio, es más, el único avance con respecto a la situación actual es la consideración de Intercambiador de Proximidad, con respecto a la Estación de Guaguas, lo que significaría añadir, con respecto a la infraestructura actual el servicio de aparcamientos, y que la Alternativa 0 es la que corresponde con la actualidad.

Además, es significativo, que entre las distintas alternativas y los dos horizontes temporales previstos en cada una de ellas, no se prevé un aumento en las frecuencias mínimas por minutos en el tramo entre Icod de Los vinos y Los Realejos, hecho que se hace aún más significativo cuando se obvia la posibilidad de dotar al municipio de un Intercambiador Principal y con ello de Red Ferroviaria que sirva de servicio a toda la comarca y participe en el equilibrio entre unas zonas y otras de la isla, ni de un carril bus alternativo o complementario a lo anterior.

Añadir, que no es cierto, tal y como aparece en la ficha de “elementos de referencia para los viajes”, que esté previsto un intercambiador en la zona de Las Almenas, es más, actualmente está en redacción el Plan de Movilidad del municipio y las indicaciones es que el mismo deberá situarse lo máximo posible al núcleo urbano principal, y por tanto sería objeto de estudio la situación ideal para el mismo.

Por otro lado, en las actuaciones previstas mencionadas sin PTEOTT descritas en el apartado 5.1 del programa de actuación, en cuanto a las nuevas carreteras, se menciona el cierre del Anillo Insular con Horizonte 2016, indicando que el último de los tramos, está en fase de redacción del proyecto y con Horizonte 2027 se menciona el complemento del anillo insular con características de autovía en el tramo Icod de Los Vinos – Los Realejos, si bien se toma como escenario para todas las alternativas dicha infraestructura, cuando es sabido que el último de los tramos lleva un considerable retraso, incluso se desconoce si es cierto que posea de financiación. Teniendo en cuenta esto, es necesario que estos horizontes se acorten para esta infraestructura, ya que es punto de partida de todas las alternativas, y puesto que de lo contrario no sería posible cumplir con los objetivos de este plan territorial, ni con el resto de previsiones del mismo y por supuesto influiría gravemente en el desarrollo global de la comarca.

En cuanto a las Políticas Moderadoras de la Movilidad (PMM), que como bien se menciona, exceden del alcance del plan, si se incluyen en el mismo, indicaciones al respecto que se hacen fundamentales para alcanzar los objetivos previstos, por lo que el Plan depende de unas actuaciones políticas, algunas de las cuales ya han estado en funcionamiento en algunos municipios y han desaparecido, por lo que habría que concretar medidas o mecanismos que aseguren la toma de decisiones con respecto a este tema, así como una correcta gestión de todo el sistema de transporte que se contempla.

CONCLUSIÓN:

En base a lo expuesto anteriormente, se considera que el alcance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife para el municipio de Icod de Los Vinos, es escaso e insuficiente para cumplir con los objetivos del mismo, por lo que se entiende necesario lo siguiente:

- Que se tenga en cuenta el estado real de la infraestructura del Anillo Insular y la previsión en el tiempo de su total terminación y cierre, modificando, si procede, el punto de partida de las alternativas en cuanto a ello, ya que no se pueden indicar objetivos para la comarca sin garantizar que dicha infraestructura estará disponible para aplicar lo contemplado en el plan.

- 2 -



Excmo. Ayuntamiento de
Icod de los Vinos

Secretaría General

- Que se contemple en el documento la red ferroviaria hasta Icod de Los vinos, como población más importante de la comarca en la que se sitúa, para no impedir la posibilidad de que dentro de los tiempos marcados por el plan, Horizonte 2027, dicha infraestructura se pueda desarrollar como necesidad para el equilibrio insular mermado en la actualidad.

- Como consecuencia de punto anterior, que se contemple un Intercambiador Principal para que en un horizonte temporal de 17 años exista la posibilidad real de un desarrollo comarcal importante en el transporte público tal y como pretende fomentarse, ya que de lo contrario supondría únicamente añadir en un mismo espacio los servicios ya disponibles de estación de guaguas, taxi y aparcamientos, dejando todo lo demás a las Políticas Moderadoras de la Movilidad, que como dice el propio plan, las mismas exceden de su alcance.

- Que se contemple una reducción en las frecuencias mínimas, pasando de un intervalo de 30,01 a 45 minutos a un intervalo de 15,01 a 30 minutos, en el tramo de Los Realejos a Icod de Los vinos para el Horizonte 2016, de tal forma que se permita reducir la discontinuidad del sistema público de guaguas, en este tramo, y permita una movilidad más eficaz hacia las comarcas cercanas así como al área metropolitana de la Isla.

Es por todo, que de mantenerse el documento sin tenerse en cuenta lo anterior, el municipio de Icod de Los Vinos, mantendría la situación actual del transporte público en el año 2027 si no se aplican las llamadas Políticas Moderadoras de la Movilidad, que por cierto, como se ha repetido varias veces, no son competencia de este plan territorial especial y mucho tendrán que decir tanto los municipios insulares como los sectores afectados”.

Por lo expuesto y visto el informe emitido por los servicios técnicos municipales, de fecha 1 de junio de 2010, en el trámite previsto en el artículo 4, 24 y 68.3, en relación con el apartado 4 de la Disposición Transitoria Segunda del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, respecto del documento denominado PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE. FASE DE AVANCE”.

Abierto el turno de intervenciones,...

Cerrado el turno de intervenciones, se somete a votación la citada propuesta, obteniéndose el siguiente resultado:

Votan a favor: Los miembros del Grupo Municipal de Coalición Canaria: Don Diego Silvestre Afonso Guillermo, Doña María Mercedes Vera León, Don Francisco Javier González Díaz, Doña María del Carmen Domínguez González, Don Francisco José Rivero Martín, Don Sergio-Jonay Alonso León, Doña María Lourdes Tosco García, Don Pedro Vicente Hernández Delgado y Don Agustín Díaz Hernández; los miembros del Grupo Municipal Mixto: Doña María Isabel García Luis, Don Jorge Arturo Guzmán Fajardo y Don José Antonio Jara González.

Votan en contra: Ninguno.

Se abstienen: Los miembros del Grupo Municipal Partido Socialista Obrero Español: Don Juan José Dorta Álvarez, Don Bernardo Martín Socas, Doña Ana-María Pérez Díaz, Don Manuel Ramón Luis Socas, Don Isidro García González y Don Gabino Mauricio Socas Luis.

En consecuencia, el Excmo. Ayuntamiento Pleno, con el voto favorable de doce de sus miembros corporativos presentes, acuerda:

PRIMERO.- Asumir el contenido íntegro del informe emitido por el Arquitecto Municipal, Don Ruymán Lorenzo Martín, de fecha 1 de junio de 2010, en el expediente correspondiente al “Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife. Fase de Avance”.

