

1. INTRODUCCIÓN

1.1. OBJETO Y ANTECEDENTES

El presente documento contiene la Memoria Informativa de la Aprobación Inicial del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte, plan que promueve el Cabildo de Tenerife y Metro Tenerife, con el objetivo último de definir una nueva línea ferroviaria en la isla de Tenerife que discorra entre el norte y el nordeste de la isla, es decir, entre la ciudad de Santa Cruz, La Laguna, el Aeropuerto de los Rodeos y el Puerto de la Cruz – Los Realejos.

También se incluye en el marco de este plan el estudio de la conexión entre el Tren del Sur y el Tren del Norte en la zona del Puerto de la Cruz – Los Realejos.

Por medio de estas actuaciones se pretende conseguir en el ámbito insular una sustancial mejora de las comunicaciones posibilitando la descongestión de esta zona tan densamente poblada.

El Plan Territorial es el resultado del concurso público convocado por el Cabildo Insular de Tenerife a través del anuncio de licitación publicado en el Boletín Oficial del Estado número 98, miércoles 24 de abril de 2002, corregido posteriormente en el B.O.E. nº 119, sábado 18 de mayo de 2002 y publicado en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas el día 27 de abril de 2002.

La adjudicación resultó favorable a la empresa INECO (Ingeniería y Economía del Transporte, S.A.), cuyo contrato fue firmado el 15 de julio de 2002.

Después de la adjudicación, el cambio de normativa durante la redacción del Plan supuso la reestructuración del estudio y por tanto su ralentización. Se elaboró un nuevo Documento de Avance que sustituía al ya entregado como consecuencia de la incidencia social que tuvo el anterior por la gran cantidad de sugerencias presentadas durante el proceso de información pública.

Este Avance junto con el Informe de Sostenibilidad Ambiental fue aprobado por el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife en sesión ordinaria celebrada el día 30 de julio de 2010 (Anuncio de 17 de septiembre de 2010, BOC N° 200. Viernes 8 de octubre de 2010).

En esta sesión del Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife también se inició el proceso de información pública del Avance del PTEOI del Tren del Norte. Su duración fue de dos meses contados a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Canarias y estuvo a disposición de los interesados.

Tras este periodo, se elaboró la propuesta de la Memoria Ambiental a partir del informe de análisis de las sugerencias presentadas por los particulares y de las respuestas a consultas de las diferentes Administraciones Públicas que fue remitida al órgano ambiental para ser sometida al trámite de aprobación.

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias -COTMAC- acordó, en la sesión celebrada el 26 de septiembre de 2011, suspender la aprobación de la Memoria Ambiental del PTEOI del Tren del Norte, en base a los informes técnico y jurídico elaborados por la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial con el objetivo de que se corrigiesen las deficiencias detectadas.

Estas deficiencias fueron convenientemente corregidas y el 15 de mayo de 2012 la COTMAC emitió un nuevo informe en el que se aprobaba la Propuesta de Memoria Ambiental condicionada a que se realizaran una serie de modificaciones y aportaciones y que se incorporaran en los documentos que conforman el Plan Territorial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte.

De este modo, las determinaciones finales señaladas en la Propuesta de la Memoria Ambiental han sido incorporadas en todos los documentos que serán sometidos a la Aprobación Inicial.

El alcance del trabajo es el necesario para servir de base a los procesos de Información Pública y Oficial establecidos en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (L.O.T.T.) y en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. El ordenamiento jurídico canario en materia de ordenación territorial ha sido adaptado a dicha Ley mediante el Reglamento de procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo (B.O.C. nº 104, de 31.5.06) y modificado mediante Decreto 30/2007, de 5 de febrero (B.O.C. nº 034, de 15.2.07). La evaluación ambiental de los planes se detalla en los artículos 24, 25, 26 y 27.



*Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte*

**DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA**



Ilustración 1.1 Ámbito general del PTEOI del Tren del Norte



Fuente: Elaboración propia a partir del Visualizador General de Información Geográfica MAPA de GRAFCAN (Cartográfica de Canarias, S.A.). Ortofoto Diciembre de 2006.

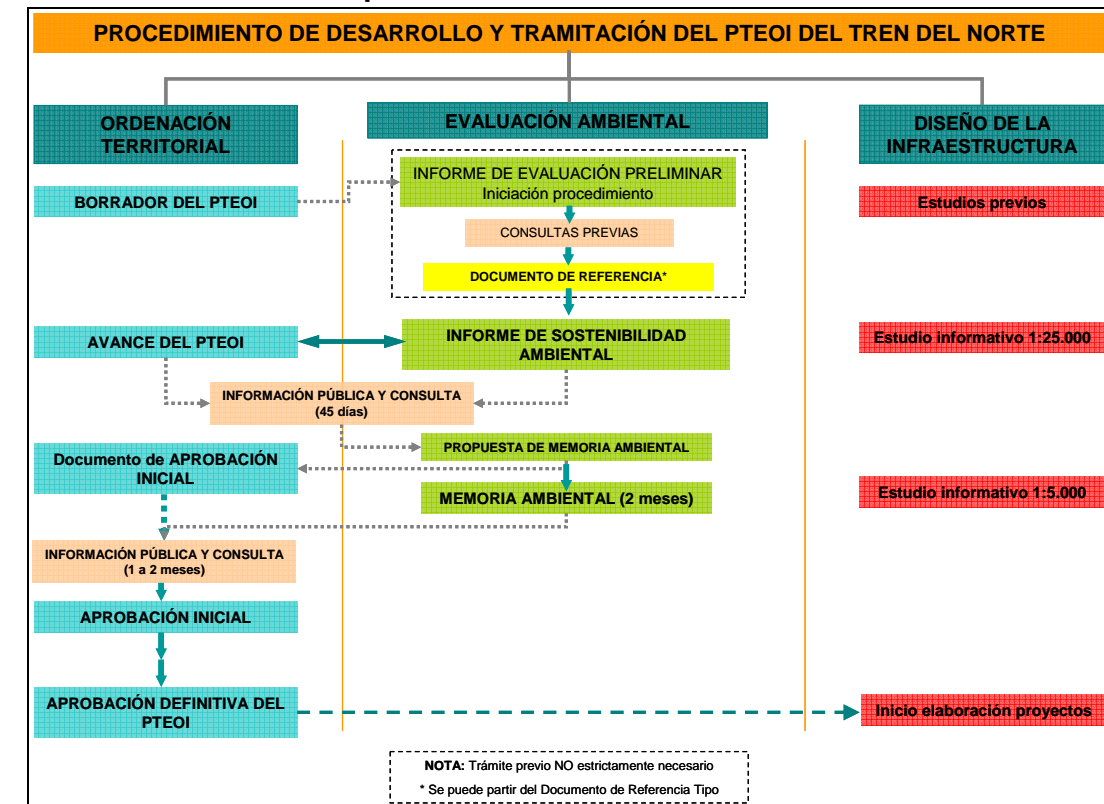
El Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, define con detalle el procedimiento de tramitación de los planes territoriales de ordenación.

Desde el punto de vista del desarrollo de la infraestructura, el proceso metodológico se concreta en cuatro fases fundamentales relacionadas con el desarrollo del propio plan:

- 1ª Fase. Trabajos previos Esta fase corresponde al inventario y análisis de los antecedentes técnicos existentes en relación con el PTEOI del tren Norte.
- 2ª Fase. Avance del Plan. Análisis de alternativas. Estudio Informativo. Corresponde a un nivel de detalle de escala 1:25.000 y comprende entre otras tareas el estudio de corredores, la identificación y caracterización de soluciones.
- 3ª Fase. Documento de Aprobación Inicial del Plan. Estudio Informativo.
- 4ª Fase. Aprobación Definitiva del PTEOI. Inicio de la elaboración de los proyectos constructivos.

El proceso esquemático de tramitación y elaboración del PTEOI, de su evaluación de ambiental y del diseño de la infraestructura se presenta en la figura adjunta.

Ilustración 1.2 - Esquema de tramitación del PTEOI del Tren del Norte



Fuente: Elaboración propia a partir de la legislación de aplicación (Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo).

El presente documento de Aprobación Inicial del Plan Territorial Especial forma parte, por tanto, de la tramitación requerida para la construcción y puesta en servicio de la nueva infraestructura de transporte.

Desde el punto de vista técnico, el primer antecedente representativo del plan territorial, se encuentra en el Estudio Preliminar de la Red de Transporte Ferroviario de Tenerife, análisis específico desarrollado en Santa Cruz, redactado por el Cabildo Insular de Tenerife con la colaboración de SENER, en Mayo de 2000.

Posteriormente, las Normas y Directrices del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, en el documento aprobado por el Pleno de esa Corporación Insular en sesión ordinaria, celebrada el 28 de Julio de 2000, recogían la posibilidad de estudiar modelos de transporte colectivo alternativos, coordinados y complementarios a los ya existentes:

“Con objeto de promocionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo, se estudiará la implantación de medios de transporte público

alternativo del tipo guiado (tranvía, metro ligero, etc.). Estos estudios analizarán la implantación de líneas ferroviarias en 3 áreas:

- *Área Metropolitana de Santa Cruz-La Laguna.*
- *Corredor Norte que uniría el Área Metropolitana con la vertiente norte de la isla.*
- *Corredor Sur que uniría el Área Metropolitana con la vertiente sur de la isla”.*

A fin de dar cumplimiento a ese interés, el Cabildo Insular de Tenerife inició el proceso de elaboración y redacción del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones de una red ferroviaria entre Santa Cruz de Tenerife y Los Realejos en el Valle de la Orotava.

