

3.3.2. OBJETIVOS Y CRITERIOS.

3.3.2. Objetivos y criterios

En el presente apartado se exponen los principales objetivos que se persiguen con la definición de las actuaciones propuestas, así como los criterios que se seguirán a la hora de definir estas infraestructuras de los puntos de vista del sistema territorial, la socioeconomía, el transporte y el medio ambiente.

3.3.2.1. Sistema territorial

Analizada la información sobre la estructura del territorio, en el presente apartado se especifican y resumen los objetivos que, desde el punto de vista del territorio, deben perseguir la propuesta del nuevo sistema viario del Área Metropolitana.

Los **objetivos** a perseguir son los siguientes:

- Mantener y mejorar la permeabilidad territorial.
- Facilitar los movimientos con el exterior del área específica.
- Propiciar el desarrollo de las zonas de crecimiento urbano.
- Mejorar la calidad del entorno urbano afectado por las diferentes viales definidos.
- Conseguir una mayor integración espacial y territorial.
- Profundizar en el sentimiento colectivo de pertenencia al área Metropolitana.

Los **criterios** que se valorarán para conseguir los objetivos propuestos desde el punto de vista del Sistema Territorial serían:

- Definir los enlaces y pasos inferiores y superiores que conecten los diferentes puntos del territorio
- Diseñar unos enlaces adecuados en las conexiones con las infraestructuras generales existentes
- Mejorar la integración y accesibilidad del Área Metropolitana al frente marítimo.

- Integrar las infraestructuras en los tramos urbanos mediante un diseño adecuado de su urbanización.
- Valorar la conectividad por encima de otros aspectos como los económicos.
- Cuidar el acabado de los viales propuestos.
- Favorecer el desarrollo de políticas de renovación de espacios urbanos con déficit de servicio y equipamientos, principalmente mediante la mejora de unos de los factores que influyen en ello: la accesibilidad.

3.3.2.2. Socioeconomía

El área urbana integrada por las ciudades de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna presentan una realidad espacial diversa derivada de los diferentes usos a los que se dedican los espacios delimitados en el ámbito específico. Esta variedad es el resultado de la cambiante realidad generada por la difusión del hecho urbano por espacios cada vez más alejados de los límites históricos de las ciudades que definen al área.

El desarrollo, construcción y paulatina mejora de las vías de comunicación junto a los caracteres que definen a la ciudad tradicional determina la creciente presión que el área Metropolitana de Tenerife genera sobre espacios cada vez más alejados espacialmente. La nueva red propuesta puede ahondar en esta tendencia. A esta realidad no es ajena el contexto socioeconómico general y el específico de la zona directa de acogida de la infraestructura.

Los **objetivos** que se persiguen se sintetizan en:

- Mejorar la calidad de vida de los habitantes del Área Metropolitana.
- Mejorar el entorno: se considera como una actuación que ha de repercutir de manera positiva en la visión turística de Tenerife.
- Impulsar los procesos de renovación urbana, facilitados por la nueva valoración de los espacios.
- Mejorar los accesos a las zonas productivas e industriales existentes.
- Minimizar la afección sobre las tierras de calidad agrológica.

- Favorecer los movimientos insulares y la interconexión de las principales infraestructuras básicas de comunicación con el exterior: Aeropuerto de Tenerife Norte y Puerto de Santa Cruz de Tenerife (ubicados en la zona de estudio) y Aeropuerto de Tenerife Sur
- Mejorar la accesibilidad al área metropolitana donde se localizan una serie de servicios administrativos de ámbito supramunicipal.

Los **criterios** que se van a seguir en la definición de los criterios señalados son los siguientes:

- Se valorarán y potenciarán las soluciones que favorezcan la mejora del entorno urbano, mejorando accesos y minimizando el impacto sobre el entorno humano de las nuevas infraestructuras viarias.
- Se efectuará un estudio en detalle que detecte las principales problemáticas y realidades socioeconómicas presentes en el entorno con el fin de centrar la atención en su solución en la medida que lo posibilita el motivo del estudio que se efectúa.
- Se estudiará la forma de integración de las infraestructuras que se definan con las existentes de tal manera que permitan y favorezcan una rentabilización de infraestructuras existentes.
- Se valorará la interconexión de los diferentes medios de transportes (vehículo privado, transporte público, tranvía, ferrocarril del sur...), mediante medidas como la creación de zonas de aparcamientos disuasorios, convirtiendo en peatonales o semipeatonales determinadas calles y con otra serie de medidas que en su momento se consideren oportunas.
- Ordenación y planificación del territorio que contribuya a “humanizar” el área metropolitana y permita un desarrollo sostenible del mismo en la medida que lo permita el entorno urbanizado.

