

OTROS DOCUMENTOS

PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y CONSULTA (TOMO X)



PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE TENERIFE

DOCUMENTO APROBACIÓN INICIAL



UTE PTEOTT:
CONSULTRANS - TRAZAS INGENIERÍA - CONTROL Y GESTIÓN

MAYO 2012

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN
2. INFORMES Y SUGERENCIAS RECIBIDAS
3. INFORMES A LAS SUGERENCIAS RECIBIDAS
 - 3.1. Comisiones obreras canarias
 - 3.2. Servicio de Planes Insulares del Cabildo de Tenerife
 - 3.3. Ayuntamiento de Arona
 - 3.4. Ayuntamiento de Buenavista del Norte
 - 3.5. Foro de Movilidad del Área Metropolitana de Tenerife
 - 3.6. Ayuntamiento de Tegueste
 - 3.7. Ayuntamiento de Vilaflor
 - 3.8. D. Carlos Bernal Limiñana
 - 3.9. Unelco-Endesa
 - 3.10. Ayuntamiento de Los Realejos
 - 3.11. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
 - 3.12. C.C.O.O. Secretaría de Medio Ambiente
 - 3.13. Ayuntamiento de Icod. O.A. Local de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Medio Ambiente y Patrimonio Histórico – Artístico.
 - 3.14. Ayuntamiento de La Laguna. O.A. Gerencia Municipal de Urbanismo
 - 3.15. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Infraestructura Viaria
 - 3.16. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de transportes.
 - 3.17. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Dirección General de Ordenación del Territorio
 - 3.18. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. D.G. de Sostenibilidad de la Costa y el Mar
 - 3.19. Ministerio de Fomento. Dirección General de Aviación Civil
 - 3.20. Ministerio de industria, energía y turismo. D.G. de telecomunicaciones y tecnologías de la información
 - 3.21. Consejería de Sanidad. Secretaría General Técnica. Servicios de Estudios y Normativa

APÉNDICE:

APÉNDICE Nº 1: SUGERENCIAS RECIBIDAS

1. INTRODUCCIÓN

La Ley 9/2006 hace hincapié en varios artículos de su contenido la necesidad transparencia y participación ciudadana, a través del acceso a la información clara y exhaustiva, en los plazos fijados, del proceso planificador. Asimismo, el **art. 8, Participación ciudadana**, del *Decreto Legislativo 1/2000, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias*, dispone que la Administración actuante deberá fomentar y, en todo caso, asegurar la participación de los ciudadanos y de las entidades por éstos constituidas, así como velar por sus derechos de información e iniciativa. Por último, el **art. 31 del Decreto 55/2006, requisitos de la exposición al público**, dispone que deberán estar a disposición del ciudadano el expediente administrativo completo y la totalidad de los documentos escritos y gráficos, facilitando la administración competente el acceso a la información a través de métodos electrónicos, telemáticos o informáticos que permitan el acceso personal a la documentación sometida a información pública de manera que pueda ser visualizada, descargada e impresa por los particulares en el sitio o portal oficial de la Administración actuante.

En cumplimiento de lo establecido en la legislación comentada en el párrafo anterior, el documento de Avance del PTEOTT se sometió al trámite de participación ciudadana, publicándose el anuncio del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife en el BOC N°60/2010, de 1 de marzo.



The screenshot shows the website of the Boletín Oficial de Canarias. At the top, there is a navigation bar with links for 'Accesibilidad', 'Mapa web', 'Contacto', and 'Versión texto'. The main header features the BOC logo and the text 'Boletín Oficial de Canarias'. Below this is a menu with 'INICIO', 'ARCHIVO', 'BÚSQUEDA', and 'SEDE'. A breadcrumb trail indicates the current page: 'Estás en: Inicio > Archivo > Año 2010 > 2010/060. Jueves 25 de Marzo de 2010 > 1715'. The main content area displays the title 'BOC N° 060. Jueves 25 de Marzo de 2010 - 1715' and a warning: 'ATENCIÓN. La versión HTML de este documento no es oficial. Para obtener una versión oficial, debe descargar el archivo en formato PDF.' The announcement is titled 'V. ANUNCIOS - Administración Local - Cabildo Insular de Tenerife' and includes a link to '1715 ANUNCIO de 1 de marzo de 2010, relativo a la aprobación del Avance y del Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Territorial Especial del Transporte de la isla de Tenerife'. It also provides the number of pages, the file format (PDF/Adobe Acrobat), and a link to download the document: 'BOC-A-2010-060-1715. Firma electrónica-Descargar'. The text of the announcement describes the approval of the advance and environmental sustainability report for the PTEOTT by the Tenerife Council on February 26, 2010, and states that the public participation process will be open for two months starting from the date of publication.

Imagen nº 1: Publicación en el Boletín Oficial de Canarias del anuncio del trámite de participación ciudadana del Avance y del Informe de Sostenibilidad Ambiental del PTEOTT.

El documento de Avance, así como el Informe de Sostenibilidad Ambiental se pone a disposición pública en formato papel en:

- Registro General del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, Centro de Servicios al Ciudadano, Plaza de España s/n, 38003, Santa Cruz de Tenerife, en horario de 9,00 horas a 18,00 horas de lunes a viernes y los sábados de 9,00 horas a 13,00 horas.

Asimismo, se puede consultar el documento técnico (para su visualización, descarga o impresión) en la página web del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife <http://www.tenerife.es/planes>.




Paisaje de Tenerife	Plan Territorial Especial	BOC nº 143, 22/07/2010	Aprobación Inicial
Ycoden - Daute - Isla Baja	Plan Territorial Parcial	BOC nº139, 16/07/2010	Aprobación Inicial
Prevención de Riesgos	Plan Territorial Especial	BOC nº098, 25/05/2009	Aprobación Inicial
Cabo Blanco - Buzanada	Plan Territorial Parcial	BOC nº76, 20/04/2006	Aprobación Inicial
		BOC nº158, 14/08/2009	Inf. Sostenib. Ambiental
Complejo Ambiental de Arico	Plan Territorial Parcial	BOC nº137, 10/07/2007	Aprobación Inicial
Hidrológico de Tenerife	Plan Territorial Especial	BOC nº198, 05/10/2010	Avance  !
Transporte de Tenerife	Plan Territorial Especial	BOC nº60, 25/03/2010	Avance
Infraestructuras de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía	Plan Territorial Especial	BOC nº194, 30/09/2010	Avance  !
Infraestructura del Tren del Norte	Plan Territorial Especial	BOC nº200, 08/10/2010	Avance  !
Infraestructuras de Telecomunicación	Plan Territorial Especial	BOC nº063, 01/04/2009	Avance
Comarca de Abona	Plan Territorial Parcial	BOC nº123, 20/06/2008	Avance
Ámb. extractivo Barrancos de Güímar	Plan Territorial Parcial	BOC nº132, 03/07/2007	Avance
Área Metropolitana	Plan Territorial Parcial	BOC nº138, 18/07/2006	Avance
Litoral Suroeste - Tramo 2	Plan Territorial Parcial	BOC nº130, 06/07/2006	Avance
Campamentos de Turismo	Plan Territorial Especial	BOC nº94, 17/05/2006	Avance
Áreas de Esparcimiento y Espacios Libres	Plan Territorial Especial	BOC nº130, 06/07/2006	Avance
Ámb. extractivo Birmagen	Plan Territorial Parcial	BOC nº130, 06/07/2006	Avance
Ámb. extractivo La Estrella - Luceña	Plan Territorial Parcial	BOC nº130, 06/07/2006	Avance

Imagen Nº 2: Página de Planes Insulares del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife donde consultar el PTEOIT.

Con carácter específico, el ISA se somete a consulta a los siguientes organismos:

Administración General del Estado

- Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.
- Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Dirección General de Costas.
- Ministerio de Fomento
- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio
- Ministerio de Defensa (cuando afecte a bienes o intereses de su titularidad)

Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias

- Consejería de Obras Públicas y Transportes
- Consejería de Turismo
- Consejería de Industria, Comercio y Nuevas Tecnologías
- Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial
- Consejería de Economía y Hacienda
- Consejería de Sanidad
- Agencia Canaria de Desarrollo Sostenible y Cambio Climático

Administración insular y municipal

- Cabildos Insulares
- Asociación de municipios canarios más representativa

Público interesado

- Ben Magec - Ecologistas en Acción
- WWF / Adena
- Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza ATAN

2. INFORMES Y SUGERENCIAS RECIBIDAS

Durante el período de exposición al público del Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte en la isla de Tenerife (PTEOPT), así como de su Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) se han recibido dieciséis escritos de sugerencias. En el Apéndice nº1 se reproduce el contenido en su integridad.

La mayor parte corresponde con informes emitidos por otras administraciones en el trámite de consulta y sólo dos han sido presentadas por particulares. La relación completa es la siguiente:

PERSONA/COLECTIVO/ADMINISTRACIÓN/ORGANISMO	Fecha de salida	Fecha de entrada
C.C.O.O.	22/04/2010	26/04/2010
Servicio de Planes Insulares	23/04/2010	23/04/2010
Ayuntamiento de Arona	07/05/2010	10/05/2010
Ayuntamiento de Buenavista del Norte	11/05/2010	13/05/2010
Foro por la Movilidad del Área Metropolitana de Tenerife (FMT)	15/05/2010	17/05/2010
Ayuntamiento de Tegueste	17/05/2010	18/05/2010
Ayuntamiento de Vilaflor	17/05/2010	18/05/2010
D. Carlos Bernal Limiñana		25/05/2010
Unelco Endesa	24/05/2010	24/05/2010
Ayuntamiento de Los Realejos	26/05/2010	27/05/2010
C.I.C.C.P. Santa Cruz de Tenerife	01/06/2010	04/06/2010
C.C.O.O. Secretaría de Medio Ambiente	24/06/2010	24/06/2010
Ayuntamiento de Icod. O.A. Local de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Medio Ambiente y Patrimonio Histórico – Artístico.	05/07/2010	06/07/2010
Ayuntamiento de La Laguna. O.A. Gerencia Municipal de Urbanismo	02/07/2010	02/07/2010
Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Infraestructura Viaria.	30/06/2010	30/06/2010
Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Transportes	30/06/2010	30/06/2010
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Dirección General de Ordenación del Territorio	Sin datos	Sin datos

Tabla Nº 1: Sugerencias e informes presentados al Avance del PTEOPT y a su Informe de Sostenibilidad Ambiental en el trámite de participación pública y consulta.

En función de quién realiza la sugerencia (particulares, ayuntamientos y administración del Estado, etc.) se ha obtenido la siguiente distribución (en %).