En el marco de los trabajos de Aprobación Inicial, se ha realizado un Estudio de Alternativas a escala 1/15.000 por tramos.. En esta Fase 1/15.000 se realiza la caracterización del marco geográfico en el que se inscribe la actuación, el estudio preliminar de corredores de trazado, la selección del mejor modo de transporte y el planteamiento de distintas alternativas sobre el corredor seleccionado, la caracterización temática de éstas, la funcionalidad de las infraestructuras, la evaluación preliminar de los impactos ambientales en el que se identifican y valoran los espacios de interés ambiental que se encuentran en ese marco y las afecciones que sobre ellos podrían ocasionar las distintas soluciones planteadas, y la selección y propuesta de alternativas que se desarrollarán en la siguiente fase.

El tercer antecedente técnico a considerar es el Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur, realizado por la Unión Temporal de Empresas denominada INECO-SYNCONSULT, con anagrama “TREN SUR, UTE”. Este plan fue informado públicamente durante el mes de septiembre de 2002, y fue aprobado definitivamente por el Cabildo Insular con fecha de de 27 de marzo de 2009 (BOC N° 094. Martes 19 de Mayo de 2009). Sin embargo, la Sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias de fecha de 28 de febrero de 2011 declaró la nulidad del Acuerdo adoptado por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife en el que se aprobaba definitivamente el PTEOI del Tren del Sur.

A continuación, se elaboró un nuevo Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur cuyo Avance fue aprobado mediante el Acuerdo de 25 de marzo de 2011 (Anuncio de 31 de marzo de 2011. BOC N°073. Lunes 11 de Abril de 2011)

1.2. MARCO LEGAL Y DEFINICIÓN DEL CONTEXTO DE PLANIFICACIÓN

1.2.1. Introducción

Desde el punto de vista legal el contexto de la planificación, formulación y evaluación del PTEOIE del Tren del Norte viene determinado por los siguientes instrumentos y normas reglamentarias:

1. El Decreto Legislativo 1/2000 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias y la Ley de espacios Naturales de Canarias (en adelante TRLOTENC).
2. La Ley 19/2003, de 14 de abril, por el que se aprueban las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias, modificada parcialmente por la Ley 6/2009 de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo.
3. Los Reglamentos estatales de Planeamiento y Gestión Urbanística, en aplicación de la Disposición Transitoria Décima del TRLOTENC.
4. El Reglamento de Gestión y Ejecución del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 183/2004, de 21 de diciembre.
5. El Plan Insular de Ordenación de Tenerife, aprobado definitivamente el 4 de marzo de 2011 mediante el Decreto 56/2011y en vigor desde su publicación en el BOC, el 21 de marzo de 2011.
6. El Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, modificado parcialmente por el Decreto 30/2007, de 5 de febrero, por el que se aprueba la modificación del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo
7. Avance del Plan Territorial Especial del Transporte de Tenerife, aprobado por el Anuncio de 1 de marzo de 2010 publicado en el BOC el 25 de marzo de 2010.
8. Ley 9/2009, de 6 de mayo de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

**DOCUMENTO N°1
MEMORIA
INFORMATIVA**

La redacción de los Planes Territoriales de Especiales está prevista en el TRLOTENC. En concreto, en el Capítulo II: Ordenación de los recursos naturales y del territorio, Artículo 23 de la Sección 4ª: Otros planes de ordenación, donde se mencionan los Planes Territoriales de Ordenación, entre los que se encuentran los Planes Territoriales Especiales.

Respecto a estos Planes Territoriales Especiales se indica que "... *podrán tener ámbito regional, insular o comarcal, tendrán por objeto la ordenación de las infraestructuras, los equipamientos y cualesquiera otras actuaciones o actividades de carácter económico y social...*".

En lo que se refiere a su formulación y al procedimiento de tramitación, el artículo 24 del TRLOTENC indica que su formulación corresponde a "*la administración competente por razón de la materia...*", lo que supone en este caso que es responsabilidad del Cabildo de Tenerife, al ser este competente en transporte terrestre, y que su aprobación corresponderá "a los Cabildos Insulares cuando desarrollen determinaciones del Plan Insular de Ordenación (PIO)", lo que supone que esta corresponderá al Cabildo Insular, al desarrollar propuestas recogidas en el PIOT aprobado definitivamente en 2011.

La competencia en materia de ferrocarriles fue transferida por el estado de la Comunidad Autónoma de Canarias a través del Estatuto de Autonomía de Canarias, administración que a su vez la transfirió al Cabildo Insular de Tenerife por la Ley 14/1990, del 26 de julio, de régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, modificada por la Ley 8/2001, que establece, en su disposición adicional primera: "Quedan transferidas a las islas, en su ámbito territorial respectivo, las competencias administrativas sobre las siguientes materias: 14. Transporte por carretera o por cable. Ferrocarriles en el marco de los que disponga la normativa sectorial autonómica.

La Sección 3ª del Título III del PIOT contempla en su artículo 3.3.3.8 Criterios sobre la ordenación del transporte la elaboración de Planes Territoriales Especiales de Ordenación para la implantación de medios de transporte público alternativo del tipo guiado (tranvía, metro ligero, etc.), que analizarán la implantación de líneas ferroviarias en 3 áreas:

- Área Metropolitana de Santa Cruz – La Laguna.
- Corredor Norte que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente norte de la isla.
- Corredor Sur que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente sur de la isla.

De aquí se deriva la necesidad de la redacción de un Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras para posibilitar la implantación de una línea ferroviaria entre Santa Cruz y el Puerto de la Cruz y Los Realejos.

El Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, define con detalle el procedimiento de tramitación de los planes en diferentes artículos. Se extraen a continuación aquellos que se refieren específicamente a los Planes Territoriales de Ordenación, en relación con los plazos máximos de tramitación (18 meses), con la necesidad de la elaboración y publicación de Avance y con aspectos relacionados con la competencia (el Cabildo Insular correspondiente) y tramitación de este tipo de planes.

Artículo 2. Plazos de Tramitación.

b) Planes Territoriales de Ordenación y Planes Especiales de los Paisajes Protegidos: dieciocho meses.

(Sección 4ª. Trámites comunes)

Artículo 28.- Avance de los instrumentos de ordenación.

3. Será preceptiva la elaboración y publicación de Avance en los procedimientos de aprobación y revisión general de los siguientes instrumentos de ordenación:

e) Planes Territoriales de Ordenación.

Artículo 68.- Competencia y tramitación (de los Planes Territoriales de Ordenación)

2. Los Planes Territoriales Especiales de Ordenación, a la Administración competente por razón de la materia, en función del objeto de la ordenación...

3. La tramitación se llevará a cabo conforme se establece en el Título I del presente Reglamento, correspondiendo el impulso del procedimiento a la Administración que haya formulado, con la salvedad de que el plazo del trámite de consulta e informe será, como mínimo, de dos meses.

4. Si las determinaciones del plan afectasen a un Espacio Natural Protegido, se requerirá informe del órgano encargado de su gestión. Cuando no estuviese constituido el órgano de gestión, el informe de compatibilidad deberá ser emitido por el correspondiente Cabildo Insular.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

**DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA**

5. La aprobación definitiva de los Planes Territoriales de Ordenación corresponderá a:

b) Los Planes Territoriales Especiales que desarrollen determinaciones del Plan Insular de Ordenación, al Cabildo Insular correspondiente.

En conclusión, los trámites relativos al presente PTEOI se realizarán en el marco de los procedimientos de evaluación ambiental y aprobación del planeamiento, que tienen su fundamento en los artículos 27 y 28 del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias.

1.2.2. Documentos de ordenación

1.2.2.1. Directrices de Ordenación General y Directrices de Ordenación del Turismo

En la exposición de motivos de la Ley 19/2003 de 14 de abril mediante la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, se fundamenta su formulación como una de las acciones institucionales dirigidas a lograr: *"un modelo de desarrollo más sostenible y duradero para las islas, especialmente respetuoso con el medio ambiente y conservador de los recursos naturales, del patrimonio cultural y del territorio, pero también socialmente más equilibrado y justo, y generador de riqueza económica"*.

Como primer paso a la configuración de dicho modelo se formulan de forma conjunta ambas Directrices, en la idea de que la definición de un modelo territorial y de relación con los recursos naturales no es eficaz sin el diseño simultáneo de la principal actividad económica del archipiélago.

Las Directrices de Ordenación General tienen como objeto:

- a) Articular las actuaciones que garanticen el desarrollo sostenible de Canarias, y en este sentido:
- 1) Orientar las políticas y actuaciones necesarias coordinando los distintos niveles competenciales.
 - 2) Fijar el ritmo de expansión de las actividades económicas en función de las dotaciones, infraestructuras y servicios de cada sistema insular.
 - 3) Determinar las orientaciones de reconversión de las actividades económicas con incidencias negativas sobre el territorio.