3.3.2.3. Transporte

Los principales aspectos del sistema de transporte han sido definidos a lo largo del análisis del ámbito extenso por lo que el objetivo fundamental del ámbito específico en lo que se refiere al sistema de transporte se centrará en asegurar la correcta funcionalidad de las actuaciones propuestas.

Los criterios a seguir vendrán marcados por la siguiente disposición:

- Los niveles de servicio en la hora de proyecto del año horizonte no deben superar el nivel de servicio D.

3.3.2.4. Medio ambiente

La problemática ambiental y la dinámica de la transformación del territorio que afecta al ámbito del Plan Territorial Especial, está muy vinculada al uso tradicional del suelo rústico, la existencia de recursos naturales de interés y la presión que ejerce el crecimiento de las ciudades de Santa Cruz de Tenerife y La Laguna sobre ambos.

A continuación se definen los objetivos y criterios ambientales que se perseguirán, en cada una de las infraestructuras propuestas, con el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife:

3.3.2.4.1. Circunvalación oeste

Objetivos ambientales

- Preservar las áreas de mayor valor agrícola de la zona de Los Rodeos, del paso de las infraestructuras.
- Integrar de las nuevas infraestructuras de acuerdo con el modelo de ordenación previsto.
- Evitar la fragmentación y destrucción de los hábitats de especial interés. En particular las montañas, los barrancos, el área de interés faunístico localizada en la zona de los Rodeos “IBA Los Rodeos – La Esperanza” y el hábitat potencial del molusco gasterópodo endémico y en peligro de extinción *Parmacella tenerifensis*.
- Minimizar la ocupación en superficie de las infraestructuras.
- Liberar las áreas más pobladas del área metropolitana de Santa Cruz y La Laguna del tráfico elevado y sus consecuencias (dispersión de contaminantes y de disminución de emisiones sonoras).
- Dotar de infraestructuras a las nuevas zonas consolidadas, creadas en el área metropolitana por la expansión hacia el Suroeste del conurbación Santa Cruz-La Laguna.
- Corregir la descompensación de infraestructuras existente en las nuevas zonas ocupadas por el crecimiento urbano hacia el Suroeste.

- Conservar las áreas de interés natural, como los conos volcánicos, del paso de las infraestructuras.
- Mejora de las condiciones acústicas mediante la reordenación del tráfico de forma que se reduzcan los desplazamientos dentro de los núcleos más poblados, y los niveles de ruido más altos se desplacen a entornos menos habitados.

Criterios ambientales:

- Desarrollo de estudios específicos para minimizar la afección al hábitat potencial de la *Parmacella tenerifensis*, control por técnicos con experiencia en esta especie y desarrollo en caso de afección de las medidas correctoras y compensatorias oportunas.
- Desarrollo de medidas correctoras y compensatorias a ocupación de terrenos dedicados al cultivo del cereal en la zona comprendida entre Los Rodeos y La Esperanza ya que supone la destrucción del hábitat de especies como el gorrión chillón (*Petronia petronia madeirensis*) y el jilguero (*Carduelis carduelis parva*), raras o amenazadas a nivel insular o de la codorniz (*Coturnix coturnix*).
- El sistema viario incluirá un tratamiento paisajístico que permitirá la integración de las nuevas infraestructuras. Las especies a utilizar serán autóctonas propias de las series de vegetación potencial de la zona de actuación.
- Durante la construcción de las nuevas infraestructuras del sistema viario, se empleará como criterio la necesidad de localizar las zonas de depósito de sobrantes, en caso de haberlos, en áreas libres de valores ambientales. Asimismo se recogerá la necesidad de su integración una vez finalizadas las obras.
- El sistema viario estará dotado de un sistema de drenaje que permita la correcta escorrentía de las aguas superficiales así como evitará la ocupación de los barrancos interceptados.
- Ante el peligro que supone la naturalización de especies introducidas de gran agresividad, en las labores de revegetación no se emplearán especies exóticas

como la tunera (*Opuntia ficus-barbarica*), la amapola de California (*Eschscholzia californica*), el pasto de elefante (*Pennisetum setaceum*), la tunera india (*Opuntia dillenii*), la pitera (*Agave americana*) o el tojo (*Ulex eruopaeus*).

- La mejora de las condiciones acústicas se conseguirá mediante la adecuada reordenación tanto del tráfico urbano, de forma que se reduzcan los desplazamientos dentro de los núcleos más poblados, como del tráfico insular, de manera que las carreteras con los niveles de ruido más altos sean desplazadas a entornos menos habitados.
- Se realizará el trasplante de las especies de interés afectadas por el trazado.
- Se adoptarán las medidas necesarias para evitar la afección a los elementos de patrimonio inventariados o a los que puedan aparecer durante la fase de obras.