SEGUNDO.- Formular, al mismo, las siguientes alegaciones:

- Que se tenga en cuenta el estado real de la infraestructura del Anillo Insular y la previsión en el tiempo de su total terminación y cierre, modificando, si procede, el punto de partida de las alternativas en cuanto a ello, ya que no se pueden indicar objetivos para la comarca sin garantizar que dicha infraestructura estará disponible para aplicar lo contemplado en el plan y en cualquier caso que se reduzcan los plazos para la materialización inmediata de la obra del anillo insular

- 3 -



Excmo. Ayuntamiento de
Icod de los Vinos
Secretaría General

- Que se contemple en el documento la red ferroviaria hasta Icod de Los Vinos, como población más importante de la comarca en la que se sitúa, para no impedir la posibilidad de que de la forma más inmediata posible, dicha infraestructura se pueda desarrollar como necesidad para el equilibrio insular mercedo en la actualidad.
- Como consecuencia de punto anterior, que se contemple un Intercambiador Principal para que en un horizonte temporal inmediato exista la posibilidad real de un desarrollo comarcal importante en el transporte público tal y como pretende fomentarse, ya que de lo contrario supondría únicamente añadir en un mismo espacio los servicios ya disponibles de estación de guaguas, taxi y aparcamientos, dejando todo lo demás a las Políticas Moderadoras de la Movilidad, que como dice el propio plan, las mismas exceden de su alcance.
- Que se contemple una reducción en las frecuencias mínimas, pasando de un intervalo de 30,01 a 45 minutos a un intervalo de 15,01 a 30 minutos, en el tramo de Los Realejos a Icod de Los Vinos, de tal forma que se permita reducir la discontinuidad del sistema público de guaguas, en este tramo, y permita una movilidad más eficaz hacia las comarcas cercanas así como al área metropolitana de la Isla.

TERCERO.- Remitir copia del presente acuerdo al Área de Movilidad y Seguridad del Servicio Administrativo de Transporte, del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.

Se advierte que a los efectos de lo dispuesto en el artículo 145 de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, que la presente certificación se extiende antes de haber sido aprobada el acta de la sesión que contiene dicho acuerdo, y por tanto, a reserva de los términos que resulten de la aprobación del acta correspondiente.

Y para que conste, expido la presente de orden y con el visto bueno del Sr. Alcalde-Presidente de la Ciudad de Icod de los Vinos, a veintinueve de Junio de dos mil diez.

EL ALCALDE PRESIDENTE

Diego Silvestre Tronzo Guillermo.

AYUNTAMIENTO DE LA LAGUNA. O.A. GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
O.A. Gerencia Municipal de Urbanismo

REGISTRO DE SALIDA
02 JUL. 2010
2195

CABILDO INSULAR DE TENERIFE
REGISTRO AUXILIAR LA LAGUNA
02 JUL 2010
80397
ENTRADA Nº.....

N/Expte: 2010003263
Fecha: 24 /06/2010
ASUNTO: PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE TENERIFE. TRÁMITE DE CONSULTA

SERVICIO DE PLANEAMIENTO Y PLANIFICACIÓN
AIAR/mccc

EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE
SERVICIO ADMINISTRATIVO DE TRANSPORTES
PLAZA DE ESPAÑA 1
38003.-SANTA CRUZ DE TENERIFE.-

La Consejera Directora de la Gerencia Municipal de Urbanismo, en el día de la fecha, ha dictado la siguiente Resolución:

"Visto el expediente nº 3263/2010, relativo al Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la isla de Tenerife, tramitado por el Cabildo Insular de Tenerife, y resultando que:

1º.- El 14 de Mayo de 2010 tiene entrada en el Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna el oficio remitido por el Servicio Administrativo de Transportes del Cabildo Insular de Tenerife, junto con un cd con un ejemplar en formato PDF del documento de Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la isla de Tenerife, con la finalidad de que se evacue el trámite de consulta propio del procedimiento de cooperación interadministrativa.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero: Cooperación interadministrativa.

El art. 11.1 del Texto Refundido de las leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Naturales de Canarias, sujeta a cooperación interadministrativa los instrumentos de planeamiento para la ordenación del territorio y la ordenación urbanística previstos en este Texto Refundido. Esta prescripción se reitera en el art. 4 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado mediante Decreto 55/2006 de 9 de mayo, que establece que *la ordenación de los recursos naturales, territorial o urbanística y las demás actuaciones con relevancia territorial promovidas por las Administraciones públicas canarias se llevarán a cabo con sujeción al deber de cooperación interadministrativa, y a tales efectos deberá cumplirse preceptivamente el trámite de consulta a las Administraciones públicas afectadas, incluso en situaciones de urgencia, y en todo caso en los procedimientos de aprobación, modificación o revisión de los instrumentos de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística.*

Conforme a lo dispuesto en el art. 33.4 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, la contestación en este trámite de consulta debe referirse a aquellos aspectos que sean relevantes para los intereses públicos cuya gestión le esté encomendada por razón de su competencia específica, concretando en su caso las discrepancias sobre las determinaciones previstas, de forma que se precise su sentido, que podrá ser:

a) Favorable, cuando concluya que el documento examinado se ajusta a criterios de legalidad y oportunidad en el marco de sus competencias.



Documento asociado al Expediente Nº 2010003263

Gerencia Municipal de Urbanismo
C/ Bencomo, 16. 38201 La Laguna - Tenerife.

www.urbanismolalaguna.com
Tfno.: 922 601200 Fax: 922 601190



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA
O.A. Gerencia Municipal de Urbanismo

N/Expte: 2010003263
Fecha: 24 /06/2010
ASUNTO: PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE TENERIFE. TRÁMITE DE CONSULTA

movimientos, tomando como herramientas la mejora de la oferta del transporte colectivo, estimulando su uso y priorizándolo, reduciendo la necesidad de uso del vehículo privado, pero también fomentando e incentivando el mejor y más eficiente uso del transporte terrestre privado con herramientas como la gestión de aparcamientos o la regulación y restricción del tráfico urbano de no residentes.

La Memoria de Ordenación del documento de Avance del PTEOTT realiza un diagnóstico donde se expone como el crecimiento que ha experimentado la Isla de Tenerife en los últimos cuarenta años ha configurado un Modelo de Ocupación del Suelo caracterizado por la dispersión residencial y la segregación espacial de este uso respecto a las actividades productivas (empleo). Este Modelo ha promovido una clara primacía del Transporte Privado frente al Transporte Público, que ha llevado a la aparición de importantes deseconomías (congestión viaria, incremento de la siniestralidad, incremento de la emisión de gases contaminantes, etc.) y a la consecuentemente caída de la calidad y habitabilidad de los núcleos poblacionales. Ante esta situación, el PTEOTT se marca como misión

- Contribuir al desarrollo, articulación y optimización del Sistema Insular de Transporte Público de Tenerife, en el marco de la Oferta Multimodal de Infraestructuras y Servicios para el Transporte de Viajeros.
- Contribuir a la mejor ordenación y modulación de las Demandas de Movilidad motorizada de Viajeros.
- Sintetizar los términos anteriores en una perspectiva múltiple y coordinada de Calidad competitiva. Costes económicos, sociales y medioambientales asumibles y Sostenibilidad a medio y largo plazo.