- b) Definir los criterios básicos para la ordenación y gestión de los recursos naturales, propiciando su uso racional y eficiente y la conservación de la biodiversidad, compatibilizándose con un equilibrado desarrollo económico y social, y respetando la integridad de los ecosistemas y su capacidad de renovación o sustitución alternativa.
- c) Fijar los objetivos generales de las intervenciones con relevancia territorial.
- d) Establecer estrategias de acción territorial para la definición del modelo territorial básico de Canarias.
- e) Establecer un marco referencial para las Directrices de Ordenación sectorial que se formulen y de obligado cumplimiento para los restantes instrumentos de ordenación, en los términos del artículo 14 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.
- f) Articular las actuaciones sobre la base del equilibrio interterritorial y la complementariedad de los instrumentos que conforman el sistema de ordenación territorial.

El Título V de estas Directrices se dedica a las Infraestructuras y al Transporte. En relación con el PTEOI del Tren Norte cabe destacar el Capítulo II que tiene por objeto la regulación de las infraestructuras. Entre los principios que se establecen en relación con ellas resultan especialmente relevantes los siguientes:

- La priorización del uso y utilización más eficiente de las infraestructuras existentes frente a la ejecución de otras nuevas.
- El respeto a los valores naturales, económicos, paisajísticos y culturales del territorio en su planificación y diseño.
- La consideración de horizontes temporales a medio y largo plazo en su planificación y la coordinación entre las distintas políticas sectoriales.

Se establecen igualmente una serie de criterios para la planificación y ejecución de las nuevas infraestructuras, siendo esencial su expresa previsión en el planeamiento territorial o, en su defecto, el urbanístico, en los términos establecidos por la legislación vigente:

- La planificación de infraestructura deberá justificar su coherencia con el modelo territorial previsto por la ordenación territorial o urbanística, estableciendo sus características dimensionales en función del mismo y de la satisfacción ponderada de las necesidades de servicio actuales y futuras.

- La planificación desarrollará las alternativas que generen un menor impacto ambiental y supongan un menor consumo de los recursos, incluido el suelo y los materiales. En particular, analizará la viabilidad de las nuevas infraestructuras, en contraposición a las alternativas de mejora de la eficiencia de infraestructuras existentes.
- Analizará la incidencia de las infraestructuras en los ecosistemas a los que afecte y establecerá, en su caso, las medidas correctoras precisas para minimizar sus efectos.
- Establecerá las zonas de protección de las infraestructuras previendo las necesidades futuras y su compatibilidad con otros elementos infraestructurales.

El capítulo VI, por su parte tiene como objeto el transporte colectivo, en el que se engloba un Plan de las características como el que nos ocupa.

El objetivo esencial es que los sistemas de transporte público terrestre a implantar o a mejorar en las islas han de satisfacer al menos a igual número de movimientos que los realizados mediante el vehículo privado, dirigiéndose de forma especial a solventar las demandas de movilidad de los flujos entre las ciudades y los centros de actividad económica, en particular los núcleos turísticos, así como a facilitar el acceso de las poblaciones urbanas a los principales nodos de atracción.

El sistema de transporte público terrestre se consolida desde las Directrices Generales como el principal articulador de la movilidad terrestre en cada isla. Este sistema ha de integrar las redes intermunicipales y urbanas de guaguas y los sistemas ferroviarios, en su caso, con los aparcamientos disuasorios, las estaciones de taxis y las instalaciones intermodales, facilitando su debida articulación, entre sí y con los polos de acceso desde el exterior con cada isla, y dotándolos con un sistema tarifario que fomente tal articulación.

Desde el punto de vista ambiental, la planificación de los transportes públicos ha de esforzarse por contribuir de manera eficiente al proceso hacia un desarrollo más sostenible en el archipiélago, de forma que sus propuestas favorezcan el ahorro del consumo energético, la minimización de las demandas de nuevas infraestructuras de vialidad, la reducción de las emisiones contaminantes originadas por el tráfico de vehículos y la preservación de los ecosistemas y espacios de mayor interés. Esta planificación deberá respetar y ser acorde en todo momento con las determinaciones contenidas en los Planes Insulares de Ordenación y, en particular, con las que configuran el sistema de ciudades de cada isla.

Estos objetivos y principios fundamentales se concretan en la elaboración de un Plan Territorial Especial de Transporte de ámbito insular, que en el momento de redacción del presente PTEOI ya se ha aprobado su Avance (BOC N°060. Jueves 25 de marzo de 2010), y al que se hace referencia específica en el apartado 1.2.2.7. Entre otras actuaciones dicho Plan habrá de contemplar las acciones necesarias para la gestión y ordenación del transporte colectivo en cada isla, estimulando la formación de Consorcios Insulares de Transporte o de figuras similares que atiendan la implantación y la debida integración de los diferentes elementos del sistema.

Para garantizar su eficacia se adopta la figura del contrato-programa, que ha de atender de manera especial a la implantación de los medios de transporte público menos contaminantes.

Por ello se establece que los Planes Insulares de Ordenación deberán prever para los corredores de alta demanda la introducción de sistemas de transporte en plataforma exclusiva, considerando la oportunidad del establecimiento de servicios ferroviarios para atenderlos.

El planeamiento general, por su parte, 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, a la ubicación y características de los aparcamientos públicos.

1.2.2.2. Plan Insular de Ordenación (PIO) de Tenerife

En el marco de la Ley 1/87 reguladora de los Planes Insulares de Ordenación, modificado por la sucesiva atribución a los Planes Insulares de nuevos papeles por otras leyes posteriores, como la Ley de Espacios Naturales de Canarias o la Ley de Suelo Rústico o la Ley de Ordenación del Turismo de Canarias, la isla de Tenerife cuenta con un Plan Insular de Ordenación (PIOT) en el que se establece el marco común para su desarrollo territorial de la isla.

El PIOT vigente, aprobado definitivamente por el Decreto 56/2011, de 4 de marzo, es la revisión parcial del PIOT (aprobado por el Decreto 150/2002, de 16 de octubre) para su adaptación a las Directrices de Ordenación General, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares.

En él se agrupan las distintas figuras de ordenación con incidencia sobre el territorio y los recursos, en categorías diferenciadas según su función, ámbito y grado de operatividad:

- Instrumentos de ordenación de los recursos naturales, entre los que se incluye el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Medio Marino.
- Planes Territoriales Especiales de Ordenación de Actividades Económicas.
- Instrumentos de Ordenación que afecten a áreas naturales de interés insular.
- Planes Territoriales Especiales de Ordenación de Infraestructuras y de usos dotacionales.
- Planes Territoriales Parciales, entre los que destacan los Planes Territoriales Parciales Comarcales, Planes Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral,

Parte esencial del PIOT es el establecimiento del Modelo de Ordenación Territorial de la isla, que incluye aquellos elementos significativos en el nivel de ordenación insular, que se entienden como submodelos de un sistema global que es el propio Modelo de Ordenación Territorial, y que son los siguientes:

- La distribución básica de los usos, entendida como los destinos globales que desde la ordenación se asignan a cada porción del territorio. En tanto elementos del sistema, los usos se concretan en ámbitos homogéneos distribuidos en el territorio insular.
- Los núcleos urbanos principales, cuyo destino es conformar áreas urbanizadas para concentrar las actividades de naturaleza urbana de la población.
- Las infraestructuras básicas, que condicionan la estructuración del territorio insular.
- Los equipamientos insulares, nodos dotacionales que polarizan el territorio a la escala propia del PIOT mediante su capacidad de prestación de servicios.

El PIOT centra gran parte de su contenido en la "Distribución Básica de Usos", que se guía por el principio de la racionalidad en el sentido de que las actividades con mayor poder de degradación habrán de concentrarse en los terrenos y sectores de la isla que ya han sido alterados, preservando aquellos que por su escasa alteración

pueden albergar el patrimonio natural o cultural de la sociedad, o servir de soporte a procesos ecológicos o productivos de gran importancia.

Para ello, se divide el territorio en distintos ámbitos de ordenación, agrupados en categorías de igual régimen básico normativo, denominadas Áreas de Regulación Homogénea (ARH). Su denominación responde en principio a su vocación específica, aspecto que es claro para todas aquellas cuya vocación específica es la protección, pero no lo es tanto para las comunes y las de interés estratégico.

Siguiendo esta línea de análisis, los planes que realicen la ordenación territorial o urbanística dividirán el territorio en ámbitos de ordenación, cada uno de los cuáles deberá adscribirse a una categoría de ARH.