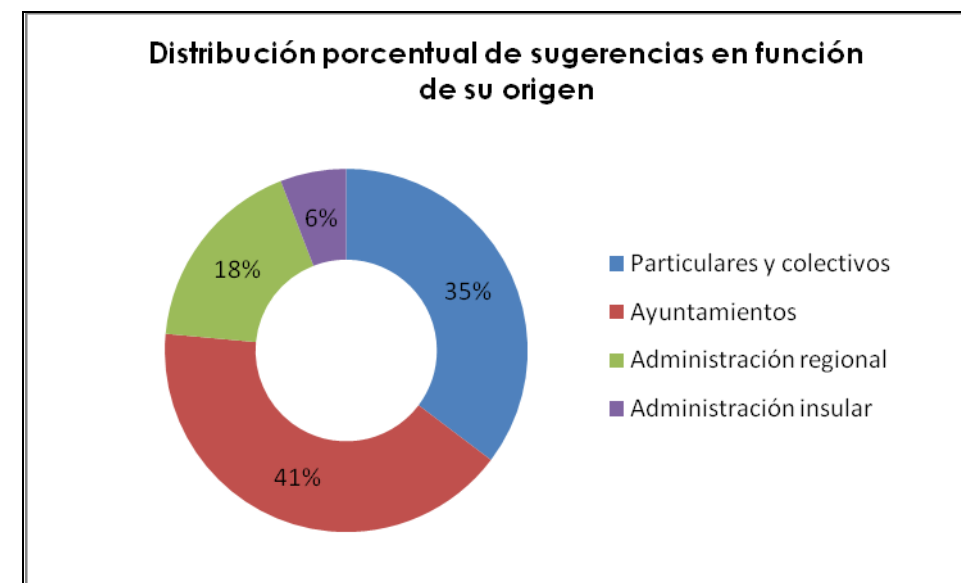


Imagen Nº 3: Distribución porcentual de las sugerencias según origen.

3. INFORMES A LAS SUGERENCIAS RECIBIDAS

A continuación se exponen los informes de respuestas a las sugerencias recibidas independientemente

3.1. COMISIONES OBRERAS CANARIAS

El escrito se estructura en dos partes:

- Introducción
- Consideraciones y alegaciones, que a su vez se desarrolla en 6 apartados (denominados desde la A a la F)

A continuación se presenta (cursiva y negrita) la síntesis de lo expuesto para seguidamente dar respuesta:

A-CCOO Canarias valora la inclusión de los modos guiados (ferrocarril y tranvía) en los términos del Documento de Avance. Se solicita que el trazado se base en criterios técnicos que maximicen su eficiencia.

El PTEOTT no determina con exactitud el trazado de la infraestructura ferroviaria y tranviaria pues existen o están en redacción los PTE que los desarrollan. El trazado propuesto por el PTEOTT responde a las exigencias de integración dentro del Modelo Insular, determinando prestaciones y servicios que habrá de cumplir.

B-Se solicita la aceleración de la tramitación del sistema tranviario en el Área Metropolitana

El PTEOTT establece un programa de actuaciones donde se contempla la finalización del sistema tranviario dentro del horizonte del PTEOTT e integrado en el conjunto del Modelo de Ordenación insular de transportes

C-El Plan carece de propuestas operativas y concreción de la red de carriles guagua-taxi tanto en el área metropolitana como en otras zonas importantes. Se solicita se incorporen propuestas en las principales vías del Área Metropolitana y una figura de planificación para la implantación de dichos carriles, similar al PTE de la Red Tranviaria.

El Avance del PTEOTT recogía los principales ejes de carriles bus sin considerar los del Área metropolitana que se incluyen en el Documento para Aprobación inicial señalando que su ejecución, como así se desprende en las fichas de las actuaciones, requiere la participación de los Ayuntamientos afectados por ostentar las competencias en dicho ámbito. La determinación de las vías afectadas como insulares es un asunto ajeno al PTEOTT, que no establece determinaciones sobre el viario en general.

El Documento para Aprobación Inicial ya recoge la implantación de carriles bus en el Área Metropolitana, con definición de las actuaciones y asignación económica.

D-El Plan debe concretar propuestas en relación a la mejora de la movilidad a los centros de trabajo en dos líneas:

- **Proponer el desarrollo de “Planes de Movilidad sostenible” al centro de Trabajo**
- **Incorporar medidas de concertación social en la movilidad laboral**

El Documento para Aprobación Inicial del PTEOTT incorpora medidas concretas para la mejora de la movilidad en relación con los centros de trabajo y fomento del transporte público, con participación de las administraciones.

E-Se propone el mantenimiento de las políticas de bonificación al transporte público con el fin de incrementar los costes para los usuarios y desincentivar su uso.

De acuerdo con el análisis realizado en el PTEOTT no parece existir una relación directa entre el número de usuarios y las políticas de bonificación llevadas a cabo en el quinquenio estudiado. El PTEOTT plantea una política de tarifas zonal, con tres atributos fundamentales:

- Sencillez de entendimiento, de aplicación y de control;
- Generalidad para todos los Modos del Sistema de Transporte;
- Y Reparto equitativo de las cargas sobre los Viajeros.
- Asimismo, El PTEOTT entiende que la Estructura de un nuevo Marco Tarifario debe asegurar en primera instancia dos objetivos:
- Que el importe total de los Precios pagados por los Viajeros con el nuevo Marco sea lo más próximo posible al importe total de los Precios pagados con el Marco anterior (Tarifa Kilométrica);
- y que las variaciones de los Precios pagados por unos y otros Viajeros, según las Zonas donde toman y dejan el Transporte Público Colectivo, sean lo más pequeñas posible.

De esta forma se propone finalmente un marco tarifario donde el 81,9% de los viajeros pagarán menos que la tarifa actual (el 54,75% del total pagarán entre el 95-100% de la tarifa actual) y el 18,1% pagarán más.

F-El Avance carece de políticas definidas y claras de disuasión del uso del coche paralelo a la implantación de mejoras en el transporte público.

El PTEOTT tiene como fin la ordenación del transporte colectivo. No obstante y de acuerdo con la alternativa elegida tras el Avance se expone un Programa de actuaciones concretas de actuación sobre la minimización de la movilidad obligada motorizada y de desincentivación en el uso del transporte público.

3.2. SERVICIO DE PLANES INSULARES DEL CABILDO DE TENERIFE

El escrito se estructura en tres partes, que versan sobre los siguientes aspectos

- Respecto al Contenido y determinaciones del Plan
- Respecto a la Información ambiental
- Respecto al Informe de sostenibilidad ambiental

A continuación se presenta (cursiva y negrita) la síntesis de lo expuesto para seguidamente dar respuesta:

1-El Avance renuncia a plantear “nuevas posibilidades sobre sistemas y medios no convencionales de transporte” según prevé el PIOT, por cuanto las políticas del Cabildo priorizan el impulso y desarrollo de medios ferroviarios, lo que puede entrar en conflicto con lo previsto en el PIOT. Por ello será necesario armonizar en fases posteriores los distintos instrumentos de ordenación que regulan estas infraestructuras.

El Cabildo viene desarrollando desde algunos años una política decidida a favor de los modos ferroviarios y cuenta ya con planeamiento aprobado que lo recoge (PIOT, PTE del Sistema Tranviario del Área Metropolitana, PTE de la Infraestructura del Tren del Sur, Avance del PTE de la Infraestructura del Tren del Norte aprobado recientemente). Precisamente el PTEOTT se apoya en lo ya decidido y acordado por unanimidad por el Pleno del Cabildo y desarrolla los modelos buscando la integración multimodal del Sistema, detallando el resto de la red de infraestructura y servicios que han de dar soporte a las redes ferroviarias.

2-El alcance de la información ambiental ha sido concordante con la escala y ámbito de aplicación del PTEOTT. De alcanzar el Modelo de Ordenación un mayor nivel de concreción en las siguientes fases de tramitación a través de la previsión de actuaciones concreta con incidencia territorial, habrá de procederse al lógico ajuste en el análisis ambiental.

En el Documento de Aprobación Inicial se avanza en la concreción del modelo detallando a nivel de parcela y con mayores determinaciones los elementos definitorios del Modelo de Ordenación Propuesto, lo que ha requerido el ajuste en el análisis ambiental.

3-El informe de Sostenibilidad Ambiental del PTEO del Transporte de Tenerife se ha ajustado al contenido y alcance que fija el “Documento de Referencia para la Elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental de los Planes Territoriales Especiales de Transporte.

3.3. AYUNTAMIENTO DE ARONA

El escrito se estructura en dos partes, que versan sobre los siguientes aspectos

- Informe técnico realizada por la Sección de Ordenación y Gestión Urbanística, Rama Técnica del Ayuntamiento de Arona
- Conclusiones sobre el informe técnico

Puesto que la segunda parte del informe contempla las conclusiones de lo observado en el primero se procede a continuación a presentar (cursiva y negrita) la síntesis de las mismas para seguidamente dar respuesta:

1-Contemplar las discrepancias detectadas por la Sección de Ordenación y Gestión Urbanística, Rama Técnica del Ayuntamiento de Arona en cuanto que el PTEOTT ha estudiado el Documento de Avance del Plan General de Ordenación y no el Plan General Vigente.

Dada la duración en la redacción del PTEOTT, el plazo de vigencia de las determinaciones del mismo y el estado de tramitación de la Revisión del Plan General de Arona parece adecuado el estudio de este último documento con el fin de integrar mejor las políticas que se propongan con lo que contempla el Ayuntamiento de Arona.

2-No se entiende la sustitución de Servicios Regulares con bajos índices de ocupación por un “cuarto modo”, por cuanto no se describe con el temor de disminuir o eliminar la oferta de transporte público en zonas periféricas.

En el Documento de Avance del PTEOTT se daban las líneas básicas del “Cuarto Modo”. Efectivamente sin concretar algunos aspectos que se desarrollan en el Documento de Aprobación Inicial. No obstante, de lo allí expuesto, se extrae que mejora la oferta (hasta 5 veces más) en las zonas donde se pretenden eliminar los servicios de guaguas regulares.

3.4. AYUNTAMIENTO DE BUENAVISTA DEL NORTE

El escrito es el traslado del Informe Técnico realizado por los Servicios municipales, donde el tercer apartado corresponde a las conclusiones, cuya síntesis se presenta a continuación (cursiva y negrita) para seguidamente dar respuesta:

1-No se contempla en la Alternativa propuesta el corredor comarcal bajo la cumbre de Bolico

La alternativa propuesta (ni el resto) contempla el corredor mencionado por cuanto no se encuentra entre los que se considera su ejecución antes del año 2027. No obstante, pese a las mejoras en cuanto a las prestaciones en los viajes en vehículo privado y sobre los servicios de transporte público que pudiesen utilizarlo, dadas las características de la movilidad en la Comarca Icoden-Daute-Isora no se espera que tenga influencias sobre el Modelo de Ordenación del transporte propuesto.

2-Respecto al Acceso a Punta de Teno se propone que se ejecuten medidas que disminuyan la peligrosidad de la vía

El PTEOTT no tiene competencias en la ordenación de las infraestructuras más allá de lo requerido para la implantación de los Servicios Públicos de Transporte.

