

3.3.6. GRADO DE ADECUACIÓN A LOS OBJETIVOS Y CRITERIOS PROPUESTOS.

3.3.6. Grado de adecuación a los objetivos y criterios propuestos.

En el presente apartado se plantea cómo la ordenación planteada por el Plan Territorial Especial da cumplimiento a los objetivos y criterios planteados para cada uno de los factores determinado como tal para el Ámbito Específico.

Esta circunstancia se analiza desde los cuatro puntos de vista desde los que se ha tratado el conjunto del Plan: Sistema territorial, socioeconomía, transporte y Medio Ambiente.

3.3.6.1. Sistema territorial

Los objetivos determinados para el PTE desde este punto de vista han sido cumplidos desde la globalidad del Plan y su alcance, debiendo involucrar para su cumplimiento total a otras fases de definición de las vías, como a los procesos constructivos.

De este modo, a continuación se realizan algunas consideraciones sobre el cumplimiento de los objetivos marcados:

- *Mantener y mejorar la permeabilidad territorial*, además de en el diseño concreto de las infraestructuras, se ha contemplado como Determinación de Aplicación Directa en la normativa del PTE la permeabilidad a través de las vías independientemente de su carácter.
- *Facilitar los movimientos con el exterior del área específica*, este objetivo es cumplido tanto por la condición intrínseca de los troncos de las vías objeto del PTE, como por la naturaleza y diseño de las intersecciones, para las que se determina, con carácter vinculante, sus conexiones con la restante red viaria.
- *Propiciar el desarrollo de las zonas de crecimiento urbano*, teniendo en cuenta que la determinación de las zonas de crecimiento urbano son competencia municipal a través de su planeamiento general, la presencia de vías, y más aún, de vías integradas en el territorio que ocupan, propicia o puede propiciar que el desarrollo marcado en los Planes Generales sea más rápido.

- *Mejorar la calidad del entorno urbano afectado por las diferentes viales definidos*, este objetivo es cumplido en aplicación simultánea con las medidas ambientales previstas.
- *Conseguir una mayor integración espacial y territorial*, la disposición de la solución planteada favorece la estructuración del territorio del área metropolitana integrando, conectando y armonizando las distintas partes existentes de la misma, y a su vez integrando, conectando y armonizando todo el área con su exterior.
- *Profundizar en el sentimiento colectivo de pertenencia al área Metropolitana*, el hecho de constituir infraestructuras en modo de anillos, o de cierre de anillos, además de ser funcionalmente adecuada, crea que los crecimientos se cierran en si mismos, manteniendo y aumentando la entidad de los mismos.

En pro de tales objetivos, el PTE ha seguido el conjunto de criterios marcados en el apartado 3.3.2 de la presente memoria, siendo cumplidos todos ellos.

3.3.6.2. Socio economía

Los objetivos determinados para el PTE desde este punto de vista han sido cumplidos desde la globalidad del Plan y su alcance, debiendo involucrar para su cumplimiento total a otras fases de definición de las vías, como a los procesos constructivos.

De este modo, a continuación se realizan algunas consideraciones sobre el cumplimiento de los objetivos marcados:

- *Mejorar la calidad de vida de los habitantes del Área Metropolitana:* aspecto subjetivo desde un punto de vista global, desde el punto de vista de la socioeconomía se tiene que la mejora de las comunicaciones son un factor determinante del desarrollo urbano.
- *Mejorar el entorno:* se considera como una actuación que ha de repercutir de manera positiva en la visión turística de Tenerife, al igual que en el punto anterior, la mejora de las conexiones, y, en particular de las conexiones con el Sur de la Isla, favorece un trasvase de turistas de unas zonas de la isla a otras.
- *Impulsar los procesos de renovación urbana, facilitados por la nueva valoración de los espacios,* la mejora de las comunicaciones en muchos casos conlleva la modernización de una zona, su intervención o su revalorización dadas las nuevas condiciones del entorno o la mejora de su accesibilidad.
- *Mejorar los accesos a las zonas productivas e industriales existentes,* este objetivo es cumplido, mejorando además, de modo global, la accesibilidad global al área metropolitana.
- *Minimizar la afección sobre las tierras de calidad agrológica,* dentro de la inevitable afección a zonas con capacidad agrológica, se han procurado minimizar en aquellos suelos de elevado interés.
- *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, este objetivo es claramente cumplido por la mera ubicación y diseño de las infraestructuras objeto del PTE.