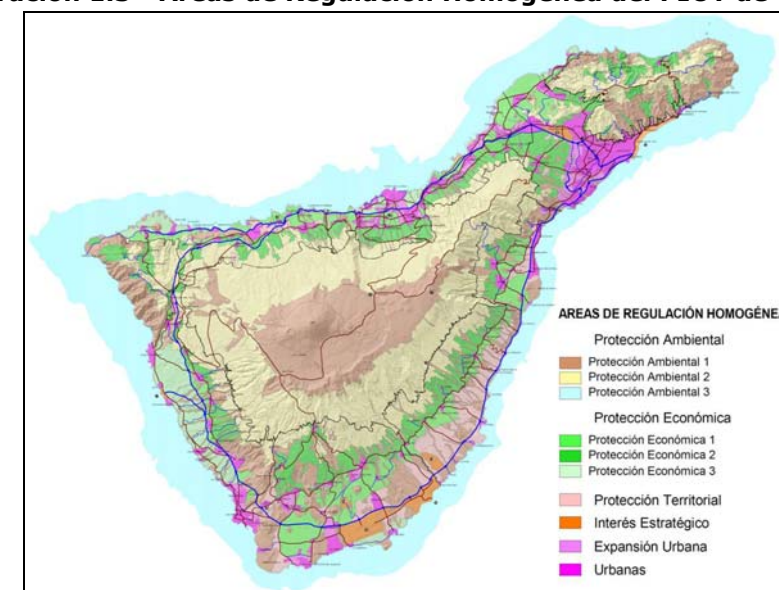
El PIOT establece las siguientes Áreas de Regulación Homogénea, asignándoles una distribución porcentual, en el conjunto de la isla, que se refleja a continuación:

Tabla 1.1 - Áreas de regulación homogénea del PIOT de Tenerife

Áreas de regulación homogénea	%
Áreas Naturales: montañas, barrancos, laderas, malpaíses y llanos	27,0
Áreas Forestales: forestales consolidadas y potenciales	35,5
Áreas Litorales: costeras	1,2
Áreas Agrícolas: agrícolas 1 y 2	21,3
Áreas Comunes: sin uso definido, reserva en el modelo territorial	4,2
Áreas de Interés Estratégico: suelos idóneos para albergar operaciones de desarrollo urbanístico y territorial	4,3
Áreas Urbanas	6,5

Fuente: PIOT de Tenerife

Ilustración 1.3 - Áreas de Regulación Homogénea del PIOT de Tenerife



Fuente: PIOT de Tenerife

El submodelo de núcleos urbanos, por su parte está conformado por aquellos núcleos con suficiente entidad a nivel insular o comarcal, clasificados según los usos principales que deben definirlos (residenciales, turísticos y productivos).

El objetivo de la ordenación en este campo es configurar un sistema de asentamientos coherente, organizado y dotado de servicios, equipamientos e infraestructuras, mediante los dos criterios siguientes: dirigir las dinámicas de crecimiento hacia los cascos urbanos principales existentes evitando la ocupación desordenada y concentrar esfuerzos en la resolución de los déficits de urbanización y servicios de los núcleos existentes.

A escala insular el PIOT define los tres ámbitos principales en que debe centrarse el crecimiento futuro de la isla:

- El área urbana de Santa Cruz – La Laguna, que debe orientar su crecimiento hacia el suroeste, tomando como límite exterior el cierre del anillo insular y evitando la expansión edificatoria sobre los llanos que rodean La Laguna. La materialización de este crecimiento debe ejecutarse en paralelo a la resolución de los notables déficit infraestructurales y dotacionales que aún presenta el área consolidada.
- El Valle de La Orotava, potenciando la compactación de La Orotava, Los Realejos y el Puerto de la Cruz, conformando un sistema de tres núcleos principales articulados entre sí y reconduciendo los procesos de ocupación dispersa hacia el ámbito interior de este conjunto urbano-territorial.
- Zona sur: la importancia del conjunto turístico-residencial de Las Américas-Los Cristianos en la isla, obliga a plantear una política intensa de reordenación y recualificación, limitada en su extensión al cierre de esta gran ciudad de servicios. De otra parte es necesario fomentar la política urbanística destinada a la creación de áreas residenciales, potenciando la capacidad de los núcleos de medianías del sector;

En cuanto a las áreas urbanas industriales y terciarias, el PIOT fija como áreas a cumplir un papel insular los polígonos de Güímar y de Granadilla, y los vinculados al Puerto de Santa Cruz.

Las redes básicas de infraestructuras adquieren igualmente especial importancia en la definición del modelo, dado su decisivo carácter de soporte físico de gran parte de las relaciones entre los distintos elementos de la estructura territorial y de canales integradores del resto de las infraestructuras lineales. La propuesta del PIOT se conforma a través de la definición de la red viaria y de transportes insular

así como por los puertos y aeropuertos que canalizan las comunicaciones con el exterior.

Junto con la definición de modelo territorial y de sus componentes básicos, el PIOT establece también los criterios que han de guiar la elaboración de los diferentes instrumentos de planeamiento, y en particular los de los Planes Especiales de Ordenación de Infraestructuras y usos dotacionales, a los que se dedica el Capítulo 2 del Título I.

Cada Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y de Usos Dotacionales (en adelante PTEOID) tiene por finalidad la planificación de una determinada red de infraestructuras o equipamientos, completando las determinaciones que el PIOT, en su caso, establezca al respecto.

Con carácter indicativo, y a los efectos de servir de guía para la posterior redacción de los Planes, el PIOT establece cuál ha de ser el contenido genérico y mínimo de los PTEOI, que se estructura en cinco epígrafes fundamentales:

- Información y diagnóstico.
- Criterios y objetivos.
- Modelo de Implantación.
- Normas e instrucciones técnicas.
- Líneas y programas de actuación.

Con respecto a la primera fase, de información y diagnóstico, los PTEOI habrán de cubrir los siguientes aspectos:

- Con carácter previo, el Plan incluirá la relación y definición de todos los elementos que conforman la categoría de usos dotacionales o de infraestructuras objeto de su ordenación. En base a las características específicas de funcionamiento de la categoría de equipamientos o de infraestructuras de que se trate, el Plan definirá para cada una su ámbito de servicio y su consiguiente integración en un nivel determinado de ámbito territorial.
- El Plan contendrá un estudio informativo con carácter de inventario de las infraestructuras o equipamientos existentes de ámbito municipal o superior, indicando, para cada elemento, sus características materiales y técnicas, ubicación precisa, estado de conservación, función en la red, problemática y cuantos otros aspectos fueran relevantes.



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA

- La información se complementará con un estudio de la evolución de los datos de servicio de la categoría de usos dotacionales o infraestructuras de que se trate durante un periodo suficientemente significativo; en la medida de lo posible, dicho estudio deberá desagregarse por ámbitos territoriales, coherentes con los propios de la red de servicio. Tomando como base la evolución estudiada, así como los indicadores de crecimiento de los distintos sectores de actividad, se elaborarán las pertinentes hipótesis de necesidades de servicio para distintos horizontes temporales.

A partir del conocimiento de la situación existente y de las previsiones respecto a futuras necesidades de servicio, el Plan establecerá el Modelo de implantación de la red dotacional o de infraestructuras de que se trate concretando los objetivos básicos que se establecen en el PIOT en los capítulos 2 y 3 del Título III.

El Plan debe igualmente contener una regulación normativa de los elementos de su competencia de ordenación, señalando especialmente las condiciones técnicas y de servicio que deben cumplir, así como aquellas otras referidas a sus condiciones de ejecución.

Por otra parte, el PTEOID, en su caso, establecerá el contenido de las distintas figuras de planeamiento a través de las cuales se desarrollen sus determinaciones, en orden a definir la ubicación territorial de los elementos que no defina expresamente. Asimismo, establecerá condiciones relativas a la formulación de los proyectos de las distintas infraestructuras o de los equipamientos de que se trate.

Por último, el PTEOID incluirá la programación de las acciones necesarias para cumplir sus objetivos. Para cada uno de los elementos de nivel supramunicipal se señalarán explícitamente las intervenciones a realizar (sean de nueva ejecución o sobre elementos existentes), el modo de acometerlas, los agentes responsables, la valoración aproximada y su adscripción temporal, que podrá ser fija o variable mediante el establecimiento "a priori" de condiciones objetivamente verificables en cada momento.

Específicamente el PIOT hace referencia a la elaboración de Planes Territoriales Especiales de Ordenación para la implantación de medios de transporte público alternativo del tipo guiado (tranvía, metro ligero, etc.), con el objeto de proporcionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo.

Como ya se ha comentado, en dichos planes habrá de analizarse la posible implantación de líneas ferroviarias en tres zonas concretas de la isla:

- Área Metropolitana de Santa Cruz - La Laguna.
- Corredor Norte, que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente norte de la isla.
- Corredor Sur, que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente sur de la isla.

Se especifica igualmente que la implantación de estos sistemas alternativos conllevará un replanteamiento del transporte público de guaguas de tal forma que ambos den un servicio coordinado y complementario.

La definición de los trazados deberá hacerse basándose en un estudio de movilidad del área a la que se pretenda servir, así como de estudios de viabilidad técnica y económica que justifiquen su necesidad y conveniencia y su sostenibilidad en el tiempo.

La implantación del transporte alternativo se utilizará como catalizador de renovaciones urbanísticas y como herramienta para reconducir el esfuerzo urbanizador hacia los núcleos principales del sistema insular de asentamientos urbanos definido por el PIOT.

1.2.2.3. El Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Comarca del Área Metropolitana de Santa Cruz de Tenerife

El 23 de junio de 2006 el Consejo de Gobierno del Cabildo Insular de Tenerife acordó la aprobación del Avance del Plan territorial Parcial de Ordenación de la Comarca del Área Metropolitana de Tenerife.