3- Se deben revisar los datos de empleo del documento y las previsiones respecto a la actividad en el empleo del municipio por cuanto se espera una mayor atracción de viajes hacia los nuevos establecimientos alojativos instalados en la zona

Las previsiones en los diferentes escenarios que componen las Alternativas-Escenarios del PTEOTT contemplan actuaciones relevantes en el modelo insular que modifiquen los patrones de movilidad. El aumento de los empleos en el municipio de Buenavista del Norte ayudará a minimizar los desplazamientos obligados que se realizan desde el Área de Movilidad Icoden-Daute-Isora a otras áreas como "Valle de La Orotava" o "Área Metropolitana". La ordenación del transporte público en la comarca ya contempla ese aumento del sector servicios en Buenavista y su repercusión en la ordenación del transporte público, previendo líneas con frecuencias adecuadas hasta la cabecera comarcal en Icod y la adecuación de servicios en la Parada Preferente de Buenavista.

4-La Alternativa propuesta no contempla el mantenimiento de las líneas de transporte público con los barrios de medianías

La alternativa seleccionada, TRES-MP, que contempla el Modelo de Ordenación del transporte previsto en la isla contempla el servicio a dichos barrios, sin bien se propone la sustitución de las líneas actuales (de muy baja ocupación) por un servicio más adecuado mediante un "cuarto modo" de transporte, con mayor servicio y flexibilidad que se desarrolla en el Documento de Aprobación Inicial.

5-Se propone que se estudie la viabilidad de un transporte público entre el Casco y la Playa de las Arenas

El PTEOTT no contempla servicios estacionales que pueden ser desarrollados por el operador en épocas de alta demanda o por otros como el servicio de taxis en otras temporadas por cuanto no responden a la movilidad de los residentes en un día medio anual.

3.5. FORO DE MOVILIDAD DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

El escrito se estructura en 4 partes principales:

- Presentación del Foro de Movilidad del Área Metropolitana de Tenerife
- Consideración sobre el plazo de información pública
- Consideración sobre la jerarquía de este documento y su relación con otros planes
- Diagnóstico de la movilidad: en la isla y particularmente en el área metropolitana

No se presentan conclusiones y las aportaciones se distribuyen por todo el documento por lo que se ha intentado responder de manera global a lo expuesto en cada apartado con el fin de no complicar las respuestas a la sugerencia. A continuación se expone la síntesis de lo sugerido (cursiva y negrita) para seguidamente presentar las respuestas.

1-El plazo de dos meses para estudiar y presentar sugerencias al Documento de Avance del PTEOTT es escaso por lo que se solicita su ampliación.

Se han considerado todas las sugerencias recibidas, aún después de concluido el plazo de dos meses.

2-Se propone el paralizar todo el planteamiento en curso relacionado con trenes y autopistas hasta que se haya producido un debate participativo sobre el modelo global de movilidad para Tenerife.

Los instrumentos de ordenación insular como el PIOT y Planes Territoriales Especiales con incidencia en el Sistema de Transportes cumplen lo determinado en la legislación respecto a los procesos de participación pública.

3- Se realiza un diagnóstico sobre diferentes aspectos: transporte público, sobre la guaguas, sobre el tranvía, sobre los caminos peatonales, sobre las bicicletas, sobre las necesidades especiales de la población discapacitada, sobre los taxis, sobre los trenes que se tratan por separado:

3.1.-Respecto a la situación general del transporte público se expone que existe una reducción de los servicios de guaguas y se favorece el uso del vehículo privado

El PTEOTT no plantea reducción de la oferta sino mediante la reorganización de los servicios adaptarla a la demanda, estableciendo una clara jerarquía y complementariedad entre los diferentes modos. Señalar que en los años estudiados ha habido un incremento de recursos (guaguas y personal) en TITSA así como la creación de un nuevo operador y servicios (MTSA).

Por otra parte el PTEOTT plantea dentro del Modelo de Ordenación adoptado la implantación de políticas a favor del transporte público y en detrimento del vehículo privado, que se desarrollan dentro del Documento de Aprobación Inicial.

3.2.- Respecto al servicio de guaguas se hace una queja del servicio en cuanto a cobertura, falta de buenos accesos peatonales hasta la paradas, planificación durante las obras, mobiliario urbano, necesidad de priorización de paso de la guaguas frente a los vehículos privados, escasa información, inaptación de la flota a algunos pueblos y barrios

El PTEOTT avanza en la línea de lo mostrado en el escrito de sugerencias por cuanto establece una red con los servicios y sistemas más adecuados a cada territorio en función de su capacidad y flexibilidad. Y en el Documento de Aprobación inicial se incluyen medidas que mejorarán algunos de los aspectos solicitados: carriles bus con prioridad semafórica, programas de mejora de la información a los viajeros, mejora de las paradas y acceso a las mismas.

3.3.-Sobre los caminos peatonales se exponen quejas de su estado y calidad así como conflictos con el vehículo privado

El PTEOTT establece, en el Documento para Aprobación Inicial programas que pueden ayudar en esta línea, como las elaboraciones de Planes de Movilidad Sostenible en los municipios, regulación del estacionamiento, control de la Áreas de Prioridad Residencial, Plan de Concienciación Ciudadana, etc.

3.4.-Se solicita se potencie el uso de la bicicleta como modo de transporte

El PTEOTT reconoce las limitaciones de la orografía de la isla en general pero efectivamente hay áreas con aptitudes para el fomento de la bicicleta como modo de transporte como pueden ser La Laguna o las Áreas turísticas de Adeje y Arona. En los últimos años los municipios han avanzado en esta línea y el PTEOTT afianza esta actitud con la incorporación de las Zonas de interés para la implantación de carriles bici.

3.5.- Se expone la falta de adaptación de edificios, Parques Nacionales, calles y en los vehículos de transporte

Muchos de los temas mostrados en la sugerencia en este sentido exceden del ámbito de actuación del PTEOTT. La legislación actual obliga a dotar de itinerarios adaptados a la urbanización y también a la adaptación de vehículos de transporte público. El PTEOTT contempla un programa (Documento para Aprobación inicial) para la adaptación de la flota del transporte público regular a la Normativa al respecto

3.6.- Se expone que el servicio del taxi está sobredimensionado y se reclama prioridad en la circulación frente al vehículo privado

El PTEOTT contempla mayor inserción del taxi en el Sistema Multimodal de Transporte, especialmente por las posibilidades de cubrir las áreas de escasa demanda como un "cuarto modo de transporte". También contempla la mejora de las prestaciones con la creación de carriles bus-taxi, especialmente en el Área Metropolitana.

Respecto al sobredimensionamiento de la flota en el Área Metropolitana el PTEOTT no puede hacer un análisis detallado del mismo por cuanto no es posible, desde un plan insular, el estudio de un sector de difícil cuantificación por cuanto se constituye por un gran número de operadores y no se dispone de datos fiables sobre su actividad económica..

3.7.- Se expone que la implantación del Tren debe venir acompañada de la reordenación del Servicio de guaguas así como otras cuestiones generales referidas a la tramitación del Tren del Sur. Asimismo se dice que la “apuesta por la mejora del transporte público en guagua, dentro del Plan, está repleta de argumentos falsos y demagógicos”

El PTEOTT asume la planificación ya aprobada en cuanto a los transportes guiados y establece la reordenación de todo el sistema multimodal de transportes, con énfasis para lograr la coordinación entre todos los modos adaptando la red y los modos a las circunstancias de la demanda y de los servicios, como las guaguas. Los datos aportados por el PTEOTT son resultados de un estudio riguroso y realizado por profesionales con amplia experiencia en el asunto, proceden de los datos y resultados aportados por los operadores y de los trabajos de campo desarrollados bajo una metodología contrastada.

3.8.- Se expone que existen en el mercado productos alternativos al vehículo de combustión y que el tratamiento urbanístico de las ciudades es ajeno a la planificación de los transportes con ejemplos concretos

El PTEOTT expone en el diagnóstico la ausencia de planificación de los transportes en el Planeamiento realizado y pese a que es un asunto que está comenzando a introducirse (Plan General de La Laguna por ejemplo) se insiste en ello, con la generación de varios programas de actuaciones sobre Normativa y Planeamiento urbanístico.

4.- Por último se realiza una serie de propuestas concretas sobre algunas líneas del servicio de guaguas en el Área Metropolitana

El PTEOTT, principalmente a efectos de modelización y poder contrastar las diferencias entre las alternativas ha desarrollado todo la red de guaguas. En el ámbito metropolitano ha partido de la base de la red existente y los detalles expuestos en la alegación exeden de las posibilidades del PTEOTT por cuanto este documento no pretende fijar de forma inamovible los recorridos sino de establecer corredores y prestaciones del servicio que los operadores tomarán como referencia.

3.6. AYUNTAMIENTO DE TEGUESTE

El Ayuntamiento de Tegueste emite un informe donde se coincide en las conclusiones y apoya el desarrollo de la Alternativa propuesta por el Pleno del Cabildo (TRES-MP).

3.7. AYUNTAMIENTO DE VILAFLORES

El Pleno del Ayuntamiento de Vilaflor informó favorablemente condicionado a que se tenga en cuenta en su desarrollo lo que, en síntesis, se expone a continuación en negrita y cursiva para posteriormente presentar la respuesta:

Se habrá de tener en cuenta la implantación que propone el PGO en formulación, de los Sistemas Generales próximos a la TF-21 (Centro de interpretación del Plan Nacional del Teide, del Centro Hermano Pedro, del Dentro de Alto Rendimiento deportivo así como el Sistema general viario SGV-m6)

El Modelo insular de movilidad, entiende el equipo redactor del PTEOTT, no va a sufrir alteraciones por la implantación de los Sistemas Generales señalados más allá de un ámbito local-comarcal por cuanto la demanda no es de tipo recurrente ni obligada. No obstante, los proyectos que desarrollen dichos equipamientos habrán de tener en cuenta, en función de su capacidad de atracción de viajes, las necesidades en materia de transporte público y su coordinación con los operadores en función del régimen de funcionamiento.

Respecto al Sistema general viario el PTEOTT no contempla dicha vía por cuanto no está prevista su ejecución en el horizonte temporal del PTEOTT y no se prevén servicios relevantes del transporte público que obligasen a su ejecución en el plazo temporal del PTEOTT. Se remite al Plan Territorial Especial de Ordenación de Carreteras, aún sin redactar.