3.3.2.4.2. Circunvalación norte

Objetivos ambientales

- Preservar los recursos naturales con que cuenta la zona noreste del área metropolitana.
- Integración de las nuevas infraestructuras de acuerdo con el modelo de ordenación previsto.
- Evitar la afección directa o indirecta al Parque Rural de Anaga.
- Evitar la fragmentación y destrucción de los hábitats de especial interés.
- Minimizar la ocupación en superficie de las infraestructuras, en particular a los ecosistemas de mayor sensibilidad como pueden ser barrancos o laderas.
- Facilitar el acceso a los núcleos de población del noreste del área metropolitana liberando el tráfico y los impactos asociados (ruido contaminación atmosférica) hacia áreas más despobladas.
- Mejora de las condiciones acústicas mediante la reordenación del tráfico de forma que se reduzcan los desplazamientos dentro de los núcleos más poblados, y los niveles de ruido más altos se desplacen a entornos menos habitados.
- Incluir en el diseño del trazado medidas para evitar la afección a las urbanizaciones afectadas por el mismo, tanto por emisión de partículas y ruidos, como por la ocupación directa del suelo urbano.
- Evitar la ocupación de barrancos, en particular los de mayor valor ambiental, Barranco de Santos, Tabares y Carmona.
- Integrar paisajísticamente las nuevas infraestructuras con especies autóctonas propias de las etapas seriales que corresponden al ámbito interceptado.

Criterios ambientales

- Minimización de las afecciones a las áreas ambientales de mayor interés, en particular el área incluida en el Parque Rural de Anaga o los Barracos y áreas de ladera (fauna y flora, hábitats), a través de la definición de las medidas correctoras específicas.
 - Incluir en el diseño del trazado los túneles y estructuras necesarios para evitar la afección al Parque Rural de Anaga y para minimizar la afección a los barrancos y su entorno. Las estructuras de cruce de barrancos se definirán de forma que eviten la afección a la vegetación de interés, eviten la obstrucción del cauce natural y eviten la afección a los elementos de patrimonio localizados en los mismos.
 - Se evitará la afección a los núcleos de población interceptados por el trazado a través de la incorporación de los túneles necesarios.
 - El sistema viario incluirá un tratamiento paisajístico que permitirá la integración de las nuevas infraestructuras. Las especies a utilizar serán autóctonas propias de las series de vegetación potencial de la zona de actuación.
 - Ante el peligro que supone la naturalización de especies introducidas de gran agresividad, en las labores de revegetación no se emplearán especies exóticas como la tunera (*Opuntia ficus-barbarica*), la amapola de California (*Eschscholzia californica*), el pasto de elefante (*Pennisetum setaceum*), la tunera india (*Opuntia dillenii*), la pitera (*Agave americana*) o el tojo (*Ulex eruopaeus*).
 - Se realizará el trasplante de las especies de interés afectadas por el trazado.
 - Durante la construcción de las nuevas infraestructuras del sistema viario, se empleará como criterio la necesidad de localizar las zonas de depósito de sobrantes, en caso de haberlos, en áreas libres de valores ambientales. Asimismo se recogerá la necesidad de su integración una vez finalizadas las obras.
- El sistema viario estará dotado de un sistema de drenaje que permita la correcta escorrentía de las aguas superficiales así como evitará la ocupación de los barrancos interceptados.
 - Se adoptarán las medidas necesarias para evitar la afección a los elementos de patrimonio inventariados o a los que puedan aparecer durante la fase de obras.

3.3.2.4.3. Vía litoral

Objetivos ambientales

- Liberar el espacio de infraestructuras en la zona litoral favoreciendo la conexión de la zona urbana y la costera.
- Soterrar el trazado y eliminar la mayor parte del tráfico que circula actualmente por el eje Constitución - Anaga.
- Minimizar la afección asociada al elevado tráfico rodado (molestias por ruido, calidad atmosférica, impacto paisajístico, efecto barrera) sobre la población residente y los usuarios de la zona costera de Santa Cruz.
- Integrar de las nuevas infraestructuras de acuerdo con el modelo de ordenación previsto.
- Minimizar la ocupación en superficie de las infraestructuras.
- Conservar los edificios y preservar los elementos de patrimonio cultural cercanos al trazado.
- Integrar paisajísticamente las nuevas infraestructuras con especies autóctonas propias de las etapas seriales que corresponden al ámbito interceptado.