El objeto de dicho Plan Territorial es el desarrollo de una de las determinaciones establecidas en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) aprobado por el Decreto 56/2011 de 4 de marzo.

La figura del Plan Territorial Parcial de Ordenación se establece dentro de la categoría "Otros Planes de Ordenación" en la diferenciación establecida en el artículo 23 del Título I, Capítulo II, sobre la Ordenación de los Recursos Naturales y del Territorio del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias. Así mismo, la Ley 19/2003 de 14 de Abril por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, dedica un título específico para la Ordenación

Territorial (Título IV) y en el Título VIII Instrumentos, la Directriz 140 contempla entre los instrumentos de planificación los “Planes Territoriales Parciales”.

Como el propio PIOT describe, el área metropolitana de Santa Cruz de Tenerife la integran los municipios de Santa Cruz de Tenerife, San Cristóbal de La Laguna, Tegueste y El Rosario, salvo la parte de los tres primeros abarcada por el Macizo de Anaga y la parte del último incluida en el Paisaje Protegido de Las Lagunetas.

Como resultado del diagnóstico elaborado, el Avance del Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Comarca Metropolitana de Tenerife se plantea cinco objetivos genéricos de intervención:

1. Sostenibilidad
2. Cohesión social y Competitividad
3. Vertebración del Territorio
4. Accesibilidad a las Infraestructuras y al Conocimiento
5. Policentrismo

A la hora de plantear el modelo de intervención por el cual se va a actuar en la comarca metropolitana, el Plan baraja tres posibilidades:

1. Alternativa de conservación activa
2. Alternativa de desarrollo tendencial preferente
3. Alternativa de control, consolidación y desarrollo

De estas tres alternativas las dos primeras quedaron valoradas con peores resultados que la alternativa elegida, que se ha constituido en el Modelo Territorial Propuesto para la Comarca Metropolitana. El Modelo Territorial Propuesto se basa en el desarrollo del potencial del sistema urbano existente, garantizando el cumplimiento de los proyectos urbanos ya planteados, si bien con ciertas incorporaciones y correcciones. Es un escenario que, al detectar las áreas y corredores de dinamismo, encauza el crecimiento urbano hasta ahora bastante disperso e incontrolado y trata de moderar el crecimiento en las áreas congestionadas así como de eliminar esta misma congestión. Esta estrategia ha de compaginarse con la creación de una red articulada de canales de flujo, sobre todo de infraestructuras viarias, que garantice la constitución de un mallado articulado

que vertebre el territorio metropolitano con vistas a impedir las carencias de conexión que aparecen hoy en día.

El otro gran bloque que articula el Modelo Territorial Propuesto es el derivado de la consideración de las intervenciones sobre el espacio agrícola y natural, constituyendo un conjunto de espacios articulados en una serie de ejes. El primero, definido como “Eje Verde”, propugna la creación de una corona de protección a los ámbitos periféricos de la comarca con valor natural, al este y al oeste, por medio de la potenciación de las áreas señaladas en el PIOT como bosques existentes y bosques potenciales. Estas áreas serían un colchón de protección de la presión de uso de esparcimiento derivada de la aglomeración metropolitana y serían la base donde se situaría una red de equipamiento comarcal, la de parques periurbanos.

La segunda intervención constituye el denominado “Eje Azul”, con base en el esparcimiento litoral, pero con una línea específica, sobre la costa norte: los huertos de ocio y una red de senderos que pone en comunicación la costa septentrional y esta nueva infraestructura de esparcimiento.

La propuesta de ordenación, desde el punto de vista de los usos del suelo, consiste en la división de la totalidad de la comarca metropolitana en ámbitos territoriales, cada uno con un destino principal y un régimen complementario de usos e intervenciones. Estos ámbitos territoriales están agrupados en categorías de igual régimen de ordenación, que reciben la misma denominación que en el PIOT: Áreas de Regulación Homogénea.

Por su parte, las redes básicas de infraestructuras adquieren una relevante importancia en el modelo metropolitano, en especial la red de infraestructuras viarias y de transportes. Este carácter básico proviene de su condición decisiva de soporte físico de gran parte de las relaciones entre los distintos elementos de la estructura territorial, siendo canales integradores del resto de las infraestructuras lineales.

El esquema de Modelo de la Red Viaria puede sintetizarse en:

- Ejecución de alternativas a los accesos actuales al Área Metropolitana: vías exteriores de circunvalación en el Oeste, mallado de la red viaria urbana a partir de ésta, nuevo trazado de la TF-5 al sur del Aeropuerto de Los Rodeos, y creación de la Variante de Tegueste, que significa el límite meridional de crecimiento del actual núcleo.
- Segundo tramo del Corredor Insular Norte: nueva variante de la TF-5 al sur del Aeropuerto Norte.

- Autopista exterior, que cierra los dos corredores insulares.
- Vía de cornisa: que enlaza el Barrio de La Alegría y la ronda este de La Laguna, discurriendo por el norte de la aglomeración metropolitana.
- Eje costero. Queda conformado por la actual TF-1, acceso sur, frente marítimo (incluyendo el eje portuario) y la autovía a las Teresitas.

Estas actuaciones de mejora y ejecución de nuevas infraestructuras viarias se complementan con:

- Intercambiadores de transporte para facilitar los intercambios entre el transporte privado y las distintas modalidades de transporte público y entre estas últimas. Como ubicaciones se señalan el entorno del aeropuerto de Los Rodeos, el entorno de Añaza, y el área de Cabo Llanos.
- Trazados ferroviarios: el tranvía y el nuevo ferrocarril del sur, que contiene un ramal accesorio que, partiendo del intercambiador de Añaza, discurra de forma paralela a la nueva vía exterior, dando servicio a las nuevas zonas de expansión, para culminar en el aeropuerto Norte.
- Red de aparcamientos disuasorios. Que se plantean externos al centro de Santa Cruz y La Laguna y también vinculados con las paradas y estaciones del sistema ferroviario, con el fin de permitir el trasbordo a la hora de entrar al centro metropolitano.
- Reordenación de la red de itinerarios de guaguas. Las actuales rutas, al ser en ocasiones coincidentes con los recorridos del tranvía o del ferrocarril del sur, deben ser articuladas como alimentadoras de la red ferroviaria.

Como puede observarse, en el Avance del Plan no se hace ninguna referencia al ferrocarril del Norte, ni a su trazado ni a la necesaria coordinación con la mejora de la red de infraestructuras ni con el resto de las actuaciones de transporte planteadas.

1.2.2.4. Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur.

Con fecha de 25 de marzo de 2011, el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife aprobó definitivamente el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur (BOC N° 073. Lunes 11 de Abril de 2011).

El PTEOI del Tren del Sur tiene como principal objeto, tal y como queda definido en el PIOT (Título I, Sección 5ª), "la planificación de la infraestructura ferroviaria, completando las determinaciones del PIOT", para integrar y coordinar las actuaciones relacionadas y derivadas de ella. El objetivo principal que guía la construcción del Tren del Sur es la consecución de un enlace eficaz con velocidades comerciales competitivas para el impulso de las relaciones en el corredor sur de la isla, entre el área metropolitana de Santa Cruz y las zonas turísticas de Arona y Adeje, sin olvidar la integración eficaz de las consideraciones medioambientales y el aprovechamiento de las oportunidades de desarrollo que puedan derivarse de esta acción.

Una vez definidos los fundamentos legales, el objeto, y el alcance del Plan, éste define los objetivos de movilidad hacia los que debe tender el futuro sistema de transporte insular para el que el Tren del Sur es una pieza clave. Estos objetivos, aunque globalmente interrelacionados se dividen en: ambientales, territoriales, de transporte y socioeconómicos.

Tras un análisis y diagnóstico de los elementos que deben considerarse en la definición del modelo de transporte en el corredor sur de la isla (medio natural, usos actuales del suelo y sistemas de núcleos y asentamientos) se consideran igualmente los actuales sistemas de infraestructuras de transporte, los principales factores que determinan la movilidad y los rasgos principales del transporte en el escenario actual.

El análisis y diagnóstico aportados sientan las bases para el análisis de modos de transporte alternativos, de media-alta capacidad, que sean capaces de dar mejor respuesta a las necesidades de movilidad, actuales y futuras de la población, respetando los valores medioambientales e introduciendo, paulatinamente, el camino hacia la sostenibilidad, como elemento esencial de su planteamiento.

El PTEOI plantea cinco escenarios de transporte. Como alternativa cero se ha considerado el escenario 1 que consistiría en la ampliación de la autopista TF-1 a 3 carriles por sentido. Esto se debe a que la opción de no realizar ninguna modificación de las infraestructuras de transportes supondría el colapso del sistema viario y sería necesario ampliar la autopista, es decir la no ejecución de actuaciones



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO N°1
MEMORIA
INFORMATIVA



no es una opción viable. Todos los modos de transporte planteados en los distintos escenarios tienen un recorrido a lo largo del corredor de estudio de tal forma que los recorridos sean comparables a los del tren

Por tanto en el escenario 1 se mantiene en este caso el modo predominante hasta el momento para el transporte colectivo de viajeros en la isla, la guagua, pero se la separa de uno de los problemas que más influyen en su calidad: la congestión. Ello supone una ampliación de calzada en ambos sentidos de la autopista.