3.8. D. CARLOS BERNAL LIMIÑANA

El escrito se estructura en cuatro partes, que versan sobre los siguientes aspectos

- Previa: Sobre incumplimiento de Contrato, caducidad del PTEOTT y consideraciones previas
- Primera: Ausencia de alternativas satisfactorias para alcanzar los fines perseguidos
- Segunda: Ausencia en la creación de una comisión de seguimiento
- Tercera: Ausencia de la totalidad del expediente administrativo

A continuación se presenta (cursiva y negrita) la síntesis de lo expuesto para seguidamente dar respuesta:

2-Las alternativas son insatisfactorias para alcanzar los fines perseguidos

La generación de alternativas es un proceso posterior al análisis de la movilidad insular y su diagnóstico. Los modos, infraestructuras y servicios propuestos deben dar respuesta a las necesidades de la población tras ese diagnóstico dentro de un marco de racionalidad y viabilidad económica, social y medioambiental. No se plantean alternativas que no son adecuadas con las circunstancias existentes. En referencia a la localización de alternativas para intercambiadores, ésta viene determinada por los puntos de mayor demanda y confluencia de viajes, itinerarios y modos.

3-No se ha creado la Comisión de Seguimiento a la que alude el Art. 14 del Reglamento de Procedimientos

En la elaboración del PTEOTT se solicitó la cooperación de los 31 ayuntamientos de la Isla, con entrevistas personales y remisión de cuestionarios (consta en el Documento de Información) y de diversos colectivos. También se realizaron varias reuniones con técnicos de la Consejería de Medioambiente y Ordenación del Territorio y concretamente con la Dirección General de Ordenación del Territorio.

3.9. UNELCO-ENDESA

El escrito informa que ***dicha compañía dispone en el ámbito territorial del PTEOTT de instalaciones de alta, media y baja tensión “que podrían verse afectadas” y solicita que en los documentos del Plan se explicita 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 conformidad con el artículo 154.3 del R.D. 1955/00.***

El PTEOTT no constituye por sí mismo un instrumento de ejecución que pueda implicar la variación de tendidos, y que en todo caso no sería necesario recordar en los instrumentos de planificación el alcance de la legislación vigente.

En el supuesto de que se deriven del PTEOTT proyectos de intervención que supusieran la afección de cualesquiera infraestructuras, o la realización de cualesquiera obras, éstas deberán ser precisamente evaluadas y su financiación atribuida a los agentes que intervienen, de acuerdo con la legislación urbanística y sectorial vigente.

3.10. AYUNTAMIENTO DE LOS REALEJOS

El escrito se estructura en dos partes, que versan sobre los siguientes aspectos:

- Extractos sobre el Objeto y contenido, el Tratamiento de la Comarca del Valle de La Orotava y la exposición de la alternativa seleccionada.
- Informe con solicitudes para que sean recogidas en el Documento de Aprobación Inicial.

A continuación se presentan (cursiva y negrita) la síntesis de las solicitudes propuestas para seguidamente dar respuesta:

1.-Se echa en falta mayor precisión en el diagnóstico de la Comarca del Valle de La Orotava

El diagnóstico no sólo obedece al Planeamiento urbanístico en vigor sino también y en gran medida a la situación del transporte y lo operadores. Otra información de carácter sectorial no ha sido tenida en cuenta si bien se agradecería que se señalase la información que podría ser necesaria a fin de que sea evaluada y tenida en cuenta. No obstante, se recuerda que el PTEOTT tiene una escala insular y reordena la movilidad de forma importante en las comarcas pero existen problemas que escapan de su escala y corresponden a aspectos locales.

2.-Que recoja algunas de las vías propuestas en el PGO

El PTEOTT recoge las vías que tienen relevancia en el modelo de movilidad comarcal e insular siempre que en el horizonte temporal del documento se prevé su ejecución. Se estima que la posible ejecución de las vías propuestas no altera el Modelo de Movilidad propuesto.

3.-El Avance no concreta inversión en el transporte de guaguas

El Documento de Avance prevé las nuevas inversiones y gastos corrientes en cada una de las alternativas y es un elemento más de la Evaluación Multicriterio. El Documento de Aprobación Inicial avanza en esta línea y prevé la inversión necesaria para el desarrollo de los servicios de guaguas en el Modelo Insular de Ordenación adoptado.

4.- El avance no concreta la ubicación de carriles bus

El documento de Avance propone la ejecución de carriles bus y señala su ubicación. No obstante, en el Documento de Aprobación Inicial se recogen las actuaciones en fichas detalladas, como la de los carriles bus.

5.- El PTEOTT debe complementar su ordenación con el PTEOI del Tren del Norte.

El PTEOTT organiza el Sistema global de transportes y tiene en cuenta los diferentes modos y conexiones. El PTEOTT recoge lo contemplado por los trabajos del PTEOI del Tren del Norte, cuya aprobación es posterior al primero. No se observa descoordinación entre ambos documentos.

3.11. COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en su Demarcación de Santa Cruz de Tenerife presenta un escrito de sugerencias que se engloban en dos apartados:

- Estructura, alcance y contenido documentales
- Metodología y desarrollo de la planificación

A continuación se expone la síntesis de los sugerido (cursiva y negrita) para seguidamente presentar las respuestas.

Referidas a la Estructura, alcance y contenido documentales:

Se solicita que se incorpore un Documento-Resumen con el fin de facilitar el acceso y comprensión de contenidos de Plan para todos los interesados

Efectivamente el equipo redactor y Dirección del Estudio del PTEOTT comprenden la dificultad de los temas abordados y por ello se incorpora un Documento Final de Síntesis independiente en el Documento de Aprobación Inicial.

Referidas a la Metodología y desarrollo de la planificación

Se considera que la Alternativa CERO no debería tener en cuenta la ejecución de la Red ferroviaria por cuanto no cuenta aún con certeza absoluta de ejecución en el plazo previsto. Se señala que la diferencia entre alternativas es la aplicación de medidas PMM y PTP.

Efectivamente, esta posibilidad fue considerada y fue debatida en reuniones interadministrativas llegando a la conclusión que se debía considerar concretamente la ejecución del Tren del Sur por cuanto cuenta con Planeamiento aprobado, los proyectos están en redacción y cuenta con el apoyo

de todos los grupos políticos presentes en el Cabildo. Si bien su ejecución podría demorarse algo más de lo esperado (2017).

La ejecución del Tren del Norte no se considera en todas las alternativas-escenario y la evaluación multicriterio realizada aporta resultados interesantes que habrán de ser tenidos en cuenta en función del devenir de los años y la evolución de la aplicación del PTEOTT.

También es muy diferente la red de servicios de guagua en las diferentes alternativas.

Finalmente la alternativa TRES-MP considera la inclusión de un cuarto modo de transporte

Se señala la dificultad de aplicación de las políticas de moderación de la movilidad y en detrimento del vehículo privado que se han adoptado en la alternativa elegida, con un riesgo alto de que no se lleven a cabo o no en la proporción que la ejecución de infraestructuras.

El PTEOTT señala tales dificultades, que en muchos casos, son ajenas al Transporte y al propio Cabildo Insular y efectivamente existe ese riesgo señalado en el Escrito del CICCIP. El desarrollo del Plan debe ser observado porque, efectivamente, de no implementarse tales políticas, las infraestructuras asociadas no corresponden con la mejor alternativa y debería reconducirse la ejecución de las mismas.

3.12. C.C.O.O. SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE

El escrito sugiere la implantación de la denominada *“Área 80” para crear 25 km de carriles bus en las entradas al Área Metropolitana de Tenerife, consistente en la modificación de la sección de las Autovías TF-1 y TF-5, reduciendo el ancho del carril desde los 4,5 m actuales a 3.5 m.*

Ya el PTEOTT contempla la inserción de carriles bus en las entradas a Santa Cruz de Tenerife y La Laguna, concretamente en la TF-1 prolongando el carril bus, recientemente inaugurado hasta Añaza y en la TF-5 prolongando el carril bus actual hasta los Rodeos.

Ya la TF-1 y TF-5 son autovías de escasa sección, con arcenes y medianas mínimos y el ancho del carril es de 3,5 m por lo que el mantenimiento del número de carriles actuales y conseguir un carril bus en la calzada actual no es viable en la línea de lo que plantea la sugerencia siendo necesario mayores esfuerzos técnicos y de inversión.

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

El escrito hace una presentación del informe técnico del arquitecto municipal y sus conclusiones que son aceptadas por el Pleno del Ayuntamiento, disponiéndose al final del mismo 4 alegaciones cuya síntesis se expone en negrita y cursiva para posteriormente responderlas:

1.-Que se tenga en cuenta la previsión para la total terminación del cierre del anillo insular

El PTEOTT contempla los plazos dados por la Administración que promueve el cierre del anillo insular de carreteras y no ha considerado el supuesto de cierre entre Los Realejos y San Juan de la Rambla, puesto que aún no dispone siquiera de proyecto de construcción (tan sólo de trazado) y su ejecución parece más lejana.

Las determinaciones adoptadas para la comarca tienen en cuenta este hecho (el más limitante en sus conexiones intercomarcales) y dispone la red de servicio público que entiende adecuadas a las demandas actuales y previsibles.

2.-Que se contemple la red ferroviaria hasta Icod de los Vinos. Es una necesidad para el equilibrio insular mermado de la actualidad

El PTEOTT contempla en la Alternativa seleccionada la ejecución de un tren del Norte, desde Santa Cruz y prolongación del del Sur hasta Los Realejos pero también expone que es adecuada esta infraestructura siempre y cuando se lleven a cabo las Políticas a favor del transporte público (y de desincentivación del transporte privado) y moderadoras de la movilidad para que resulte como mejor opción. En el horizonte del Plan se considera que el sistema de guaguas y cuarto modo de transporte colectivo puede resolver adecuadamente las necesidades del transporte público en la comarca junto con las políticas mencionadas.

3.- Que se contemple un intercambiador principal en Icod de los Vinos

Icod de los Vinos es claramente el principal centro de la comarca y las demandas de movilidad así lo atestiguan. La denominación de intercambiador principal o de proximidad no supone una mejora en el sistema de transporte sino que está relacionado con las necesidades de espacio para cada modo. El PTEOTT localiza un intercambiador en este municipio.

4.-Que se contemple una reducción de las frecuencias entre Icod y los Realejos

Las frecuencias presentadas por el PTEOTT no corresponden con corredores sino con líneas de transporte. Los mapas de frecuencias mínimas señalan que la frecuencia mínima en ese corredor es entre 30 y 45 minutos. No obstante existen otras líneas que usan ese corredor. Concretamente, Icod mejora las frecuencias de conexión con el Valle de La Orotava (donde se prevé una estación de ferrocarril en Los Realejos) y con el Área Metropolitana.

Es conveniente señalar que las principales demandas de viajes en la comarca son viajes intercomarcales y que en este aspecto el PTEOTT contempla una reordenación importante, incluyendo la implantación de un cuarto modo de transporte que de servicio a la numerosa población dispersa de la comarca.

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

El escrito de sugerencias presentado por el Ayuntamiento de La Laguna informa favorablemente el Documento de Avance señalando que será en el Documento de Aprobación inicial cuando pueda apreciarse mejor las implicaciones directas sobre el planeamiento municipal y su compatibilidad con el Plan de movilidad municipal.