También realizan diagnósticos y se marcan objetivos concretos para los diferentes sistemas de transporte público:

1. **Red de guaguas:** seguirá siendo el sistema de transportes más importante, pese a lo cual, por su menor capacidad de transporte y por su flexibilidad de operación, las Redes de Guaguas son el Sistema de menor jerarquía funcional, por lo que su diseño y operación en los ámbitos de influencia de los otros Sistemas Colectivos deben subordinarse al diseño y operación de éstos (Tranvía Metropolitano y Tren), de modo que las Líneas de Guaguas han de operar como colectoras/distribuidoras de Viajeros hacia/desde las Líneas de los otros Sistemas.
2. **Tranvía Metropolitano:** es un Sistema de Transporte colectivo especializado, en cuanto tiene una capacidad intermedia y necesita de infraestructura e instalaciones que lo hacen notoriamente más rígido que la Guagua. Su ámbito natural de operación está en los corredores metropolitanos que ofrecen los mayores potenciales de desviación de Viajeros al Transporte Público, por el volumen y concentración origen/destino de los Viajes. Como consecuencia de su especialización, es un Sistema de jerarquía superior a la jerarquía de la Guagua, con la que no debe competir de forma directa y de la que debe esperar apoyo para la colección y distribución de Viajeros. No obstante, el Tranvía tiene una jerarquía inferior a la del Tren, por lo que debe postularse la subordinación del Tranvía al Tren en lo tocante a la colección y distribución de Viajeros hacia/desde las Estaciones del Tren.
3. **Líneas de Tren:** Por sus condiciones de capacidad y rigidez operacional, el Tren será en su momento el Sistema de Transporte colectivo más especializado y, por tanto, de mayor jerarquía. Su ámbito de operación está en los corredores intercomarcales que ofrecen los mayores potenciales de desviación de Viajeros al Transporte Público, por el volumen y concentración origen/destino de los Viajes. Las decisiones de los Viajeros a la hora de optar por unos u otros Modos de Transporte



Documento asociado al Expediente Nº 2010003263

Gerencia Municipal de Urbanismo
C/ Bencomo, 16. 38201 La Laguna - Tenerife.

www.urbanismolalaguna.com
Tfno.: 922 601200 Fax: 922 601190



N/Expte: 2010003263
Fecha: 24 /06/2010
ASUNTO: PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE
ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE
TENERIFE. TRÁMITE DE CONSULTA

dependen de las prestaciones en el Viaje completo, en el Viaje puerta a puerta. Siendo así, la implantación del Tren debe encontrar el mejor compromiso entre las prestaciones en el trayecto ferroviario y las condiciones de accesibilidad a sus Estaciones para una población relativamente dispersa en el territorio.

Respecto a los objetivos relativos a servicios e infraestructuras, destacan los siguientes:

- Implantación de carriles y plataformas reservadas para el Transporte Público Colectivo.
- Implantación de instalaciones y sistemas que otorguen preferencia al Transporte Público Colectivo cuando circule en plataformas compartidas con los Vehículos Privados.
- Implantación de instalaciones y sistemas que potencien la sinergia entre modos públicos y también con el privado en términos de intermodalidad
- Implantación de un Marco Tarifario unificado para el Transporte Público
- Implantación de un Sistema de Información unificado sobre la Oferta Multimodal de Transporte de Viajeros.

Uno de los conceptos y criterios sobre los que gravita la Memoria del documento es el "intercambio modal", estableciendo que los diversos modos de transporte han de dejar de considerarse competidores para constituirse en modos complementarios en el ámbito de sus respectivas posibilidades, aprovechando las ventajas y peculiaridades de cada uno de ellos para competir en confort, velocidad y flexibilidad con el vehículo privado. Surgen así los **intercambiadores** como los puntos donde los pasajeros cambian de modo y/o medio de transporte y donde coinciden diferentes operadores. Estos intercambiadores habrán de cumplir unos objetivos que es posible concretar en dos:

- Conectar los modos de transporte alimentadores (guagua+ vehículo privado+no motorizados) con los modos estructurantes (tren+tranvía) del sistema de transporte de forma que se reduzcan los recorridos en los modos alimentadores y que la mayor parte del viaje se haga en modos de mayor capacidad y rapidez.
- Incrementar la accesibilidad a los centros de atracción de viajes, aumentando el número de oportunidades (económicas, comerciales, laborales, de ocio, etc.) accesibles a través del sistema de transporte y la comodidad para llegar a ellas, haciendo más cómodas y provechosas las esperas.

Así, atendiendo a los flujos de viajes intra y especialmente intercomarcales, el PTEOTT diagnostica dos puntos potenciales de intercambio de viajes con el exterior:

- Los Rodeos, junto a la TF-5, que permita atraer viajes que se realicen en vehículo privado desde el norte y la conexión de viajes en avión.
- Acorán, en la zona junto al centro comercial que permita la captación de viajes en vehículo privado desde la zona sur del ámbito metropolitano y de la comarca Sureste.

Tomado en cuenta las competencias del Cabildo Insular, las conclusiones del Análisis y el Diagnóstico el PTEOTT ha agrupado en cuatro ámbitos para la consideración de Problemas:

1. Demanda de movilidad obligada y motorizada.
2. Implantación del transporte público colectivo.
3. Oferta del transporte regular de guaguas.
4. Economía del transporte regular de guaguas.



Gerencia Municipal de Urbanismo
C/ Bencomo, 16. 38201 La Laguna - Tenerife.

www.urbanismolaguna.com
Tfno.: 922 601200 Fax: 922 601190

4



N/Expte: 2010003263
Fecha: 24 /06/2010
ASUNTO: PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE
ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE
TENERIFE. TRÁMITE DE CONSULTA

Una vez realizado el Diagnóstico, para la generación y evaluación de alternativas para elegir Modelo de Movilidad del Plan se definen previamente los distintos escenarios de actuación:

- Un Escenario Tendencial, que partirá de la hipótesis de continuidad de las tendencias de los últimos años en política de transportes que incluyen significativas medidas impulsoras del transporte público (Primeras tomas de plataformas reservadas para autobuses, Metro ligero de Santa Cruz, Tren del Sur)
- Un Escenario de Impulso más decidido al Transporte Público, que introduzca al menos la concepción intermodal del funcionamiento del sistema de transporte la optimización del comportamiento ambiental del sistema
- La puesta en marcha de Políticas de ordenación territorial tendentes a moderar el volumen de la Demanda de Movilidad.
- La puesta en marcha de Políticas en materia de Transporte Privado tendentes a moderar su competitividad respecto al Transporte Público.

Éste es el planteamiento que se adopta en el Avance del PTEOTT:

- Los Escenarios en cuyo marco se generarán y evaluarán luego las Alternativas se refieren:
 - A las Variables que explican la producción de los Viajes (Escenarios SIN Políticas territoriales (SIN-PMM) y CON Políticas territoriales para la Moderación de la Movilidad (CON-PMM).
 - A las Variables que explican el reparto modal de los Viajes (Escenarios SIN Políticas de Transporte Privado (SIN-PTP) y CON Políticas de Transporte Privado (CON-PTP).
- Las Actuaciones en Política de Transporte Público son los elementos propiamente generadores de diferentes Alternativas a evaluar y seleccionar por el PTEOTT en cada uno de los Escenarios correspondientes.

Por último, tanto los Escenarios como las Alternativas se establecerán en dos Horizontes:

- El año 2016, Horizonte de plena definición y que coincide con el del Plan Estratégico de Transporte de Canarias (PETCAN) y con el del Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte del Ministerio de Fomento (PEIT).
- El año 2027, Horizonte estratégico a los efectos de cuantificar e identificar reservas de suelos necesarios.