El escenario 2 no contempla ninguna actuación en la autovía sino que se llevaría a cabo la ejecución del Tren del Sur que comunique la localidad de Santa Cruz de Tenerife con Costa Adeje.

El escenario 3 plantea la ampliación de la autovía a un carril más por sentido de circulación destinados al uso de guaguas y vehículo privado que se acometería a lo largo del corredor de la TF-1, con una ampliación total de calzada de 7 metros. Además se incluye un nuevo modo de transporte adicional que sería el Tren del Sur.

El escenario 4 propone la ampliación de la autovía a dos carriles centrales destinados al uso de guaguas en lo que constituiría una plataforma reservada. Esta actuación, supondría una ampliación de calzada de 8,2 metros. Se incluye un nuevo modo de transporte adicional a los existentes en este corredor (vehículo privado y guagua) denominado CGA (carril guagua accesible).

Por último, el escenario 5 plantea la ampliación de la autovía a dos carriles centrales destinados al uso de guaguas en lo que constituiría una plataforma reservada y un carril adicional por sentido de circulación destinado al uso de vehículo privado. Esta actuación supondría una ampliación total de calzada de 15,2 metros y se añade un nuevo modo de transporte a los ya existentes, el CGA (carril guagua accesible).

Las principales conclusiones que se desprenden del análisis multicriterio realizado para la selección del modelo de transporte son:

- La solución de transporte basada en el modo ferroviario resulta la de mayor eficacia en comparación con la basada en la plataforma reservada para guaguas.
- Estas diferencias están basadas, en lo que se refiere al análisis cuantitativo, en una considerable reducción de tiempos de viaje y disminución de las externalidades y costes de explotación,

características ambas inherentes al modo ferroviario. La diferencia de inversión favorece ligeramente al modo plataforma reservada, aunque cuando se efectúan los cálculos relativos a la amortización en la vida útil con valor residual, esta diferencia se reduce considerablemente.

- En el análisis cualitativo las ventajas del modo ferroviario son indudables ya que se trata del modo de transporte con más posibilidades de desarrollo dentro de parámetros ambiental y socialmente sostenibles.
- Adicionalmente debe considerarse que la plataforma reservada dispone de una capacidad residual acotada y que en algunas ciudades en las que se ha implantado este modo, el sistema está saturado sin posibilidades de crecimiento.

Decantado el modelo de transporte por el modo ferroviario, el PTEOI plantea la definición de corredores de trazado. Se analizaron fundamentalmente dos corredores:

- El TF-1, que discurre prácticamente paralelo a la costa y a la autopista TF-1 en todo su recorrido entre Santa Cruz y Las Américas.
- El TF-822: coincidente con el primero en sus tramos inicial y final, se despega del mismo a la altura de Candelaria para buscar la medianía en la carretera general del sur o TF 822, y volver a unirse al "Corredor TF 1" a la altura de San Isidro.

Una vez seleccionado el corredor TF-1, se procede a la generación de cuatro trazados con los que intentar recoger los diferentes objetivos planteados, proponiendo distintos recorridos y formas de acceso ferroviario a los núcleos poblacionales y estratégicos de importancia situados entre Santa Cruz y Las Américas.

El Tren del Sur, en el trazado seleccionado entre Guaguas y Las Américas, tiene una longitud total aproximada de 80 kilómetros, habiéndose estimado el tiempo de viaje entre Santa Cruz y el Aeropuerto Reina Sofía en 33 minutos, y en 45 minutos entre Santa Cruz y Las Américas. El trazado queda dividido en tres tramos de características homogéneas:

- Tramo 1. Estación de Santa Cruz- Estación de Añaza: El inicio de este tramo está condicionado por un lado, a pasar bajo la futura Vía Litoral, y por otro, a salir a superficie en el Puerto de la Hondura con suficiente altura para pasar

sobre un gran colector de saneamiento existente en la esquina del puerto. Este tramo discurre por zonas densamente pobladas y topográficamente adversas para el ferrocarril y obliga a la ejecución de una infraestructura de elevado coste en la que se incluyen túneles, falsos túneles y viaductos. La longitud total de este primer tramo es de 7.254 m.

- Tramo 2. Este tramo se inicia en el intercambiador de Añaza y finaliza en el término municipal de Candelaria. Dadas las escasas dificultades orográficas y la ausencia de núcleos urbanos, la solución discurre básicamente paralela a la autopista TF-1. La longitud de este tramo es de 12.001 m.
- Tramo 3. Este tramo arranca en el término municipal de Candelaria y finaliza en el municipio de Fasnia, cerca del Polígono de Las Eras. El trazado discurre en su totalidad en la margen derecha de la TF-1 en el que se suceden tramos a cielo abierto y viaductos (como el del Barranco de Herques). La longitud del tramo es de 17.099 m.
- El tramo 4, con rumbo noreste – suroeste, tiene su origen en el núcleo urbano de Fasnia y termina en el Polígono de Granadilla. Dado que el trazado debe quedar localizado en la Franja para Infraestructuras definida en los Planes de Ampliación de este Polígono, el tren discurre pseudoparalelo a la TF-1 con una velocidad inferior a 220 km/h. La longitud de este tramo es de 19.848 metros.
- El tramo 5, de longitud 7.000 metros, se inicia en la estación de San Isidro y termina en el emboquille del túnel de Oroteanda. A la altura del pk 500+900, el tren abandona el corredor del TF-1 para dirigirse al aeropuerto, en donde está previsto un intercambiador soterrado.
- El tramo 6 se inicia antes del emboquille del túnel de la Oroteanda y, a continuación, discurre bajo el polígono del Llano del Camello. Seguidamente, atraviesa en viaducto el enlace de La Reina y continúa hacia el oeste hasta el barranco de Las Galletas, donde termina este tramo. La longitud total es de 6.784 metros.
- El tramo 7 comienza en la boca del túnel de la Montaña de Guaza y termina en la estación de Los Cristianos. La longitud del tramo es de 3.728 metros.
- El último tramo 8 tiene una longitud de 5.396 metros y se desarrolla en su totalidad en falso túnel o en túnel. Su inicio tiene lugar en la Avenida Antonio Domínguez y termina en el intercambiador de Costa Adeje.

En síntesis, la mayor parte del trazado que configura el nuevo Tren del Sur se ha estructurado en función de la velocidad máxima de diseño para la que se ha definido (220 km/h), con explotación en ancho internacional y tráfico de viajeros, lo que permitirá establecer circulaciones entre Santa Cruz y Las Américas en un tiempo aproximado de 45 minutos.

En el PTEOI se definen igualmente acciones denominadas de “Ámbito Estratégico”, es decir, que sin estar directamente relacionadas con la ejecución del ferrocarril, tienen una importancia decisiva para el cumplimiento de los objetivos planteados. Dentro del ámbito estratégico se han diferenciado dos niveles mediante los que clasificar las propuestas de intervención: el territorial y el ambiental.

En el nivel territorial se han diferenciado tres tipos de intervenciones definidas como:

- Matizaciones en Áreas de Regulación Homogénea.
- Relaciones con Operaciones Estratégicas.
- Modificaciones en trazados de líneas de guaguas.

El nivel ambiental incluye las que se han considerado de mayor significación territorial en relación con la prevención y corrección de las afecciones ambientales a lo largo del proceso de ejecución de la infraestructura ferroviaria. Se incluyen tan sólo aquellas cuya significación territorial las hace apropiadas para ser clasificadas en este apartado y en ambos casos están relacionadas con la afección directa al relieve y, por extensión al entorno natural. Se han denominado:

- Integración paisajística
- Cruces de barrancos

El PTEOI se completa con una Normativa estructurada en:

- Capítulo I. Normas generales
- Capítulo II. Normas de protección ambiental
- Capítulo III. Normas particulares del sistema ferroviario
- Capítulo IV. Interacción con el planeamiento territorial y urbanístico

Más allá de recoger las determinaciones del PIOT al respecto, no se hace referencia a la existencia, interacción y coordinación con un posible Tren del Norte.



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA



1.2.2.5. Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife

Este Plan es propuesto por el PIOT de Tenerife siendo su objetivo principal analizar desde una visión global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz-La Laguna. El Plan parte de los antecedentes de definición de infraestructuras que se resumen en la siguiente tabla.