3.15. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES. DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA VIARIA

La Dirección General de Infraestructura viaria de la Consejería de Obras Públicas y Transportes presenta un escrito de sugerencias que se estructura en cinco apartados

- El PTEOTT en el marco normativo
- El PTEOTT y los sistemas de ordenación territorial
- El PTEOTT en el contexto general de la planificación territorial
- Otras consideraciones
- Conclusiones

A continuación se expone la síntesis de lo sugerido (cursiva y negrita) para seguidamente presentar las respuestas.

Se considera que el PTEOTT tiene un enfoque parcial, que no atiende a todos los sistemas de transporte y tiene una visión demasiado insularista

Parece deducirse del texto que la visión parcial corresponde con la ausencia en el tratamiento de las mercancías y de las conexiones con el exterior.

El PTEOTT centra su actuación en el transporte de personas. Las determinaciones en el Transporte Colectivo de Bienes y Personas en el transporte terrestre no se consideran operativo un transporte colectivo de bienes ni está entre las intenciones del Cabildo Insular de Tenerife como Administración competente en la materia. No se considera adecuado para los servicios. Tan sólo parece posible la disposición de las infraestructura comunes de carreteras que ya hoy se produce y quizás la red ferroviaria pero en ningún caso para las estaciones ni intercambiadores que vayan a prestar servicio a viajeros. Tal y como se ha comentado, debe ser interpretado como dotación de un adecuado tratamiento de las terminales portuarias y aeroportuarias cuya gestión es competencia del Ministerio de Fomento a través de la Autoridad Portuaria y Aena.

El PTEOTT insiste en la movilidad los residentes y turistas dentro del ámbito insular y la consideración de los viajes en barco o avión no supone un cambio en el modelo de ordenación planteado.

En el Documento de aprobación inicial se incluyen Estaciones marítimas en puertos adaptadas para la transferencia modal. No se considera que deban ser considerados intercambiadores principales según la definición dada en el Documento.

El PTEOTT deja un vacío en la accesibilidad de determinadas comarcas a costa de otras, que es denominado como "efecto contracojo"

El PTEOTT hace un estudio exhaustivo de la movilidad en las diferentes comarcas y propone propuestas adecuadas a las características de demanda y prestación de servicios en cada una dando respuesta a las necesidades de movilidad de sus residentes, con amplia cobertura y una mejor adaptación de los modos y servicios.

El modelo elegido establece la iniciativa de desarrollo sobre algunas ARH de expansión urbana y ello da pie a la modificación de la intervención sobre esos suelos.

Las propuestas no establecen ninguna iniciativa de desarrollo. Las propuestas pretenden, a partir de los escenarios posibles la oferta de modos y servicios para atender las demandas que generen. El efecto inductor que nuevos modos, como el tren, pudieran tener sobre las ARH no varía de lo especificado en el PIOT para esas áreas

Los planteamientos que sobre infraestructuras incorpora el PTEOTT no queda integrado a otras políticas sectoriales (DOG 84.3 NAD)

Se considera que el Modelo de Ordenación propuesto cumple lo señalado en la directriz 84.3 habiendo estudiado y argumentado suficientemente los diferentes escenarios: económicos, sociales y otros (como el de carreteras con la inclusión de los corredores viarios pertinentes y las conexiones intermodales precisas)

La consideración de la ejecución del Tren del Sur en el horizonte temporal 2016 no es un instrumento de garantía para el proceso de participación pública. No Establecer en las alternativas la variable ferrocarril del Sur vulnera el marco normativo de tramitación y derechos ciudadanos

De la lectura atenta de lo expuesto en la sugerencia parece deducirse una comprensión errónea de lo propuesto en el documento por cuanto el PTEOTT asume que en el año 2016 estaría ejecutado el Tren del Sur pues su no consideración supondría la no valoración de este modo hasta el año horizonte 2027, ya junto con el Tren del Norte. Parece que el documento y la sugerencia de la Dirección Territorial parecen decir lo mismo.

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

El escrito presentado por la Dirección Gral. de Transportes se estructura en tres partes:

- Objeto del informe
- Documentación. Contenido, donde se realiza una síntesis de lo expuesto en el PTEOTT
- Consideraciones donde se realizan los comentarios al PTEOTT

Las diferentes consideraciones se encuentran dentro del texto, con referencias por lo que se ha intentado extraerlas y exponerlas (negrita y cursiva) para seguidamente dar respuesta.

1.-Se echa en falta el análisis y planificación de los modos aéreos y marítimos en el PTEOTT. No se contemplan intercambiadores ligados a los puertos.

Ya el PETCAN realizaba un análisis de conectividad y necesidades de conexiones en los ámbitos interinsulares y con el exterior. El PTEOTT insiste en la movilidad los residentes y turistas dentro del ámbito insular y la consideración de los viajes en barco o avión no supone un cambio en el modelo de ordenación planteado.

En el Documento de aprobación inicial se incluyen Estaciones marítimas en puertos adaptadas para la transferencia modal. No se considera que deban ser considerados intercambiadores principales según la definición dada en el Documento.

2.- Se modifica la propuesta de carriles bus del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes. No se justifican dichas modificaciones

El PTEOTT justifica la modificación de los Carriles Bus previstos en ETIT en base al amplio estudio de movilidad y la modelización llevada a cabo en cada actuación. La modificación minimiza lo contemplado en el ETIT a lo que se considera necesario en el horizonte temporal del PTEOTT.

3.- El PTEOTT no se debe limitar a la planificación del transporte colectivo sino abordar el transporte de mercancías por carretera

En el Punto 3 de la Memoria de Ordenación del Documento par Aprobación Inicial se justifica, de acuerdo con el Marco Normativo, la no inclusión del Transporte de Mercancías

4.- El PTEOTT no contempla la ordenación del taxi

El taxi forma parte del sistema multimodal de transportes bien con su configuración actual, bien como parte del Cuarto Modo de Transporte colectivo. En el Documento para Aprobación inicial se desarrollan medidas concretas para este sector.

5.- El PTEOTT no contempla infraestructuras determinadas por la Ley 13/2007 como Aparcamientos disuasorios, área logísticas y Centros de información, contratación y distribución de cargas

El PTEOTT contempla grandes aparcamientos de disuasión en los intercambiadores, con posibilidades reales de intercambio con el transporte colectivo a partir de una redefinición de los servicios.

En el Punto 3 de la Memoria de Ordenación del Documento par Aprobación Inicial se justifica, de acuerdo con el Marco Normativo, la no inclusión del Transporte de Mercancías

6.- No consta en la elaboración del PTEOTT la cooperación con otras administraciones según la Directriz 102 de la Ley 19/2003.

En la elaboración del PTEOTT se solicitó la cooperación de los 31 ayuntamientos de la Isla, con entrevistas personales y remisión de cuestionarios (consta en el Documento de Información) y de diversos colectivos. También se realizaron varias reuniones con técnicos de la Consejería de Medioambiente y Ordenación del Territorio y concretamente con la Dirección General de Ordenación del Territorio.

Asimismo se creó una página web con posibilidades de aportación de sugerencias por parte de los ciudadanos y administraciones.

3.17. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN TERRITORIAL. DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

El informe se estructura en dos partes, el Informe Técnico y el Jurídico, ambos con conclusiones que finalmente se sintetizan en conclusiones únicas. En este documento se da respuesta separadamente a ambos Informes, evitando así la omisión de alguno de los aspectos allí conclusiones de los informes Técnico y Jurídico.

3.17.1. Respuesta al informe técnico

3.17.1.1. [Informe general](#)

El informe de la Dirección General se estructura de la siguiente forma:

1. Exposición del Objeto del informe
2. Ámbito del Plan
3. Objeto del Plan
4. Planeamiento de Referencia a aplicar
5. Descripción y análisis de la Documentación analizada
6. Descripción y análisis del informe de Sostenibilidad Ambiental
7. Normativa
8. Adecuación al Planeamiento
9. Conclusión

Lo señalado en los puntos 1 a 8 se sintetizan en el punto 9: Conclusiones, que, a continuación se presentan (cursiva y negrita) y seguidamente se les da respuesta.

El documento presentado, Avance del PTEOTT, no da cumplimiento a las Determinaciones de las Directrices 82 (en sus apartados c), e), f) y G9 y 83, ya que limita su objeto y determinaciones de ordenación al transporte público terrestre de personas, y dentro de éste, a la ordenación no territorial de la Red de Guaguas.

El PTEOTT ordena la movilidad general, con el objetivo de conseguir el modelo de movilidad sostenible más adecuado con las circunstancias de Tenerife. El PTEOTT ordena la movilidad en Transporte Público y Privado en la medida en que ambos modos lo permiten. Evidentemente las posibilidades de ordenación sobre el transporte público son mayores que en el privado pero en éste último se propone un cambio novedoso con la ordenación de las pautas de movilidad de la población insular, con políticas de disuasión de su uso y cuyas determinaciones de detalle se plasmarán en el documento de Aprobación Inicial.

Se han establecido diferentes modelos de ordenación del Sistema, hasta nueve, que actúan sobre las Infraestructuras y sobre los servicios, de los que, tras un análisis multicriterio, se ha seleccionado uno, que será ampliado en el Documento de Aprobación Inicial, hasta conseguir un documento operativo.

Respecto al cumplimiento de las determinaciones de la Directriz 82 (**Objetivos de la política de movilidad y transportes**) se presenta a continuación el texto original al que se alude y un comentario sobre cómo el PTEOTT trata el asunto.

- Apartado 3. *El establecimiento de un sistema intermodal de transporte, que vertebré los distintos sistemas de transporte y los diferentes servicios. La configuración que se adopte para hacer efectiva esa intermodalidad debe estimular el uso de los transportes colectivos y reducir la necesidad de uso del vehículo privado.*

El PTEOTT determina y cuantifica los diferentes aspectos que identifican los viajes (determinación de volúmenes, frecuencias, tiempos, costes, velocidades, tiempos de transferencia, penalizaciones de las transferencias entre modos, acceso y dispersión a las estaciones, etc.) necesarios para la vertebración y conexión de los diferentes modos (viajes no motorizados, guagua, taxi, tranvía y tren).

Las referencias y actuaciones para la consecución de un sistema intermodal de transporte son profusas en un documento que evalúa como cada Alternativa de modelo (con diferente configuración de escenarios, servicios e infraestructuras) responde a los muchos indicadores seleccionados (que incluyen la evaluación del uso del transporte colectivo y la minimización de

viajes en vehículo privado). De la metodología de cuantificación y evaluación de las alternativas es evidente la integración multimodal mencionada pues los viajes son tratados con un carácter *puerta a puerta*, es decir, como la combinación de todos los modos de transporte (costes, tiempos, frecuencias) y no por separado, determinando la respuesta de los usuarios en cada modelo de ordenación y concretamente en cada una de las más de 14.600 relaciones de orígenes y destinos analizadas.