No obstante, el PTEOTT considera que no procede tomar en cuenta un posible Escenario en que el Cabildo Insular se comprometiera en una nueva Política de Moderación de la Movilidad y no lo hiciera en una nueva Política para el Transporte Privado. En consecuencia son tres los Escenarios conjuntos que servirán luego de marco a la Evaluación de Alternativas:

1. Escenario SIN Política de Moderación de la Movilidad y SIN Política para el Transporte Privado.
2. Escenario SIN Política de Moderación de la Movilidad y CON Política para el Transporte Privado
3. Escenario CON Política de Moderación de la Movilidad y CON Política para el Transporte Privado



Gerencia Municipal de Urbanismo
C/ Bencomo, 16. 38201 La Laguna - Tenerife.

www.urbanismolaguna.com
Tfno.: 922 601200 Fax: 922 601190

5



N/Expte: 2010003263
Fecha: 24 /06/2010
ASUNTO: PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE
ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE
TENERIFE. TRÁMITE DE CONSULTA

Cuarto: Alternativas de Ordenación contempladas.-

Alternativa CERO

Se somete a Evaluación en el Escenario SIN Políticas de Moderación de la Movilidad y SIN Política para el Transporte Privado (Escenario SIN-PMM / SIN-PTP). La Alternativa CERO no incluye por tanto ninguna de las Actuaciones planteadas en este Avance del PTEOTT y se limita a considerar:

- El Tren del Sur (hipotéticamente, ya en el Horizonte 2016).
- Las tres líneas del Tranvía Metropolitano.
- La Red de Guaguas Funcionalmente Uniforme, jerarquizada en los ámbitos de influencia de los otros Modos de mayor capacidad.
- Las Infraestructuras e Instalaciones Modales del Transporte previstas.

El esquema básico de la Alternativa CERO se corresponde con un sistema donde cada Operador funciona libremente, aunque las líneas de Guaguas se remodelan en el ámbito de influencia del Tren y del Tranvía Metropolitano para conseguir una mejor coordinación entre Modos (limitación de la Oferta en competencia y jerarquización funcional de las Redes).

Alternativa UNO

La Alternativa UNO se configura incorporando algunas Actuaciones planteadas en este Avance del PTEOTT a las Actuaciones ya previstas en el momento actual e incluidas en la Alternativa CERO. Estas Actuaciones del PTEOTT que ahora se incluyen son:

- El Tren del Norte (Horizonte 2027).
- En la Red de Guaguas Funcionalmente Uniforme, reordenación de la Oferta desde zonas con muy baja ocupación (menos de CINCO Viajeros por Expedición) a otras con mayor potencial.
- Tarificación Única, Multimodal, Integrada y por Zonas.
- Otras Infraestructuras e Instalaciones Modales del Transporte.

El esquema básico de la Alternativa UNO avanza en la integración de las Redes de los diferentes Modos de Transporte Público Colectivo y en su complementariedad, jerarquizando funcionalmente esas Redes. Se mantiene la estructura de la Red de Guaguas actual, sin Clasificación Funcional, con largos recorridos y superposición de Líneas y minimizando la necesidad de efectuar trasbordos.

Se reordenan los recursos actuales en guagua reduciendo la oferta actual en las zonas donde la ocupación de la red es mínima (medias inferiores a 5 pax/expedición) o hay un exceso de oferta (gran número de expediciones con recorridos similares y medias de ocupación bajas, menores de 10 pax/expedición) y utilizando esos recursos para aumentar la oferta en zonas de mayor demanda, manteniendo siempre la cobertura territorial actual.

Alternativa DOS

La Alternativa DOS se configura incorporando a las actuaciones de la Alternativa UNO la Clasificación Funcional de la Red de Guaguas que propone el Avance del PTEOTT, sin merma del volumen total de la Oferta en esa Red (Red Clasificada Extensa). El esquema básico de la Alternativa DOS se corresponde con un sistema clasificado de las Líneas según la longitud y la ubicación de sus recorridos



Gerencia Municipal de Urbanismo
C/ Bencomo, 16. 38201 La Laguna - Tenerife.

www.urbanismolalaguna.com
Tfno.: 922 601200 Fax: 922 601190

6



N/Expte: 2010003263
Fecha: 24 /06/2010
ASUNTO: PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE
ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE
TENERIFE. TRÁMITE DE CONSULTA

(Metropolitanas, Intercomarcales y Comarcales). Se busca la reducción de Tiempos y Costes, aun con el inevitable aumento del número de trasbordos entre Líneas.

Se hace una reordenación completa de los recursos actuales, sin merma global pero potenciando las líneas que sirven las relaciones con mayor demanda de viaje frente a las minoritarias, que no ven reducida la cobertura territorial aunque sí la frecuencia de servicios.

Alternativa TRES

A la vista de la situación y perspectivas económicas del Servicio Regular de Guaguas en Tenerife, la Alternativa TRES se configura a partir de la Alternativa DOS, cambiando la Red Funcionalmente Clasificada y Extensa por una Red Funcionalmente Clasificada pero Concentrada. El proceso de concentración implica:

- La supresión de los Servicios Regulares con más bajos Índices de Utilización, hasta un 15% de los previstos para la Alternativa DOS.
- La sustitución de los Servicios Regulares suprimidos mediante un Cuarto Modo (una fórmula de Transporte a la Demanda), para mantener las prestaciones desde un punto de vista social y territorial.

El esquema básico de la Alternativa TRES está basado en la Alternativa DOS, pero reducido a los Servicios con Índices de Utilización más apropiados para un Servicio Regular y convencional de Guaguas.

El denominado Cuarto Modo dota de cobertura a los ámbitos territoriales que sufren la supresión de Servicios garantizando una mejor prestación de servicios (tiempos de transporte y disponibilidad). Las zonas donde se localiza el Cuarto Modo son las zonas de medianías de todas las comarcas en mayor o menor extensión, la zona costera de La Laguna y Tacoronte (Valle de Guerra- Mesa del Mar) y la zona del Macizo de Anaga en el Área Metropolitana.

La Memoria de Ordenación del PTEOTT contiene también unos cuadros donde se realiza una comparación de los elementos defintorios de las alternativas:

Quinto: Evaluación y selección de Alternativas.

Combinando las alternativas con los distintos escenarios posibles, obtenemos una serie de 9 combinaciones:

Sobre estas combinaciones se realiza un análisis multicriterio, conjugando valores cuantitativos relativos al importe de las inversiones, con valores cualitativos, como la sostenibilidad medioambiental (especial la contaminación acústica), la coherencia con los objetivos del PIOT o las afecciones al medio humano (mejora de la calidad de vida).

Del resultado de este análisis, se propone para el desarrollo del Avance del PTEOTT la Combinación Alternativa-Escenario denominada **TRES-MP**:

➤ Que promueve la implantación de Políticas concretas para el Transporte Privado, que persigan un Reparto de los Viajes más favorable al Transporte Público.



Gerencia Municipal de Urbanismo
C/ Bencomo, 16. 38201 La Laguna - Tenerife.

www.urbanismolalaguna.com
Tfno.: 922 601200 Fax: 922 601190

7



N/Expte: 2010003263
Fecha: 24 /06/2010
ASUNTO: PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE
ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE
TENERIFE. TRÁMITE DE CONSULTA

- Que promueve la implantación de Políticas territoriales y urbanísticas para la Moderación de la Movilidad Motorizada.
- Que impulsa la Inversión en Infraestructuras e Instalaciones que favorezcan la competitividad de los Servicios de Guaguas y el Intercambio Modal. Que lleva implícita:

– La remodelación del Servicio de Guaguas con objeto de configurar una Red que tenga una Estructura Clasificada.

– La reducción de la oferta del Servicio de Guaguas en las Líneas y Zonas de menor ocupación sustituyéndolo en éste último caso por un Cuarto Modo de Transporte.

Sexto: Esquema de Normativa Básica.