Tabla 1.2 - Antecedentes de definición de infraestructuras y estado de las mismas

Antecedente de definición de infraestructuras	Estado de las obras
Circunvalación Exterior Santa Cruz - La Laguna	Sin ejecutar
2ª fase del acondicionamiento de la autopista TF-5, Santa Cruz de Tenerife a Guía de Isora por el Norte. Tramo: Padre Anchieta - Los Rodeos	Ejecutado
Acondicionamiento y refuerzo del firme de la Autopista Norte TF-5. Tramo: Avenida 3 de Mayo - Cuajara. PK 0+000 al 8-400	Ejecutado
Tercer carril de la TF-1. Tramo Santa Cruz de Tenerife -Gúímar. PK 0+000 al 20-400	En ejecución
Línea 1 de Metro Ligero entre Santa Cruz - La Laguna y ampliación al Aeropuerto y Ramal de la Cuesta.	Ejecutado
Líneas 2 de Metro Ligero La Cuesta – Tincer	Ejecutado
Avenida de los Menceyes. 2ª Fase	Ejecutado
Plan Territorial Especial sobre mejora de la seguridad vial de las carreteras de la Vega de La Laguna	En estudio
Ampliaciones de L1 y L2 de Metro Ligero	En estudio
Línea 3 de Metro Ligero	En estudio

Fuente: PTEO del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife

A esto se añade el Avance del Plan Territorial Especial del Tren Sur, como los principales elementos a tener en cuenta a la hora de elaborar el Plan.

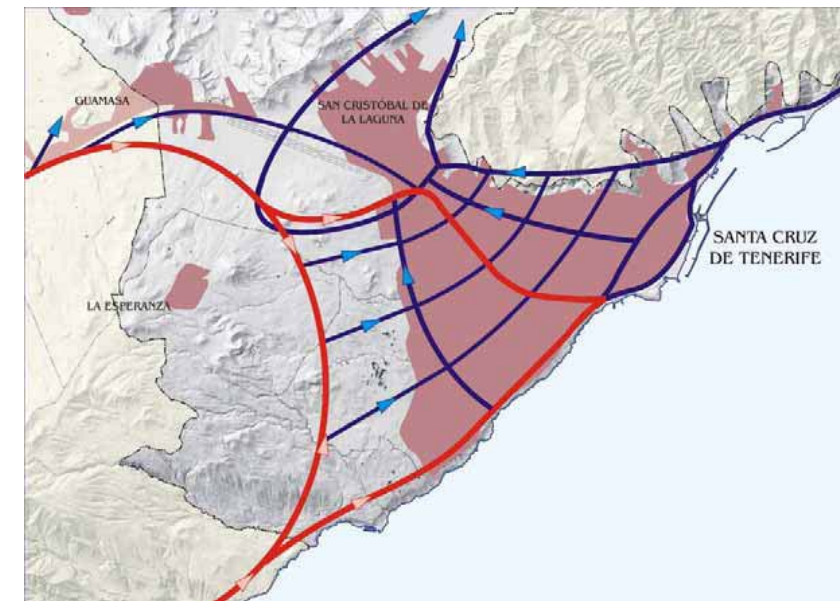
El PTE delimita dos ámbitos, el denominado *Ámbito Extenso*, que ocupa gran parte de la comarca del Área Metropolitana de Tenerife y para el que tras elaborar un diagnóstico de ordenación del territorio, socioeconomía, medioambiente y tráfico, se plantean una serie de alternativas de ordenación, que son analizadas y sometidas a un análisis multicriterio para la selección del modelo de ordenación óptimo, que se describe como modelo territorial propuesto para el PTE. Elegido dicho modelo, se realiza un cambio de escala, incluyéndose tan sólo las zonas en las que se pretende intervenir y denominándose *Ámbito Específico*.

El modelo viario que el Plan plantea para el área metropolitana de Tenerife se basa fundamentalmente en la necesidad de mejorar la funcionalidad de los recorridos insulares a su paso por la conurbación Santa Cruz–La Laguna, y en la necesidad de dotar a dicho núcleo de una estructura viaria que aumente la accesibilidad desde el exterior.

La consecución de ambos objetivos tiene como principal punto de referencia la ejecución de una nueva infraestructura, denominada *Circunvalación Oeste*, que mediante la unión de los corredores insulares norte y sur en un área exterior al continuo urbano de Santa Cruz–La Laguna, consiga separar los tráficos insulares de los propios de la conurbación, y sirva de elemento fundamental en la ordenación de las opciones de acceso.

El modelo contempla que los accesos principales desde el exterior se asocien a los tramos de penetración del corredor insular sur, TF-1, y del corredor insular norte, TF-5, con lo que la red principal estaría conformada, por la TF-1, la TF-5, la *Circunvalación Oeste*, como elemento de cierre del anillo insular, y la variante de la TF-5 a su paso por La Laguna, que evitará el paso del tráfico de largo recorrido por su entorno urbano (en rojo en la siguiente ilustración).

Ilustración 1.4 Estructura principal del modelo viario para el área metropolitana de Tenerife



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife

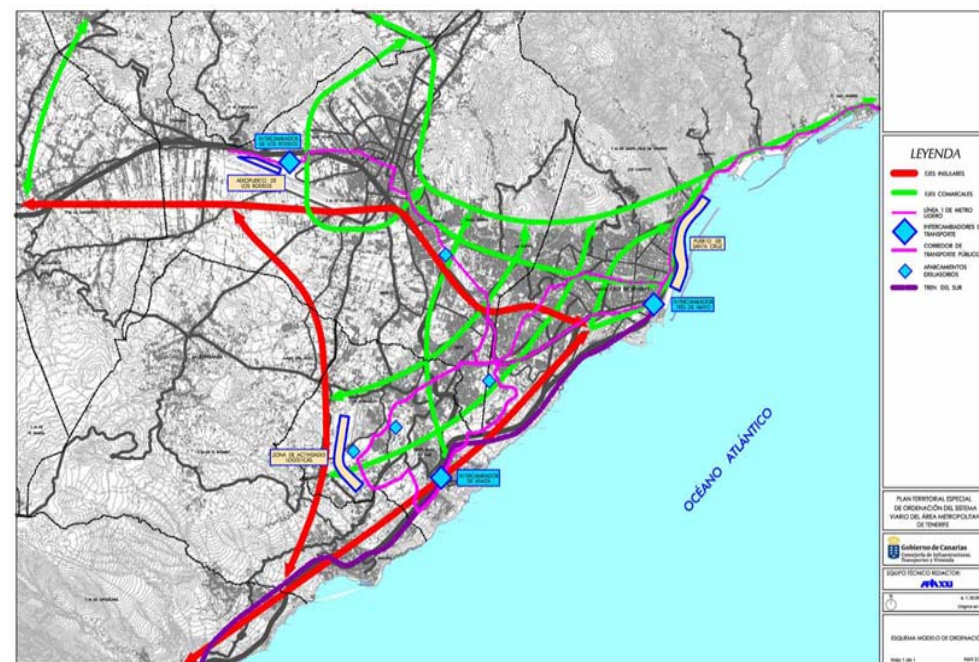
La estructura complementaria que el modelo propone se basa en la disposición de ejes longitudinales y transversales conformando un *mallado uniforme* (en azul en la figura), que consiga comunicar de una manera óptima las diversas áreas de la conurbación Santa Cruz – La Laguna, y que al mismo tiempo complete la red de accesos desde el exterior.

El Modelo Territorial propuesto queda reflejado en la ilustración 1.5.

Los resultados obtenidos de la comparación realizada entre las diferentes alternativas planteadas determinaron la selección de las siguientes soluciones:

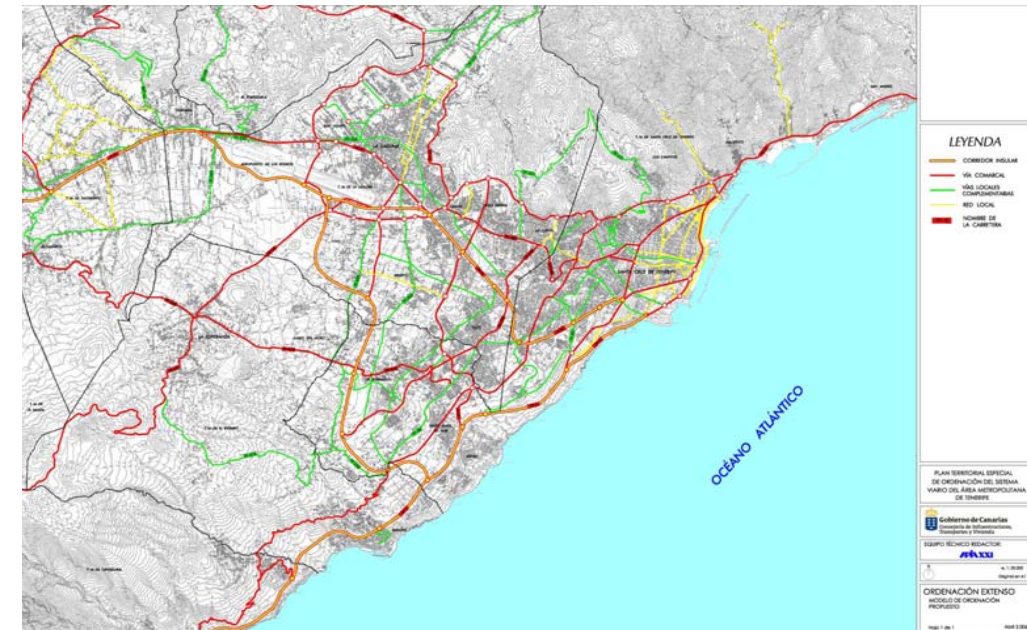
- La alternativa A+D de la Circunvalación Oeste, la cual engloba las infraestructuras correspondientes a la Vía Exterior, la Variante de la TF-5 a su paso por La Laguna, el anillo de La Laguna y la denominada Variante Noroeste de La Laguna.
- La alternativa Sur de la Circunvalación Norte.
- La remodelación de la Vía Litoral en Santa Cruz de Tenerife que permita separar los tráficos de medio/largo recorrido de la trama urbana.