- Apartado 4. *La implantación de cada isla de un sistema integrado para el transporte público de personas y bienes, con una amplia cobertura y calidad de servicio, adecuado a las necesidades particularizadas de las distintas demandas insulares, coordinado con el sistema intermodal.*

La Directriz no asigna este objetivo únicamente al PTEOTT, se trata de los objetivos de la Política de Movilidad y Transportes. El PTEOTT establece un modelo de ordenación insular que avanza en la consolidación del sistema propugnado desde las Directrices de Ordenación General, con garantías de cobertura y calidad.

La integración de bienes y personas en un único sistema no es habitual en el transporte terrestre en sociedades avanzadas. No se traduce en vehículos o instalaciones mixtas (pasajeros+carga) y desde un punto de vista físico y territorial obedece tan sólo a la infraestructura soporte (carretera y vía ferroviaria). Por ello, este objetivo de las Directrices no debe ser interpretado como la unión de viajeros y mercancías, sino como un enfoque de la gestión de terminales portuarias y aeroportuarias y barcos (tipo ro-pax o similar) pero no a los transportes terrestres.

- Apartado 6. *La selección de los vehículos y sistemas de transporte de menor impacto ambiental, dentro de las disponibilidades presupuestarias y de las restricciones operativas.*

Entre los diferentes indicadores del análisis multicriterio realizado a todas las alternativas de modelos de ordenación del Transporte, la emisión de contaminantes y ruido así como el consumo de combustibles fósiles fueron considerados y evaluados primando la selección de las menos contaminantes.

Respecto al cumplimiento de las determinaciones de la Directriz 83 (**Planificación de la política de movilidad y transportes**) se presenta a continuación el texto original al que se alude y un comentario sobre cómo el PTEOTT trata el asunto.

- Apartado 1. *La planificación de los servicios de transportes terrestres de cada isla tomará la forma de un Plan Territorial Especial, conforme y de acuerdo con la Directriz de Ordenación sectorial correspondiente y con las determinaciones del Plan Insular de Ordenación, debiendo prestar una atención especial a las acciones propias del transporte colectivo de bienes y personas.*

El PTEOTT centra su actuación en el transporte de personas. Las determinaciones en el Transporte Colectivo de Bienes y Personas en el transporte terrestre no se consideran operativo un transporte colectivo de bienes ni está entre las intenciones del Cabildo Insular de Tenerife como Administración competente en la materia.

No se considera adecuado para los servicios. Tan sólo parece posible la disposición de las infraestructura comunes de carreteras que ya hoy se produce y quizás la red ferroviaria pero en ningún caso para las estaciones ni intercambiadores que vayan a prestar servicio a viajeros. Tal y como se ha comentado, debe ser interpretado como dotación de un adecuado tratamiento de las terminales portuarias y aeroportuarias cuya gestión es competencia del Ministerio de Fomento a través de la Autoridad Portuaria y Aena.

El contenido del documento contradice las determinaciones de las Directrices 100 y 102, pertenecientes al capítulo correspondiente al Transporte Colectivo ya que, de acuerdo con las mismas, la ordenación del transporte público terrestre debe formar parte de la ordenación global del transporte, de bienes y personas, insular

La Directriz 100 establece los **objetivos para el Transporte Colectivo**. El informe de la Dirección General de Ordenación del Territorio alude en su desarrollo más concretamente al punto 1 por cuanto *“La planificación de los transportes públicos contribuirá al eficaz logro de los objetivos fijados para el transporte y, en particular, a los reseñados en la Directriz 82.*

La Planificación de los medios de transporte público, tal y como señala la directriz, forma parte fundamental de los objetivos del PTEOTT y ya en el punto anterior se ha justificado el cumplimiento de la Directriz 82. El PTEOTT va más allá del enunciado al integrar el Transporte Colectivo y el privado.

La Directriz 102 establece los puntos básicos (8 puntos) de la **Ordenación del Transporte Colectivo**. El informe de la Dirección General de Ordenación del Territorio alude en su desarrollo a dos aspectos:

- *Que las intervenciones en esta materia (Ordenación del Transporte Colectivo) sean planteadas como un apartado específico dentro del PTE de Transporte.*

El PTEOTT hace una exposición extensa de la Ordenación del Transporte Colectivo (evidentemente de personas en el ámbito terrestre) y lo hace de forma particular por cuanto detalla las actuaciones en servicios e infraestructuras que le dan soporte independientemente de las del Transporte Privado (plantado como políticas que configuran los escenarios) para luego presentar resultados conjuntos, como obedece a la consideración de una Red Multimodal.

- Sobre las relaciones del PTE de Transporte con los Planes Insulares de Ordenación y el planeamiento general, el punto 6 exige que *“El planeamiento general deberá prever las reservas de suelo que precisen los corredores de transporte colectivo previstos en el municipio, de acuerdo con las determinaciones de los Planes Territoriales Especiales de Transporte. Dichas determinaciones podrán afectar, al menos, a la ubicación de las estaciones principales de guaguas interurbanas, al establecimiento de plataformas compartidas o exclusivas para el transporte público interurbano en algunos tramos, y a la ubicación y características de los aparcamientos públicos”.*

El PTEOTT, pese a que la Directriz concretamente no obliga a ello sino que establece una posibilidad, da determinaciones respecto a la Organización de los Transportes Público y de los Elementos Propios Definitivos (Intercambiadores, Estaciones de guaguas, paradas preferentes, Carriles bus) definiendo con ello sus dimensiones y características principales.

Respecto a los Trenes considera los elementos contemplados en los documentos aprobados por un lado, como el Tren del Sur y los que están en desarrollo, como el Tren del Norte, de los que los elementos que se han plasmado en el PTEOTT (trazado detallado y estaciones) deberán estar condicionados a la aprobación del PTE del Tren del Norte.

Respecto a los carriles bus se señala que todas son actuaciones previstas sobre las plataformas de viario existente o en zonas urbanas.

La ordenación del PTEOTT no contiene determinaciones relativas a los intercambiadores de transporte, red de aparcamientos y trazados ferroviarios pertenecientes a los modelos territoriales del PIOT y los planes territoriales que lo desarrollan en el ámbito del Área Metropolitana.

Tal y como se ha mencionado en la respuesta a la anterior conclusión del informe técnico, el PTEOTT, en la Memoria de Ordenación y Planos da determinaciones relativas a los intercambiadores de transporte (y otros Elementos Propios Definitivos de cada alternativa así como de los aparcamientos (tanto localizados cuando tienen un ámbito insular, que se asocian con intercambiadores como determinaciones respecto a los que se disponen en superficie, dentro de las Políticas de desincentivación del Transporte Privado, PTP).

La específica propuesta de ordenación del PTEOTT relativa al Intercambiador principal de La Laguna contradice las determinaciones del PIOT y de los planes que lo desarrollan, tanto por su afección del Campus Universitario de La Laguna como por su priorización respecto al Intercambiador Principal de Los Rodeos.

El Informe de la Consejería no expone porqué la implantación de un Intercambiador en La Laguna es incompatible con el Campus Universitario de La Laguna. El PTEOTT entiende que son usos compatibles y aboga no sólo por la integración de esos usos y otros: Educación, terciario y residencia; puesto que coadyuvan en la consecución de los objetivos que para la Política de Movilidad y Transportes proponen las Directrices (*contención de los actuales índices de movilidad...*) Ello también permitirá hacer efectivo un uso eficiente de los transportes colectivos y minimizar las necesidades del vehículo privado haciendo real la intermodalidad solicitada. Por último, señalar que si bien, el uso previsto para el Intercambiador de Los Rodeos tras las estimaciones llevadas a cabo en el PTEOTT es sensiblemente menor que el de La Laguna (ya en construcción), el documento no prioriza ninguno y no contiene ninguna referencia a ello.

Al carecer el documento de Normativa se suprime uno de los elementos necesarios para la correcta y total evaluación ambiental del Plan, que es el objeto del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

La presentación de un Documento Normativo no corresponde con una fase de Avance, a lo que se adecua mejor un "Esquema de Normativa Básica" donde se relacionan las principales líneas de actuación en cuanto a la Normativa que serán desarrolladas una vez se adopte una de las alternativas de Modelo de Ordenación presentadas.

El documento Normativo es importante en otros documentos de ordenación con mayor afección al territorio por cuanto establecen requisitos para implantar actividades en función de la clasificación del suelo y determinaciones respecto a la propia clasificación, aunque en este caso no determinará posibles nuevas afecciones no contempladas en el ISA desarrollado, tal y como se puede percibir del Avance de Normativa presentado en el documento

Por otra parte, el informe jurídico de la Dirección General considera que debe ser aportado en la siguiente fase del Plan, en línea con lo considerado en el Pliego del contrato que rige el desarrollo del PTEOTT.

El ISA presentado incumple las determinaciones exigidas en el Documento de Referencia, tal y como se expone pormenorizadamente en el punto 6.2. del presente informe.

Dado el alcance y especificidad de la exposición en el epígrafe 6.2. del Informe en el punto siguiente se da respuesta a los 8 puntos en que se divide.

3.17.1.2. [Respuesta al punto 6.2.](#)

El presente punto pretende dar respuesta al informe técnico emitido por la Dirección General de Ordenación del Territorio en lo referente al Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA), apartado 6.2. *Análisis* del citado informe técnico.

La redacción del ISA se basa en el Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad de Planes Territoriales Especiales de Transportes (BOC N°86, de 7 de mayo de 2009).

En el PTEOTT el modelo de ordenación propuesto en la Fase de Avance, la determinación exacta de parcelas o trazados (a nivel de proyecto de trazado) es ciertamente irrelevante pues aunque el Informe de la Consejería expone que la Ley 13/2007, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias establece la Figura del Plan Estratégico tan sólo para el Plan Estratégico de los Transportes de Canarias el PTEOTT, desde un punto de vista técnico es, indudablemente, un documento de carácter estratégico. No obstante el Documento de Aprobación Inicial del PTEOTT ya localiza todas las parcelas con el grado de precisión adecuado.

Las parcelas y trazados en la mayor parte de las ocasiones, bien se sitúan en zonas urbanas, bien aprovechan trazados existentes (TF-5 y TF-1), bien ya están estudiadas en profundidad en otros instrumentos de planeamiento y/o proyectos ya aprobados o en fase de tramitación, Trenes del Norte y del Sur, ampliaciones de la TF-1 y TF-5 y la ubicación exacta quedará condicionada a la aprobación de dichos documentos.

La determinación y análisis de afecciones ambientales de carácter concreto en una parcela desvirtuarían la escala del plan y su carácter, que requiere la utilización de otras variables o indicadores ambientales más generales, sin que ello exima de los estudios ambientales adecuados una vez se determinen concretamente las parcelas.

Se pretende justificar, en definitiva, que el ISA redactado se ajusta en su contenido al Plan presentado y al Documento de Referencia.