Con el fin de implantar el Modelo de Ordenación propugnado y considerando que en la fase de Avance no es posible desarrollar una normativa profusa y detallada, se plantean tres líneas estratégicas hacia las que se desarrollará la acción normativa reguladora.

Las grandes líneas son:

1. Mejora del funcionamiento del sistema del Transporte Público.
2. Implementar medidas en materia de transporte Privado tendentes a moderar su competitividad respecto al Transporte Público.
3. Establecer recomendaciones para garantizar que en las Actuaciones de Ordenación Territorial se minimice la demanda de movilidad en vehículo privado y se maximice la utilización de medios de transporte no motorizados y públicos.

Séptimo: Implicaciones del instrumento de planeamiento sobre el planeamiento urbanístico municipal.

Tras el análisis del documento de Avance presentado, hay que considerar respecto a la incidencia territorial en el ámbito municipal los siguientes puntos.

1. ALTERNATIVAS PLANTEADAS:

Alternativa CERO

No incluye el intercambiador planteado por el Plan Territorial Especial del Sistema Tranviario del Área Metropolitana y por el Avance del Plan General de Ordenación municipal en las inmediaciones del aeropuerto. Dicho intercambiador es un elemento importante, incluso en el sistema planteado en esta alternativa en donde cada operador funciona libremente, pero se remodelan las líneas de Guaguas en el ámbito de influencia del Tren y del Tranvía Metropolitano, para conseguir una mejor coordinación entre Modos al formar parte el intercambiador del modelo Tranviario.

Alternativa UNO

En esta alternativa se incluye el intercambiador anteriormente mencionado pero en el horizonte 2027, al incluir la actuación del Tren del Norte.

Alternativa DOS



Gerencia Municipal de Urbanismo
C/ Bencomo, 16. 38201 La Laguna - Tenerife.

www.urbanismolalaguna.com
Tfno.: 922 601200 Fax: 922 601190

8



N/Expte: 2010003263
Fecha: 24 /06/2010
ASUNTO: PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE
ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE
TENERIFE. TRÁMITE DE CONSULTA

Al plantear en el sistema una clasificación de las Líneas según la longitud y la ubicación de sus recorridos, se introduce en su modelo en el término municipal dos intercambiadores de proximidad en la zona de las Canteras y Tejina.

Alternativa TRES

Al configurarse esta alternativa a partir de la DOS, los elementos con incidencia territorial no varían y lo que se cambia es la Red Funcionalmente Clasificada y Extensa por una Red Funcionalmente Clasificada pero Concentrada.

Alternativa TRES MP

La alternativa considerada como la propuesta por la Dirección del Estudio, que surge de la combinación de alternativa y escenario, plantea entre otros puntos promover la implantación de Políticas territoriales y urbanísticas para la Moderación de Movilidad Motorizada. Dicha propuesta, a parte de lo ya indicado de los intercambiadores, podría tener una incidencia territorial pero no se concreta desde el avance.

2. ESQUEMA DE NORMATIVA BÁSICA

Aunque en el documento se señala, que en la fase de avance no es posible desarrollar una normativa profusa y detallada, desde el documento se establecen unas líneas estratégicas que podrían dar lugar, dependiendo del carácter de "Directiva", "Aplicación Directa" o "Recomendación" que se les de en el documento de APROBACIÓN Inicial, a una incidencia territorial en el municipio.

Estas líneas, que podrían influir en el planeamiento municipal y su modelo al tener que adaptar el modelo municipal a lo establecido por el plan territorial, serían:

Respecto a la mejora del funcionamiento del sistema de transporte público

- La definición de corredores para el transporte público, regulación de paradas, etc.
- Definición de intercambiadores y su tipología
- Definición de plataformas reservadas al transporte público y, consecuentemente, exclusión del Transporte Privado de esas mismas plataformas.

Respecto a las actuaciones en el transporte privado

- Una planificación de las infraestructuras de transporte privado que no ofrezca en ningún momento capacidades ni prestaciones más allá de las estrictamente imprescindibles.
- Definición de políticas de gestión de aparcamientos que adopten un carácter RESTRICTIVO o DISUASORIO, que podrían concretarse en creación de aparcamientos públicos urbanos en diferentes situaciones, etc.

Respecto a las actuaciones en materia de ordenación territorial

- La posible implantación de Equipamientos de primer Nivel, recomendando desde el PTEOTT la ejecución de políticas que creen incentivos, que consigan la localización de actividades económicas en ubicaciones convenientes para garantizar la reducción de la movilidad motorizada.



Gerencia Municipal de Urbanismo
C/ Bencomo, 16. 38201 La Laguna - Tenerife.

www.urbanismolalaguna.com
Tfno.: 922 601200 Fax: 922 601190

9



N/Expte: 2010003263
Fecha: 24 /06/2010
ASUNTO: PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE
ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE
TENERIFE. TRÁMITE DE CONSULTA

- Regulación o recomendación de medidas derivadas del PIOT como peatonalizaciones, creación de itinerarios peatonales y ciclistas, consideración de recorridos del transporte público concentrando las actividades atractoras en zonas con posibilidades de implantación del transporte público.

En conclusión: El documento de avance plantea una serie de alternativas, directrices y líneas de actuación que a priori parecen razonables y acordes con las directrices que para la ordenación del transporte se contienen en la Ley 19/2003 por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General, así como en el PIOT. No obstante, por ser un documento de avance, el grado de definición y concreción de estas alternativas, directrices y líneas de actuación apenas se concretan en actuaciones sobre un territorio determinado, por lo que no permiten valorar aún su incidencia real sobre nuestro planeamiento. Será en el documento de aprobación inicial, cuando se concrete la alternativa elegida en previsiones concretas sobre el territorio, cuando se pueda discernir con mayor claridad su incidencia en nuestro planeamiento local y su compatibilidad con las determinaciones y directrices del Plan de Movilidad municipal.

Octavo: Competencia.

El artículo 11 de los Estatutos de la Gerencia Municipal de Urbanismo de La Laguna, en su apartado bb) establece entre las competencias del Consejero Director, cualesquiera otras facultades no atribuidas por los presentes Estatutos de forma expresa a otros órganos de la Gerencia Municipal de Urbanismo y sea conforme con lo establecido por el ordenamiento jurídico vigente. Por otro lado, el artículo 7,1 e) establece, entre las competencias del Consejo Rector, la de conocer de los informes o dictámenes emitidos en relación con las actuaciones de otras Administraciones Públicas y exigidos legalmente, cuando se refieran a la conformidad de dichas actuaciones con la ordenación urbanística vigente.

De conformidad con todo lo expuesto y según lo establecido en el artículo 4.1 de los Estatutos de este Organismo Autónomo Gerencia Municipal de Urbanismo, **RESUELVO:**

Primero: Informar en sentido favorable el documento de Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la isla de Tenerife, conforme al contenido del informe emitido por el Servicio de Planeamiento de esta Gerencia, que concluye:

El documento de avance plantea una serie de alternativas, directrices y líneas de actuación que a priori parecen razonables y acordes con las directrices que para la ordenación del transporte se contienen en la Ley 19/2003 por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General, así como en el PIOT. No obstante, por ser un documento de avance, el grado de definición y concreción de estas alternativas, directrices y líneas de actuación apenas se concretan en actuaciones sobre un territorio determinado, por lo que no permiten valorar aún su incidencia real sobre nuestro planeamiento. Será en el documento de aprobación inicial, cuando se concrete la alternativa elegida en previsiones concretas sobre el territorio, cuando se pueda discernir con mayor claridad su incidencia en nuestro planeamiento local y su compatibilidad con las determinaciones y directrices del Plan de Movilidad municipal.