- *Mejorar la accesibilidad al área metropolitana donde se localizan una serie de servicios administrativos de ámbito supramunicipal,* al igual que en el caso anterior, este objetivo es claramente cumplido por la mera ubicación y diseño de las infraestructuras objeto del PTE.

En pro de tales objetivos, el PTE ha seguido el conjunto de criterios marcados en el apartado 3.3.2 de la presente memoria, siendo cumplidos todos ellos.

3.3.6.3. Transporte

En relación a esta materia no se han definido objetivos para el Ámbito Específico, ya que éstos son globales al modelo de ordenación seleccionado. Aún así se hace referencia a un criterio en el que se deja constancia de que *los niveles de servicio en la hora de proyecto del año horizonte no deberá superar el nivel de servicio D*, aspecto cumplido por las infraestructuras objeto del PTE.

La estimación de los niveles de servicio del tronco de las infraestructuras objeto del PTE se pueden observar en el apartado 3.3.4. *Evaluación de las consecuencias de las determinaciones del Plan* de la presente normativa, donde se constata que el nivel de servicio D no se supera en el año horizonte de las infraestructuras.

3.3.6.4. Medio Ambiente

Los objetivos determinados para el PTE desde este punto de vista han sido cumplidos desde la globalidad del Plan y su alcance, debiendo involucrar para su cumplimiento total a otras fases de definición de las vías, como a los procesos constructivos.

De este modo, a continuación se realizan algunas consideraciones sobre el cumplimiento de los objetivos marcados en función de cada infraestructura objeto del PTE:

3.3.6.4.1. Circunvalación oeste

- *Preservar las áreas de mayor valor agrícola de la zona de Los Rodeos, del paso de las infraestructuras*, dentro de la inevitable afección a zonas con capacidad agrológica, se han procurado minimizar en aquellos suelos de elevado interés.
- *Integrar de las nuevas infraestructuras de acuerdo con el modelo de ordenación previsto*, objetivo alcanzado por la propia configuración de la solución adoptada por el PTE y mediante un conjunto de medidas de obligado cumplimiento para los proyectos de trazado y/o construcción indicadas como Normas de Aplicación Directa en la Normativa del PTE.
- *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**, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.
- *Minimizar la ocupación en superficie de las infraestructuras*, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.
- *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)*, mediante un conjunto de medidas de obligado cumplimiento para los proyectos de trazado y/o construcción indicadas como Normas de Aplicación Directa en la Normativa del PTE.

- *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, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *Corregir la descompensación de infraestructuras existente en las nuevas zonas ocupadas por el crecimiento urbano hacia el Suroeste, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *Conservar las áreas de interés natural, como los conos volcánicos, del paso de las infraestructuras, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *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, mediante un conjunto de medidas de obligado cumplimiento para los proyectos de trazado y/o construcción indicadas como Normas de Aplicación Directa en la Normativa del PTE.*

En pro de tales objetivos, el PTE ha seguido el conjunto de criterios marcados en el apartado 3.3.2 de la presente memoria, siendo cumplidos todos ellos.

3.3.6.4.2. Circunvalación norte

- *Preservar los recursos naturales con que cuenta la zona noreste del área metropolitana, dentro de la inevitable afección a zonas con capacidad agrológica, se han procurado minimizar en aquellos suelos de elevado interés.*
- *Integración de las nuevas infraestructuras de acuerdo con el modelo de ordenación previsto, objetivo alcanzado por la propia configuración de la solución adoptada por el PTE y mediante un conjunto de medidas de obligado cumplimiento para los proyectos de trazado y/o construcción indicadas como Normas de Aplicación Directa en la Normativa del PTE.*
- *Evitar la afección directa o indirecta al Parque Rural de Anaga, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*