A continuación se pasa a contestar a cada uno de los apartados del punto 6.2. *Análisis* del informe técnico emitido por la Dirección General de Ordenación del Territorio.

1. El PTEOTT, sin dejar de ser un Plan Territorial, como se ha dicho, cuenta con un carácter de nivel estratégico indudable pues ordena la movilidad de más de 800.000 residentes en un territorio de algo más de 2.000 km². El análisis ambiental llevado a cabo está directamente vinculado con ese nivel. Otras variables de detalle no son adecuadas a la escala de este documento.

Por otro lado, no se ha incluido entre los Planes Relacionados con el PTEOTT el PTEO de Residuos de Tenerife puesto que la ordenación de los transportes relacionados con ello (puntos de recogida, intercambio y tratamiento) es ampliamente tratado en dicho Plan, promovido también por el Cabildo de Tenerife. En cualquier caso, tiene escasa relevancia a nivel insular dentro del conjunto de los transportes de bienes y personas.

2. De acuerdo con la definición de la alternativa CERO (o situación SIN actuaciones del Plan) se refiere siempre al futuro. Por lo tanto debe incluir por definición todo aquello que se hará aunque no haya PTEOTT, entre las que se encuentran una serie de infraestructuras viarias (anillo insular, vía exterior, etc.) además de las infraestructuras tranviarias y ferroviarias (tren del sur con sus intercambiadores asociados).

Por otra parte, exponer que “en el horizonte 2007 se asignan a todas las alternativas (salvo la CERO) tres nuevos Intercambiadores Principales (Los Rodeos, Los Realejos y San Jerónimo) y un Intercambiador de Proximidad (Santa Úrsula) relacionados todos con el Tren del Norte, lo que vuelve a suponer la no evaluación de alternativas propias por parte del PTEOTT” es simplificar el Plan confundiendo la generación de alternativas con la propuesta de intercambiadores y el concepto de Sistema Multimodal de Transportes (modos, servicios, frecuencias, costes, tiempos, infraestructura, etc)

Respecto a los intercambiadores del Tren del Sur se dice en el informe que “se asumen por el PTEOTT, como situación de hecho, lo que sólo es una decisión del propio plan no sometido a evaluación...” Es conveniente señalar aquí que el Tren del Sur dispone de PTE aprobado, con el mismo rango jurídico que el PTEOTT por lo que se asumen como situación de hecho lo allí dispuesto en cuanto a trazado, características y localización de intercambiadores.

3. Respecto a los elementos que, según el informe de la Consejería, el PTEOTT considera predeterminados por los Trenes del Sur y del Norte es conveniente señalar que:

- El Tren del Sur dispone de PTE aprobado, con el mismo rango jurídico que el PTEOTT por lo que se asumen como situación de hecho lo allí dispuesto en cuanto a trazado, características y localización de intercambiadores
- El Tren del Norte se encuentra en fase de tramitación y los estudios han sido ampliamente desarrollados por su promotor, MTSa por lo que las consideraciones que el PTEOTT recoge de dicho estudio respecto a aspectos concretos del trazado o ubicación de intercambiadores deben ser observadas como *condicionadas* a lo que finalmente ese Plan del Tren del Norte recoja, derivado del desarrollo con mayor grado de detalle del estudio de dicha infraestructura.

El informe señala que las vías señaladas en el punto 3 y que se “tienen por existentes” se dice que “no son objeto de estudios para fundamentar alternativas para todos o alguno de los modos de transporte para lo que aquellas podrían servir de soporte ni, en consecuencia, para la ubicación de intercambiadores y paradas o para las propuesta de carriles bus en alguna de ellas” no siendo ajustada dicha afirmación a lo planteado en el PTEOTT por cuanto estas infraestructuras viarias sí han sido consideradas en todas sus vertientes: como soporte de tráfico privado y nuevas rutas de transporte público (incluso modelizadas). No obstante, tras su análisis se detectan que no constituyen puntos con un elevado potencial para el intercambio de modos que justifiquen instalaciones especiales.

Por último, señalar que el PTEOTT no recoge la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía por cuanto dentro del horizonte del Plan no se considera necesaria su ejecución. De idéntica forma ocurre con otras ampliaciones de la red tranviaria no contempladas en el Plan Territorial del Sistema Tranviario del Área Metropolitana.

4. No se cumplimenta el último párrafo del apartado 3. Características ambientales, que hace referencia a las nuevas actuaciones previstas que exijan una localización concreta en el territorio, porque no se incluyen, en el modelo de ordenación propuesto, nuevas actuaciones que exijan una localización concreta, sino que se establecen ámbitos de mayor escala, sin que la localización concreta suponga menoscabo de la validez de los modelos presentados en las alternativas, cuya evaluación es parte fundamental de la fase de Avance. Posteriormente a esta fase se detallaron las localizaciones de todas las infraestructuras.
5. No todas las alternativas comparten las mismas propuestas en lo que infraestructuras se refiere ni "se limitan a aspectos de organización del servicio de guaguas". Se reitera que el transporte va más allá de la mera consideración de la infraestructura y que sus efectos sobre el territorio son la consecuencia de la ordenación de esas infraestructuras y especialmente, a escala insular, de la actividad que soportan. Por otra parte, procede señalar que todos los modos (ferrocarril, tranvía, guagua, cuarto modo) han sido tratados absolutamente con el mismo grado de detalle, pues los indicadores obtenidos para su evaluación (velocidades, frecuencias, tiempos, trasbordos, vehículos-km, costes de producción, etc) son exactamente los mismos.

El informe de la Dirección General señala que no se proponen situaciones concretas de los elementos del sistema ni alternativas a los mismos. En la ordenación de un núcleo de población el conocimiento de la parcela requiere interés no sólo por las afecciones ambientales sino también por la ordenación de los accesos que requerirá un estudio de mayor detalle pero en un Modelo de ordenación de Transportes de escala insular la definición de la parcela concreta es irrelevante. Los diferentes elementos vienen determinados por la gestión de la movilidad y las necesidades de coordinación de servicios que deben dar respuesta a las demandas de la población siendo necesario determinar el área donde se deben ubicar más no es necesario, se reitera, la parcela concreta.

6. No se puede afirmar, como hace el Informe de la Dirección General, que no es posible la identificación, valoración detallada y signos de los impactos inducidos de los probables efectos significativos por el mero hecho de no detallar la ubicación concreta de Intercambiadores pues es perder la escala del Plan. La valoración de los previsibles impactos ambientales significativos (emisiones de gases, la contaminación acústica, la calidad de vida o el consumo de suelo) es absolutamente coherente con la ordenación de los transportes de un Plan de escala Insular.

Por lo tanto, el contenido del ISA presentado en la Fase de Avance se ajustó al modelo de ordenación propuesto en dicha fase. Posteriormente se amplió y actualizó el ISA de acuerdo con la mayor precisión alcanzada en el Documento de Aprobación Inicial.

Por otro lado, vuelve a hacerse hincapié en que el Tren del Sur cuenta con un Plan Territorial aprobado, en la que se analizan desde el punto de vista ambiental tanto su plataforma como sus infraestructuras asociadas, por lo que se remite al mismo, ya aprobado. Respecto al Tren del Norte, su Plan incluye un ISA presentado junto con el Avance donde se analiza a una escala apropiada todas las implicaciones del mismo desde el punto de vista ambiental.

7. El ISA responde a los diferentes puntos del apartado del Documento de Referencia, ajustándose al modelo de ordenación propuesto y a la escala insular del Plan.

Los ejemplos que incluye el Documento de Referencia en el apartado de Medidas han sido valorados como meros ejemplos, entendiendo que no deben ser transcritos y analizados al pie de la letra sino que, en función del modelo de ordenación propuesto y de las actuaciones que incluya deberán analizarse unas otras, incluidas algunas que no se muestren en el propio documento de referencia pero tengan incidencia ambiental.

Las medidas para la mejora de la seguridad se entiende que son objeto de otros documentos con carácter más específico. Se dice en el propio ISA, y así se reitera, que la reducción del modo de transporte privado con la mejora propuesta para el transporte público incidirá positivamente sobre la mejora de la seguridad.

En cuanto a las Medidas recomendarías hacia los Planes Generales de Ordenación, las mismas están relacionadas con las Políticas de Moderación de la Movilidad (PMM) y las Políticas de Transportes Privado (PTP), sin reflejo físico en el territorio. Las mismas serán desarrolladas con más detalle en la Fase de Aprobación Inicial.

8. El Avance incluye un esquema normativo y programa de actuaciones adecuado a la Fase de Avance.

El documento de referencia, en cuanto a los indicadores, dice textualmente que *"a modo de propuesta y con el carácter de recomendación se plantean los siguientes indicadores de presión, estado y respuesta..."*

Se entiende que al ser una propuesta y tener el carácter de recomendación no tienen por qué ser analizados todos los indicadores, sino tan solo aquellos que tengan incidencia sobre el Plan y puedan tener incidencia e importancia temporal desde el punto de vista ambiental, siempre ajustados a la escala del Plan.

De los 31 indicadores, todos han sido respondidos y analizados, en su situación actual, para que posteriormente pueda realizarse su seguimiento, excepto 3:

- IE.1.1 Evolución de colas en puntos de control determinados. Además de no determinar los puntos de control de colas, este indicador requiere de un análisis a escala muy inferior al municipal, pues se han de realizar estudios de calle.
- IE.1.2 Percepción de los usuarios con respecto a la evolución de la congestión en vías insulares, entradas a núcleos urbanos, vías comarcales y vías municipales. Este indicador no es objetivo pues depende de parámetros como el horario de realización del viaje, el motivo y el modo y la persona. Por ello siempre se han utilizado variables objetivas respecto al tiempo de viaje y congestiones.
- IR.3.1 Evolución del número de plazas de aparcamiento público y privado en los núcleos urbanos y áreas metropolitanas. Este indicador puede llevar a errores en cuanto a lo que se entiende por evolución, pues no se sabe con exactitud si puede ser preferible que la evolución sea negativa o positiva. Se ha hecho un estudio de detalle del aparcamiento en superficie de los principales centros urbanos determinando la demanda pero no se tienen datos de su evolución. Tampoco es posible obtener datos de los aparcamientos privados y no se considera indispensable para cumplir con el objeto del Plan.
- Se justifica que los mismos no se han respondido por necesitar un mayor grado de detalle, no acorde con la escala insular del Plan, por no ser posible o por ser inadecuados entendiéndolos con un carácter recomendatorio y ser una propuesta del Documento de Referencia.

Por tanto, se entiende que el ISA presentado responde a lo solicitado en el Documento de Referencia y se ajusta al Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife en su fase de Avance, tanto al análisis de alternativas propuestas, incluida la cero, a los previsibles impactos sobre el medio ambiente, tanto negativos como positivos, así como a la propuesta de medidas y seguimiento ambiental del Plan. En cualquier caso, el ISA se ha actualizado detallando muchos aspectos no incluidos en la Fase de Avance.