Documento asociado al Expediente Nº 2010003263

Gerencia Municipal de Urbanismo
C/ Bencomo, 16. 38201 La Laguna - Tenerife.

10
www.urbanismolaguna.com
Tfno.: 922 601200 Fax: 922 601190



N/Expte: 2010003263
Fecha: 24 /06/2010
ASUNTO: PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE
ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE
TENERIFE. TRÁMITE DE CONSULTA

Segundo.- Dar traslado de la presente resolución al Servicio Administrativo de Transportes del Cabildo Insular de Tenerife.

Tercero: Dar traslado de la presente Resolución al Consejo Rector de la Gerencia Municipal de Urbanismo, al objeto de que, en la primera sesión que éste celebre proceda a su toma de conocimiento.

Contra este acto que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso potestativo de reposición ante el órgano que lo dictó en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente de su notificación, o recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Santa Cruz de Tenerife, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente de su notificación.”.

Lo que le notifico para su conocimiento y efectos oportunos.



LA CONSEJERA-DIRECTORA,

Fdo.: Aymara Calero Tavío



Documento asociado al Expediente Nº 2010003263

Gerencia Municipal de Urbanismo
C/ Bencomo, 16. 38201 La Laguna - Tenerife.

11
www.urbanismolaguna.com
Tfno.: 922 601200 Fax: 922 601190



Consejería de Obras Públicas
y Transportes
Dirección General
de Infraestructura Viaria

REGISTRO GENERAL	
Fecha:	
SALIDA	
Número:	
COPT:	Hora:

Ilmo. Sr. Viceconsejero de Infraestructuras y
Planificación

INTERIOR

**ASUNTO: INFORME SOBRE EL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL PARA LA
ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE. FASE DE AVANCE.**

Visto escrito del Excelentísimo Cabildo Insular de Tenerife, registrado de entrada en la
Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, con el número COPT
2717 y fecha 8 de marzo de 2010, por el que se remite el asunto de referencia, se informa:

OBJETO DE ESTE INFORME

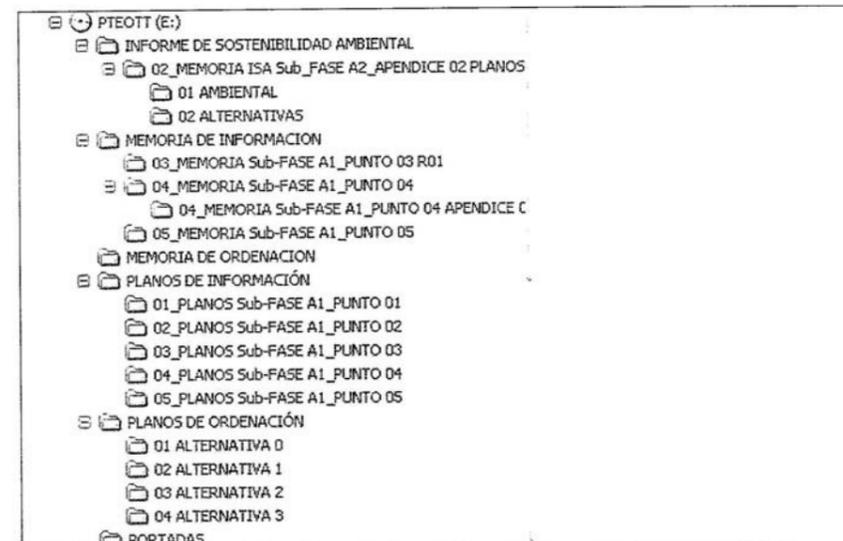
Este informe se redacta para dar cumplimiento al articulado de la Ley de carreteras de
Canarias (Ar. 16.2). En este informe se analiza la incidencia del documento de referencia en
la estructura funcional de la red de carreteras. Se da respuesta al Reglamento de
procedimiento de los instrumentos de ordenación 55/2006 en sus artículos 24 y 68.3.

DOCUMENTACIÓN PRESENTADA

Se presenta el documento "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL PARA LA ORDENACIÓN
DEL TRANSPORTE DE TENERIFE. FASE DE AVANCE" de fecha enero de 2010,
elaborado por el Excmo. Cabildo de Tenerife con el siguiente contenido:

Avenida de Anaga, nº 35
Edificio de Usos Múltiples I Planta 10ª
38071 Santa Cruz de Tenerife.
922475000 . 9224752 (Fax)

Profesor Agustín Millares Carló, nº 22
Edificio de Usos Múltiples I, Planta 10ª
35071 Las Palmas de Gran Canaria
928306000/01 . 928455356 (Fax)



Los planos presentan fecha de enero de 2010 y están elaborados por el Cabildo Insular de
Tenerife.

1. EL PTEOTT EN EL MARCO NORMATIVO.

El PTEOTT y las Directrices de Ordenación General.

- I. El PTEOTT en un marco de sistemas de transporte integrado tal y como expresan
las Directrices generales de Ordenación en sus principios DOG 81 NAD
(vinculantes para las Administraciones y particulares). Constituye y proporciona un
enfoque muy parcial que incorpora tan sólo algunos servicios de transporte. Este
hecho se materializa en el PTEOTT a través de un transporte público de viajeros
analizado también de forma muy parcial.
- II. El PTEOTT no aborda la totalidad de los sistemas de transporte que conforman los
sistemas básicos de transporte en un archipiélago. Los elementos (nodos) de
relación de la isla con el exterior, incluyendo las infraestructuras de puertos,
aeropuertos..... Esta falta de maclaje en la intermodalidad no estimularía el uso
de transportes colectivos. El pretendido sistema intermodal entre transporte que
vertebrare los distintos sistemas y los diferentes servicios pasa por la redacción de
un documento con un enfoque más completo al aportado.



- III. El PTEOTT es parcial en lo referido a bienes (mercancías), lo que abunda en el tratamiento parcial de los objetivos del PTEOTT.
- IV. El PTEOTT es parcial en lo referido a las relaciones con el tratamiento de redes de los distintos modos de transporte.

El PTEOTT correspondería entonces a una política de transporte parcial y demasiado insularista que no responde a los objetivos marcados en las Directrices de ordenación general. Toda vez que la terminología empleada para el mismo no corresponde con lo que debiera ser su alcance y contenido es necesario expresar tal limitación, acercándose más a lo que en principio pudiera ser el Plan Territorial Especial del Transporte Colectivo de la isla de Tenerife¹. Este hecho no resultaría fácil “a priori”, ya que aconsejaría la ampliación de los contenidos actuales del documento.

El PTEOTT y el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT).

Bajo el Título III, Capítulo 3; Sección 8 artículo 3.3.3.8. Criterios sobre la ordenación del transporte se expresa que: 3D “*El PTE del Transporte intervendrá globalmente sobre la estructura de la movilidad insular, tanto urbano como interurbana e incluso las relaciones con el exterior*”. No se trata de regular competencias de terceros, sino de establecer las relaciones con esos modos de transporte.

El Plan en este sentido y con este gesto no promueve la cohesión social en la isla sin renunciar a la perspectiva archipelágica.