- *Evitar la fragmentación y destrucción de los hábitats de especial interés, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *Minimizar la ocupación en superficie de las infraestructuras, en particular a los ecosistemas de mayor sensibilidad como pueden ser barrancos o laderas, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *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, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *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, mediante un conjunto de medidas de obligado cumplimiento para los proyectos de trazado y/o construcción indicadas como Normas de Aplicación Directa en la Normativa del PTE.*
- *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, objetivo alcanzado por la propia configuración de la solución adoptada por el PTE y mediante un conjunto de medidas de obligado cumplimiento para los proyectos de trazado y/o construcción indicadas como Normas de Aplicación Directa en la Normativa del PTE.*
- *Evitar la ocupación de barrancos, en particular los de mayor valor ambiental, Barranco de Santos, Tabares y Carmona, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *Integrar paisajísticamente las nuevas infraestructuras con especies autóctonas propias de las etapas seriales que corresponden al ámbito interceptado, mediante un conjunto de medidas de obligado cumplimiento para los proyectos de trazado y/o construcción indicadas como Normas de Aplicación Directa en la Normativa del PTE.*

En pro de tales objetivos, el PTE ha seguido el conjunto de criterios marcados en el apartado 3.3.2 de la presente memoria, siendo cumplidos todos ellos.

3.3.6.4.3. Vía litoral

- *Liberar el espacio de infraestructuras en la zona litoral favoreciendo la conexión de la zona urbana y la costera, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *Soterrar el trazado y eliminar la mayor parte del tráfico que circula actualmente por el eje Constitución - Anaga, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *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, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *Integrar de las nuevas infraestructuras de acuerdo con el modelo de ordenación previsto, objetivo alcanzado por la propia configuración de la solución adoptada por el PTE y mediante un conjunto de medidas de obligado cumplimiento para los proyectos de trazado y/o construcción indicadas como Normas de Aplicación Directa en la Normativa del PTE.*
- *Minimizar la ocupación en superficie de las infraestructuras, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *Conservar los edificios y preservar los elementos de patrimonio cultural cercanos al trazado, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *Integrar paisajísticamente las nuevas infraestructuras con especies autóctonas propias de las etapas seriales que corresponden al ámbito interceptado, mediante un conjunto de medidas de obligado cumplimiento para los proyectos de trazado y/o construcción indicadas como Normas de Aplicación Directa en la Normativa del PTE.*
-

En pro de tales objetivos, el PTE ha seguido el conjunto de criterios marcados en el apartado 3.3.2 de la presente memoria, siendo cumplidos todos ellos.

3.3.6.4.4. Anillo de la Laguna

- *Preservar los recursos naturales con que cuenta el área metropolitana, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *Preservar las áreas de mayor valor agrícola de la zona de Los Rodeos, dentro de la inevitable afección a zonas con capacidad agrológica, se han procurado minimizar en aquellos suelos de elevado interés.*
- *Integración de las nuevas infraestructuras de acuerdo con el modelo de ordenación previsto, objetivo alcanzado por la propia configuración de la solución adoptada por el PTE y mediante un conjunto de medidas de obligado cumplimiento para los proyectos de trazado y/o construcción indicadas como Normas de Aplicación Directa en la Normativa del PTE.*
- *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*, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *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), este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *Reducir la contaminación por emisión de partículas y ruidos en el área de Santa Cruz-La Laguna debido al elevado tránsito de vehículos, mediante un conjunto de medidas de obligado cumplimiento para los proyectos de trazado y/o construcción indicadas como Normas de Aplicación Directa en la Normativa del PTE, objetivo alcanzado por la propia configuración de la solución adoptada por el PTE y mediante un conjunto de medidas de obligado cumplimiento para los proyectos de trazado y/o construcción indicadas como Normas de Aplicación Directa en la Normativa del PTE.*

- *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, este objetivo es cumplido por la propia configuración de la solución adoptada.*
- *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 , mediante un conjunto de medidas de obligado cumplimiento para los proyectos de trazado y/o construcción indicadas como Normas de Aplicación Directa en la Normativa del PTE. , objetivo alcanzado por la propia configuración de la solución adoptada por el PTE y mediante un conjunto de medidas de obligado cumplimiento para los proyectos de trazado y/o construcción indicadas como Normas de Aplicación Directa en la Normativa del PTE.*

En pro de tales objetivos, el PTE ha seguido el conjunto de criterios marcados en el apartado 3.3.2 de la presente memoria, siendo cumplidos todos ellos.