3.17.2. Respuesta al informe jurídico

El informe jurídico hace una exposición de los antecedentes y posteriormente tres consideraciones jurídicas para terminar con dos Conclusiones, a las que se da respuesta con la misma metodología que la ya empleada en el apartado anterior (Respuesta al Informe técnico); se exponen las conclusiones del informe (cursiva y negrita) y posteriormente el comentario del equipo redactor.

El presente PTEOTT no cumple con el objeto previsto para el mismo según las Directrices de Ordenación General (Ley 19/2003, de 14 de abril) y por el PIOT.

El objeto previsto para el PTEOTT viene determinado por la Directriz 83 a la que da debida respuesta, tal y como ha quedado justificado en la Respuesta al Informe Técnico por cuanto:

- Planifica los servicios de transporte Terrestre, en consonancia con los Objetivos del Sistema de Transportes (Directriz 82) y del Transporte Colectivo (Directriz 100) y con las determinaciones del Plan Insular.
- Determina los itinerarios previstos para las nuevas infraestructuras así como la ubicación y compatibilidad de los distintos modos dentro de cada corredor sin que sea preceptivo el detallarse a nivel de parcela en la exposición y evaluación de las diferentes alternativas de modelos de ordenación.

El PTEOTT cumple con las determinaciones mencionadas y las que el informe de la Dirección General extrae del PIOT:

- Interviene globalmente sobre la estructuras de la movilidad insular.

La ordenación del transporte colectivo propuesta afecta a todos aquellos aspectos que la definen (escenarios previsibles, normativa (en forma de políticas en el Avance), servicios e infraestructuras... e incluye contenidos propios de un Plan de Infraestructuras especialmente los relativos a las previsión de intercambiados de transporte en los principales núcleos urbanos y centros de actividad así como a la disposición de canales exclusivos de gran fluidez que los unan, de acuerdo con lo que el PIOT señala. La definición concreta de la parcela de un Intercambiador (en núcleos urbanos estará asociado con suelos urbanos) no es necesaria para definir el Modelo de Ordenación propio del Documento de Avance. Respecto a los canales de gran fluidez planteados en el PTEOTT se corresponden con:

- Las líneas ferroviarias y las precisiones en cuanto a trazado o ubicación de estaciones estarán condicionadas a la aprobación de los PTE que los desarrollan.
- Carriles bus, que no discurren por nuevos trazados.

No se plantea el estudio de alternativas de ordenación del territorio, propio de la fase de avance, por lo que tampoco se efectúa una evaluación ambiental adecuada en base a la Ley 9/2006, de 28 de abril.

El PTEOTT propone nueve Alternativas de ordenación, con la definición de:

- La organización de los diferentes modos de transporte (ferrocarril+tranvía+guagua+cuarto modo de transporte+vehículo privado+viajes no motorizados) y los elementos propios definitorios (intercambiadores+estaciones de guaguas+paradas preferentes+carriles bus-taxi).
- Actuaciones de desincentivación en el uso del transporte privado (PTP).
- Actuaciones de contención de la movilidad motorizada (PMM).

Respecto a la evaluación ambiental se remite a la lectura de lo ya expuesto en la respuesta al punto 6.2. del Informe de la Dirección General.

Dentro del Informe de la Dirección General se argumenta la conclusión presentada en negrita diciendo que ***"A través de este estudio, El PTEOTT hace un gran esfuerzo en armonizar el sistema de transporte en lo que a líneas y conexiones de guaguas se refiere, sin embargo estos planteamientos no***

constituyen auténticas alternativas de Ordenación. También dice que "es necesario advertir que el art. 23.3 del TRLOTENC define el objeto de los PTEO como "la ordenación de las infraestructuras, los equipamientos y cualesquiera otras actuaciones o actividades de carácter económico y social".

Algunos comentarios generales sobre el Informe de la Dirección General se exponen a continuación.

Decir que el sistema de transportes presentado no constituyen "auténticas alternativas de ordenación" (informe jurídico) o que hace una "ordenación no territorial de la Red de guaguas" (informe técnico) es incierto porque define con precisión Estructura, líneas, recorridos, frecuencias y los elementos infraestructurales que le dan soporte.

El propio informe jurídico apunta que hay una armonización del sistema de transportes, tal y como ha quedado argumentado en este documento y en contraposición del informe técnico.

El PTEOTT ordena las infraestructuras del transporte, aprovechando al máximo las existentes, los equipamientos complementarios y la actividad del transporte en general (servicios, políticas, etc) tal y como señala la TRLOTENC. Pretender buscar un reflejo territorial más allá del que el PTEOTT expone es ceñir la ordenación del transporte a la ordenación concreta de lo que sólo constituye una parte del asunto (localización concreta de parcelas o recorrido exacto de los trenes que deben ser trasladados a documentos de mayor detalle) y obviar el verdadero alcance que el transporte, como sistema de infraestructuras, servicios y políticas puede tener sobre el territorio y la sociedad.

Parece que el informe de la Dirección General confunde términos como Red de Transportes y Red de Infraestructuras, para ceñirse a la segunda sin tener en cuenta que el concepto de Red de Transportes va más allá, al integrar los servicios de transportes (se recuerda que el PTEOTT trata con igual precisión; recorridos, frecuencia, velocidad, oferta kilométrica, costes, tiempos, etc a todos los modos y no sólo las guaguas pero que líneas de tren hay 2 y líneas de guaguas más de 100) e infraestructuras complementarias. La precisión aludida para los servicios no tiene más compromiso que el obtener buenos indicadores para la evaluación sin que ello signifique que en futuro, el operador del transporte vaya a estar obligado a cumplir la ruta tal y como se ha diseñado al pie de la letra.

Pretender, tal y como se puede extraer del informe jurídico en su página 28, una ordenación de la infraestructura antes de detallar los servicios no es metodológicamente correcta pues se trata de un proceso coordinado y ello daría lugar a errores en la cuantificación de dicha infraestructura.

3.18. MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO. D.G. DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y EL MAR

El escrito presentado por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar se estructura en dos partes:

- Presentación de la documentación recibida del PTEOTT y objetivos del mismo
- Consideraciones realizadas tras el análisis

Las diferentes consideraciones se encuentran dentro del texto por lo que se ha intentado extraerlas y exponerlas (negrita y cursiva) para seguidamente dar respuesta.

En los documentos de ordenación urbanística de menor ámbito deberá tenerse en cuenta y representarse la línea de la Ribera del Mar, la del Deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre y la de Servidumbre de protección.

El PTEOTT no prevé el desarrollo de documentos urbanísticos de forma directa. El desarrollo de los Planes Generales de Ordenación y otros planes territoriales de infraestructuras que recojan actuaciones contempladas en el PTEOTT, en caso de situarse cercanos a la costa deberán atender a lo expresado en la Ley de Costa y deberán representar las líneas señaladas.

El PTEOTT no se pronuncia sobre la elección de alternativa alguna de las planteadas. En cualquier caso, deberá tenerse en cuenta lo dispuesto en los Títulos II y II de la Ley de Costas.

El PTEOTT plantea nueve alternativas-escenario y se pronuncia, tras el análisis multicriterio por la alternativa TRES-MP.

El desarrollo de la alternativa elegida mediante los instrumentos pertinentes, Planes Generales, PTE y proyectos deberán atender a lo expresado no sólo en la Ley de Costas sino también en el resto del Marco Jurídico Español.

No es posible comprobar en qué medida se encuentran estas infraestructuras afectadas por las determinaciones de la Ley de Costas.

Efectivamente, el grado de precisión del Avance no define a nivel de parcela ni trazados exhaustivos la implantación de la infraestructura que son objeto del Documento de Aprobación Inicial y de otros

Planes Territoriales a los que se remite, algunos de los cuales ajenos al PTEOTT y que emanan directamente del PIOT y el PTEOTT los recoge con el objeto de tenerlos en cuenta en la planificación integral del Sistema de transportes de Tenerife. Aquellas infraestructuras propias del PTEOTT se les dio una localización precisa tras la Fase de Avance.

Los criterios, objetivos y propuestas generales para la redacción del PTE deben ser compatibles con las determinaciones de la Ley de Costa.

En esos términos se ha desarrollado el Documento de Avance y se contempló en la localización detallada de las infraestructuras y en la Normativa presentada en el documento de Aprobación Inicial.

3.19. MINISTERIO DE FOMENTO. DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

El escrito presentado por la Dirección General de Aviación Civil se estructura en tres partes:

- Antecedentes del planeamiento remitido por el Cabildo a la Dirección General y Aena
- Informe detallado sobre el PTEOTT
- Conclusiones

Las diferentes consideraciones se encuentran dentro del texto por lo que se ha intentado extraerlas y exponerlas (negrita y cursiva) para seguidamente dar respuesta.

El PTEOTT debe recoger con precisión los ámbitos de los Sistemas Generales Aeroportuarios de la Isla, tal y como aparecen delimitados en sus planes directores.

En el documento para la Aprobación inicial se recogen dichas delimitaciones

Hay solapes de las redes de guaguas con los Sistemas General Aeroportuarios del Norte y del Sur

Efectivamente, existe ese solape que pretende reflejar que dichas instalaciones serán servidas por los diferentes modos de transporte (tren, tranvía, guaguas, taxi) sin perjuicio que se realicen en las condiciones que se determinen con AENA, como gestor del SGA para su encaje, que se definirá bien a través de los PTE de infraestructuras de los Trenes del Norte y del Sur, bien a través de proyectos detallados. Las instalaciones precisas no podrán suponer una interferencia con los usos relacionados con la explotación de los aeropuertos y como tal se dispondrá en el Documento Normativo

Las conclusiones sintetizan lo señalado en el Informe y señalan las disposiciones que debe incorporar el documento normativo del PTE en relación a los Sistemas Generales Aeroportuarios de los Aeropuertos de Tenerife Norte y Tenerife Sur a los efectos.

Una vez analizadas, se concluye que su inclusión en dicho documento, en los términos expresados no afecta en absoluto a lo dispuesto en el PTEOTT.

3.20. MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO. D.G. DE TELECOMUNICACIONES Y TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN

El escrito presentado por la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información considera que no existen observaciones que formular.

3.21. CONSEJERÍA DE SANIDAD. SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA. SERVICIOS DE ESTUDIOS Y NORMATIVA

El escrito presentado por la Consejería expone que las actuaciones del PTEOTT no afectan directamente a las infraestructuras sanitarias públicas existentes o proyectadas y sugiere que se recoja la ordenación del transporte que afecta a los núcleos hospitalarios existentes y previstos.

A este respecto hay que señalar que la ordenación del transporte público proyectada responde a la ordenación del transporte respecto a los viajes por motivos sanitarios y que los hospitales previstos en el Norte y el Sur han sido contemplados.