El PTEOTT y el Eje Transinsular de Transportes

Las actuaciones planteadas para consolidar una red de líneas de transporte insular e interinsular se centran en “*implantar un conjunto de actuaciones que configuren una red donde los horarios estén sincronizados donde se elimine la necesidad e pernoctar o de largas esperas para moverse entre las islas y donde existan las infraestructuras intermodales adecuadas que garanticen tanto los desplazamiento de la población residente en aeronaves (avión, helicóptero) barco (naves de alta y media velocidad o por medios terrestres (carreteras, transporte guiado) a través de sistemas regulares de transporte colectivos como plataformas logísticas adecuadas para optimizar los desplazamientos de mercancía entre islas*”.

El análisis del transporte una vez más se usa con armonía y sintonía como parte de un análisis global e incorporando personas y bienes al modelo.

¹ Aspecto este recogido en el PIOT Punto 3.3.3.8. 2D.



En definitiva el tratamiento parcial tanto de contenido como de alcance vulnera lo expuesto en la Directriz de Ordenación General (ND) 102.2 en donde expresa que el Plan Territorial Especial de Transporte establecerá que “*dichos planes ha de realizarse en el marco de la cooperación entre las diferentes administraciones canarias y, en especial, entre el Gobierno de Canarias, los cabildos y los propios ayuntamientos, con participación de los usuarios y los agentes del transporte público y privado*”. El enfoque confirma la parcialidad del instrumento derivada de la inexistencia de la cooperación (al menos con esta Administración) en su elaboración. Este hecho impediría alcanzar los fines previstos por el Plan; Por un Plan Territorial Especial del Transporte de Tenerife.

2. EL PTEOTT Y LOS SISTEMAS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

El sistema de núcleos urbanos: El PTEOTT traslada a la movilidad insular una faceta que bien podríamos denominar aquí de efecto “contracojo”. Por un lado aporta una mayor flexibilidad y diversificación de la oferta elegible en los modos de transporte y servicios a una gran parte de la demanda y a su vez establece unas mayores diferencias o desequilibrios en el modelo de accesibilidad a esos modos a otra parte de esa demanda no despreciable y, sin duda, a recoger dentro de una política integradora (Directrices) de transporte. Nos referimos a la Comarca del Nordeste (70.000 habitantes potenciales) y a la Comarca de Isla Baja (38.000 habitantes potenciales) y en menor medida otras (Anaga...), que si bien, éstas últimas, se incorporan al Plan desde una política complementaria, las primeras quedan excluidas por el Plan de ese posible tratamiento complementario. Resulta, en definitiva, un vacío Comarcal en las mentadas relaciones entre redes. De ser así, la inexistencia de tales relaciones debería ser expresamente justificada en el PTEOTT.

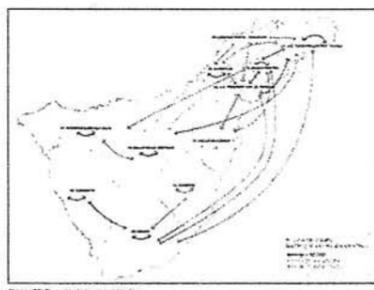
El modelo elegido establece la iniciativa de desarrollo sobre algunas ARH de expansión urbana y por ello da pie a la modificación e intervención sobre esos suelos. El alcance es tan estructurante que daría pie por sí mismo a la Revisión del Planeamiento General, hoy en su mayoría en fase de adaptación al PIOT. Este hecho se trata en el PTE con expectativas de continuidad en el marco temporal 2008-2016 no entrando a valorar el PTE este aspecto más allá del 2016 que resulta el hito en la implantación de los modos de transporte ferroviario. El análisis de la implantación de los modos ferroviarios sobre los sistemas urbanos es en definitiva estéril en este PTE, puesto que las líneas de tratamiento se producen antes de la entrada en servicio de los ferrocarriles. El PTE y el establecimiento de los transportes ferroviarios no actúan como catalizador de las renovaciones urbanas, sino como catalizador (da pie a la intervención) de las ARH de expansión urbana y posible promotor de modificaciones de ARH de protección económica (Los Realejos, El Sauzal, cualquiera de las planteadas en Acentejo) a urbana.



El sistema rural: El sistema de transporte debe potenciar el modelo de sistemas urbanos. Las relaciones se producirán bajo una movilidad urbana como interurbana Incorporar medidas para “servir” una parte del territorio fuera del sistema insular de asentamientos urbanos

El sistema de infraestructuras: Los planteamientos que sobre infraestructuras incorporan el PTEOTT No queda integrado a otras políticas sectoriales (DOG 84.3 NAD) como por ejemplo de la de carreteras. Este hecho puede tener respuesta en la normativa que se produzca en las siguientes fases del PTEOTT. En dichas fases deberá establecer la compatibilidad de los distintos modos de transporte DOG 83.3 ND y de ello, trasladar como determinaciones al planeamiento, las nuevas necesidades.

Las infraestructuras promovidas por el PTEOTT no establecen un marco de prioridad (no confundirse con los hitos temporales) a su ejecución. De los datos de movilidad del propio Plan, bien se podría concluir en que con anterioridad al Tren del Sur y del Norte surgiera:



- ✓ Un transporte guiado entre la zona residencial de Abona y la ciudad turística del Sur o
- ✓ Un transporte guiado entre el Área metropolitana y el Valle de Güímar.

Éstas actuaciones en sí mismas se podrían incorporar como fases de la alternativa seleccionada, las cuales podrían pasar a formar parte de los análisis económicos y financieros.

En otro orden de cosas, un territorio singular como el de Tenerife, podría requerir soluciones singulares. Se echa en falta en el PTEOTT alternativas como Trolebuses, Metrobus o trainroads o transporte marítimo de cabotaje, tan solo por citar algunos ejemplos y que los mismos fueran sometidos a participación pública y consulta.



3. EL PTEOTT EN EL CONTEXTO GENERAL DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Elaborar un PTE de Infraestructuras del Tren del Sur y un PTE de Infraestructuras del Tren del Norte con carácter previo a la elaboración de un PTEOTT corre el riesgo de que sus determinaciones adopten el rasgo de la improductividad.

Prevalencia: El PTEOTT emana en un principio de las Directrices de Ordenación General bajo el marco del epígrafe de Transportes. No así los PTE de infraestructuras ferroviarias del Sur y del Norte. Por ello, por sentido común y por racionalidad en la aplicación de las técnicas de planificación territorial (máxime cuando la iniciativa corresponde a la misma Administración), hubiera sido conveniente que un PTEOTT viera la luz previo a otros desarrollos plenamente vinculados. El PIOT establece el desarrollo de los siguientes PTE:

1. PTE de carreteras
2. PTE del Transporte
3. PTE del Transporte Colectivo
4. PTE del Sistema Viario del Área Metropolitana
5. PTE de las infraestructuras del Tren del Sur
6. PTE de las infraestructuras del Tren del Norte
7. PTE del sistema tranviario del Área metropolitana

Cabe esperar una ineficacia del documento del PTEOTT si no se asume un enfoque holístico que incorpore todas las figuras de planeamiento antes mencionadas. No obstante, dentro del más puro análisis documental, es necesario decir que:

Que el PTEOTT, expresa que.....“En relación con la Oferta de Transporte, el calendario para la puesta en servicio del Tren del Sur prevé que tenga lugar en el año 2017 .2. El primer Horizonte de previsión del PTEOTT es el año 2016, por lo que en principio y en ese año 2016 no debería incluirse el Tren del Sur en el Escenario de Diagnóstico que el Pliego de Prescripciones Técnicas denomina “Modelo Territorial Previsto”.