Criterios ambientales:

- El sistema viario incluirá un tratamiento paisajístico que permitirá la integración de las nuevas infraestructuras. Las especies a utilizar serán autóctonas propias de las series de vegetación potencial de la zona de actuación.
- La ordenación del sistema viario será la más favorable a la reducción del tráfico actual y por lo tanto más favorable a la dispersión de contaminantes y de disminución de emisiones sonoras.
- Durante la construcción de las nuevas infraestructuras se empleará como criterio la necesidad de localizar las zonas de depósito de sobrantes, en caso de haberlos, en áreas libres de valores ambientales. Asimismo se recogerá la necesidad de su integración una vez finalizadas las obras.
- El sistema viario estará dotado de un sistema de drenaje que permita la correcta escorrentía de las aguas superficiales así como evitará la ocupación de los barrancos interceptados.
- Ante el peligro que supone la naturalización de especies introducidas de gran agresividad, en las labores de revegetación no se emplearán especies exóticas como la tunera (*Opuntia ficus-barbarica*), la amapola de California (*Eschscholzia californica*), el pasto de elefante (*Pennisetum setaceum*), la tunera india (*Opuntia dillenii*), la pitera (*Agave americana*) o el tojo (*Ulex europaeus*).
- La mejora de las condiciones acústicas se conseguirá mediante la adecuada reordenación del tráfico de la vía litoral y el soterramiento de la mayor parte del mismo.
- Se realizará el trasplante de las especies de interés afectadas por el trazado.
- Se adoptarán las medidas necesarias para evitar la afección a los elementos de patrimonio inventariados o a los que puedan aparecer durante la fase de obras.

3.3.2.4.4. Anillo de la Laguna

Objetivos ambientales

- Preservar los recursos naturales con que cuenta el área metropolitana.
- Preservar las áreas de mayor valor agrícola de la zona de Los Rodeos.
- Integración de las nuevas infraestructuras de acuerdo con el modelo de ordenación previsto.
- Evitar la fragmentación y destrucción de los hábitats de especial interés. En particular las montañas, laderas, los bosques naturales, los barrancos, el área de interés faunístico localizada en la zona de los Rodeos “IBA Los Rodeos – La Esperanza” y el hábitat potencial del molusco gasterópodo endémico y en peligro de extinción *Parmacella tenerifensis*.
- Liberar las áreas más pobladas del área metropolitana de Santa Cruz y La Laguna del tráfico elevado y sus consecuencias (dispersión de contaminantes y de disminución de emisiones sonoras).
- Reducir la contaminación por emisión de partículas y ruidos en el área de Santa Cruz-La Laguna debido al elevado tránsito de vehículos.
- Dotar de infraestructuras a las nuevas zonas consolidadas, creadas en el área metropolitana por la expansión hacia el Norte del conurbación Santa Cruz-La Laguna.
- Mejora de las condiciones acústicas mediante la reordenación del tráfico de forma que se reduzcan los desplazamientos dentro de los núcleos más poblados, y los niveles de ruido más altos se desplacen a entornos menos habitados.

Criterios ambientales:

- Desarrollo de estudios específicos para minimizar la afección al hábitat potencial de la *Parmacella tenerifensis*, control por técnicos con experiencia en esta especie y desarrollo en caso de afección de las medidas correctoras y compensatorias oportunas.

- Desarrollo de medidas correctoras y compensatorias a ocupación de terrenos dedicados al cultivo del cereal en la zona comprendida entre Los Rodeos y La Esperanza ya que supone la destrucción del hábitat de especies como el gorrión chillón (*Petronia petronia madeirensis*) y el jilguero (*Carduelis carduelis parva*), raras o amenazadas a nivel insular o de la codorniz (*Coturnix coturnix*).
- El sistema viario incluirá un tratamiento paisajístico que permitirá la integración de las nuevas infraestructuras. Las especies a utilizar serán autóctonas propias de las series de vegetación potencial de la zona de actuación.
- Durante la construcción de las nuevas infraestructuras del sistema viario, se empleará como criterio la necesidad de localizar las zonas de depósito de sobrantes, en caso de haberlos, en áreas libres de valores ambientales. Asimismo se recogerá la necesidad de su integración una vez finalizadas las obras.
- El sistema viario estará dotado de un sistema de drenaje que permita la correcta escorrentía de las aguas superficiales así como evitará la ocupación de los barrancos interceptados.
- Ante el peligro que supone la naturalización de especies introducidas de gran agresividad, en las labores de revegetación no se emplearán especies exóticas como la tunera (*Opuntia ficus-barbarica*), la amapola de California (*Eschscholzia californica*), el pasto de elefante (*Pennisetum setaceum*), la tunera india (*Opuntia dillenii*), la pitera (*Agave americana*) o el tojo (*Ulex eruopaeus*).
- Se realizará el trasplante de las especies de interés afectadas por el trazado.
- Se adoptarán las medidas necesarias para evitar la afección a los elementos de patrimonio inventariados o a los que puedan aparecer durante la fase de obras.