Sin embargo, a juicio del Equipo Redactor del PTEOTT, el Tren del Sur es una actuación de máxima potencia en la política insular de Transporte Público Colectivo. Por ello, el no considerarlo como parte del Escenario de Diagnóstico en el año 2016 desenfocharía luego, en términos relativos, la importancia y los efectos de las Actuaciones no previstas en el momento actual y que el PTEOTT proponga para el periodo 2010–2016.

El juicio del equipo redactor no es un instrumento de garantía en los procesos de participación pública o consulta a las Administraciones. No establecer bajo un marco de alternativas esta variable vulneraría el marco normativo de tramitación y derechos ciudadanos. El aludido desenfoque recae a nuestro juicio en la propia consideración de la variable temporal en la redacción entre estos tres PTE.



4. OTRAS CONSIDERACIONES

Que el PTEOTT posea la condición de PTEOI no debe entenderse como excluyente de medidas sobre la gestión del transporte. Aunque en el Plan se atiende a cuestiones sobre tarifas y precios, soslaya aspectos relacionados con la formación de consorcios u otras formulas o la consecución de los objetivos de eficiencia dentro de una política de I+D+I en donde, por ejemplo, puedan encajar aspectos desde la formación de recursos humanos, establecimiento de empresas en centros tecnológicos hasta convenios o colaboraciones con la Universidad.

7



5. CONCLUSIONES

- I. El modelo de transporte planteado es parcial en lo que respecta a su alcance y contenido. Esa parcialidad excluye objetivos y criterios formulados desde las Directrices de Ordenación General y desde el propio Plan Insular de Ordenación de Tenerife. Supone entonces la vulneración de la planificación insular y suprainular. En este sentido se deberá abordar el transporte en su conjunto público, privado, de bienes y personas.
- II. Ese nuevo planteamiento deberá garantizar la coherencia con el modelo territorial. En concreto; Sobre el sistema territorial básico urbano y rural, se establecen modificaciones a la concepción de las distintas Áreas de Regulación Homogénea que se vuelcan desde el PIOT. Sobre el sistema de infraestructuras se debe establecer la integración con otras políticas sectoriales; En particular, la del sistema viario. Las relaciones entre redes deben incorporarse al diagnóstico y alternativas ya que hasta el momento, las distintas planificaciones sectoriales (por ejemplo, la viaria) no han considerado la presencia de los ferrocarriles en sus planteamientos. Se echa en falta asimismo una programación más incardinada en las posibilidades reales de la sociedad Canaria, estableciendo un desarrollo más rico en las prioridades.
- III. No se establece el marco de compatibilidad entre los distintos modos de transporte, en particular sobre el vehículo privado.
- IV. La argumentación recogida en el documento *".....Sin embargo, a juicio del Equipo Redactor del PTEOTT, el Tren del Sur es una actuación de máxima potencia en la política insular de Transporte Público Colectivo. Por ello, el no considerarlo como parte del Escenario de Diagnóstico en el año 2016 desenfocaría luego, en términos relativos, la importancia y los efectos de las Actuaciones no previstas en el momento actual y que el PTEOTT proponga para el período 2010-2016"* no se considera un instrumento de garantía en los procesos de participación pública o consulta a las Administraciones. No establecer en las alternativas la variable ferrocarril del Sur vulnera el marco normativo de tramitación y derechos ciudadanos.
- V. El modelo de transportes elegido y presentado introduce un nuevo modelo en la isla de Tenerife. Una propuesta de cambio que incide sobre la cultura del desplazamiento, sobre las políticas del suelo (sistemas urbanos, rurales), así como sobre las políticas de infraestructuras (sistema viario, portuario y aeroportuario). Finalmente, a nuestro juicio, existiría un tratamiento desequilibrado entre los modelos de ordenación territorial (MOT) y las áreas de regulación homogénea (ARH), y la literalidad que sobre el modelo de transportes se expresa en el PIOT. Desarrollar a partir de una, cuando menos, somera literalidad todo un modelo de transporte (que supone de facto un cambio profundo en la cultura de la movilidad) tiene demasiadas repercusiones que parece no estar analizadas en su momento por el PIOT. Esas repercusiones son tan estructurantes, que por sí solas promovería una Revisión del PIOT y sin duda una alteración, más allá del reflejo de las infraestructuras propuestas, de los PGO, que bien podrían enmarcarse en el marco de

8



las Revisiones. Por ello, ya que un PTE no puede ir en contra del PIOT, sería necesario alterar este último en este momento.

En consecuencia este informe no puede tener, según el Decreto 55/2006, un pronunciamiento favorable. Creemos que la trascendencia de lo aquí expresado conduce a un enfoque distinto sobre su alcance territorial y contenido.



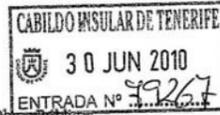
Santa Cruz de Tenerife, a 28 de junio de 2010

Francisco J. González González
Director General de Infraestructura Viaria

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES. DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES.



Consejería de Obras Públicas
y Transportes
Viceconsejería de Infraestructuras
y Planificación



REGISTRO GENERAL	
Fecha:	30-6-2010
SALIDA	
Número:	41638
COPT:	4796 Hora: 9:22

Excmo. Cabildo Insular de Tenerife
Área de Turismo y Planificación
Plaza de España 1

CP 38071 – Santa Cruz de Tenerife

ASUNTO: INFORMES SOBRE PLAN TERRITORIAL ESPECIAL PARA LA ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE. FASE DE AVANCE.

Visto escrito del Excelentísimo Cabildo Insular de Tenerife, registrado de entrada en la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, con el número COPT 2717 y fechado 8 de marzo de 2010, por el que se remite el asunto de referencia, adjunto se traslada copia de los informes emitidos al respecto por la Dirección General de Transportes y la Dirección General de Infraestructura Viaria.

Santa Cruz de Tenerife, 29 de junio de 2010


El Viceconsejero de Infraestructura y Planificación
Avvaro Dávila González

Avenida de Anaga, nº 35
Edificio de Usos Múltiples I Planta 11ª
38071 Santa Cruz de Tenerife.
922475000 . 922476664 (Fax)

Profesor Agustín Millares Carió, nº 22
Edificio de Usos Múltiples I, Planta 11ª
35071 Las Palmas de Gran Canaria
926306000/01 . 926382302 (Fax)

SPLA
SITRA



Consejería de Obras Públicas
y Transportes
Dirección General de Transportes

RECIBIDO
18 MAYO 2010
VICECONSEJERÍA DE
INFRAESTRUCTURAS
Y PLANIFICACIÓN

NOTA DE RÉGIMEN INTERIOR.

DE: DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES
PARA: VICECONSEJERIA DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACION.
ASUNTO: "AVANCE PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE"

Adjunto se traslada informe técnico en relación al asunto de referencia, cuyo contenido se suscribe en todos sus términos, a los efectos oportunos.

Santa Cruz de Tenerife, 17 de mayo de 2010.


Rosa Davila Mamey.
Directora General de Transportes.

Calle La Marina, 53
Edif. Europa Portal 3 – 1º
Teléfono: (922) 47 34 80 / 81
Fax: (922) 47 35 11
38001 Santa Cruz de Tenerife
Islas Canarias

Avda. Alcalde Ramírez Bethencourt, 7
Edificio Roca
Teléfono: (928) 30 68 00
Fax: (928) 30 68 34
35003 Las Palmas de Gran Canaria
Islas Canarias