Ilustración 1.5 Esquema del modelo de ordenación del sistema viario del área metropolitana de Tenerife



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife

Ilustración 1.6 Sistema viario del área metropolitana de Tenerife. Modelo de ordenación extensa.



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife

Las propuestas realizadas en materia de infraestructuras viarias se coordinan con aquellas medidas planteadas en materia de transporte colectivo y aparcamientos disuasorios, intercambiadores de transporte, etc. Los principales elementos del modelo de transporte que deben ser atendidos desde la propuesta de ordenación del modelo viario realizada en el PTE son:

- Implantación del tranvía en el área metropolitana
- Ejecución del Tren del Sur
- Establecimiento de corredores para el transporte público
- Estudio para la reordenación del conjunto de las líneas de guaguas
- Consolidación del Intercambiador de Transporte de Tres de Mayo
- Ejecución del intercambiador de Añaza
- Refuerzo del Aeropuerto de Los Rodeos como intercambiador de transporte
- La potenciación de las actividades del Puerto de Santa Cruz en lo referente al tráfico de pasajeros
- Generación de aparcamientos disuasorios complementario

Cabe destacar que en este caso tampoco se hace ningún tipo de mención a la posible ejecución del Tren del Norte.

1.2.2.6. Plan Territorial Especial de Ordenación de infraestructuras y dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana de Tenerife (PTEOIDST)



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

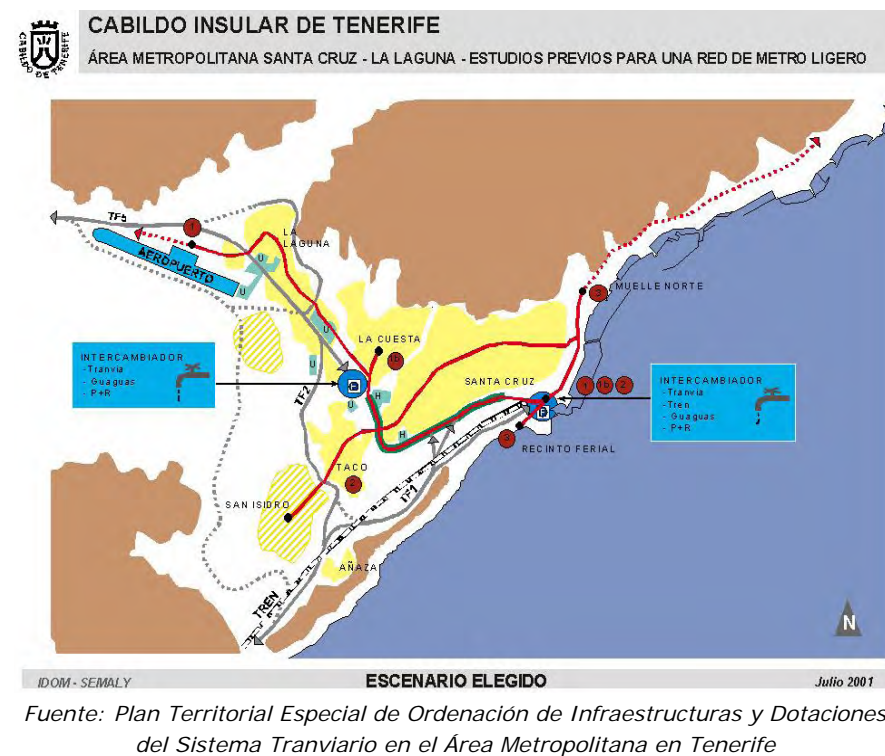
DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA

El 1 de octubre de 2003, el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife acordó la aprobación definitiva del Plan Especial de Ordenación de Infraestructuras y dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana de Tenerife, acuerdo publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife núm. 145, de 19 de noviembre de 2003.

La red de metro ligero en el área metropolitana Santa Cruz- La Laguna se apoya en la idea de la construcción de una red de transportes públicos integrada (tranvía, guaguas, taxis, etc.) donde la inserción de la línea principal de tranvía o metro ligero entre La Laguna y Santa Cruz consiga un aumento significativo de velocidad comercial y de este modo establecer una unión entre los dos polos principales del área metropolitana.

Este escenario permite organizar una red evolutiva articulada en torno a dos o tres líneas que a su vez puedan ampliarse para adaptarse a los nuevos desarrollos urbanos y a la nueva demanda de transporte.

Ilustración 1.7 Esquema del Sistema tranviario del área metropolitana de Tenerife.



El elemento vertebrador de la red, teniendo en cuenta la demanda actual de transporte, es la línea 1, que sirve el corredor de desarrollo del área metropolitana entre La Laguna (aeropuerto de Los Rodeos) y Santa Cruz (Intercambiador de TITSA por la Plaza de España). Este eje vertebrador se completa con la denominada

línea 1 bis, un servicio parcial de refuerzo en el centro que se extiende entre el término sur de la línea 1 y la zona del Hospital o La Cuesta.

En fases posteriores, la red se completará con otras dos líneas:

- La línea 2 en Santa Cruz (Cabo Llanos / Cuartel de Almeyda),
- Fase 3, que se corresponde a la construcción del tramo de infraestructura de la autopista TF-5. Cuando este tramo se ponga en servicio se afectará a la «nueva» línea 1. El tramo «interior» de Sta. Cruz se verá afectado por dos líneas distintas que servirán las «antenas» de La Cuesta y de Taco con una frecuencia de 10 minutos (líneas 3 y 4).

El 1 de octubre de 2007 el Cabildo Insular de Tenerife aprobó una modificación en el trazado propuesto para la línea denominada Línea 2, ampliación a San Isidro, incluida dentro del sector 4-2-A Sur, modificación motivada por la actualización del Plan General de Ordenación Urbana del Municipio de Santa Cruz de Tenerife y La Laguna.

A ello se añade otra Modificación del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana en Tenerife, realizada en octubre de 2009, en la que procede a cambiar la calificación de la parcela 13081-01 (Padre Anchieta) de San Cristóbal de La Laguna solamente en la superficie destinada al intercambiador. En febrero de 2010 también se ha realizado la aprobación inicial de la modificación del trazado de la ampliación de la Línea 1 de Tranvía desde la Avenida de la Trinidad hasta el aeropuerto de Los Rodeos, de la Línea 2, como continuación del tramo ejecutado hasta Tíncer, y de las alineaciones de fachada para la construcción de la nueva parada de "Los Andenes" en la línea 2.

Posteriormente, estas modificaciones han sido incluidas en el documento de Modificado del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Sistema Tranviario del Área Metropolitana en Tenerife, aprobado inicialmente según BOC nº150 de 2 de agosto de 2010.

El alcance de este documento se limita a establecer modificaciones sobre las líneas 1 y 2 de tranvía en los municipios de Santa Cruz y La Laguna.

1.2.2.7. Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife

El Avance del Plan Territorial Especial del Transporte de la isla de Tenerife (en adelante PTEOTT) fue aprobado por el Cabildo Insular de Tenerife en febrero de

2010, encontrándose en el momento de la redacción del PTEOI del Tren del Norte, en fase de participación pública y consulta a las Administraciones Públicas que pudieran resultar afectadas.

Su objetivo fundamental es desarrollar el Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT), en lo relativo a políticas y actuaciones públicas en materia de transporte de viajeros, incorporando también indicaciones relativas a políticas de movilidad. El PTEOTT se plantea pues, ante todo, integrar y desarrollar las directrices y actuaciones referidas al transporte público.

El proceso de elaboración del PTEOTT puede resumirse en tres hitos fundamentales:

- El AVANCE DEL PLAN, que se formaliza tras un análisis en profundidad de la situación actual y el planteamiento de unas propuestas de futuro. Constituye la fase preliminar, siendo el único elemento disponible en la actualidad.
- El DOCUMENTO PARA APROBACIÓN INICIAL, que incorporará al Avance los resultados de la participación ciudadana y otros elementos necesarios (desarrollos técnicos, memoria ambiental, normativa, programación y financiación).
- La resolución de ALEGACIONES, y el seguimiento del proceso POLÍTICO Y ADMINISTRATIVO hasta la aprobación definitiva del PTEOTT.

El Documento de Avance del PTEOTT aprobado en febrero de 2010 se estructura en cinco grandes bloques: la Memoria y Planos de Información, la Memoria y Planos de Ordenación, la Normativa, el Programa de Actuaciones y el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

La **Memoria de Información** se presenta dividida en nueve partes:

1. Marco jurídico-administrativo del PTEOTT. Establece las competencias de la Comunidad Autónoma en materia de transporte y de los Cabildos Insulares, desde el punto de vista del transporte por carretera, del ferrocarril y de la Ordenación del Territorio. En este marco se analizan igualmente los condicionantes normativos para el PTEOTT derivados de las Directrices Generales de Ordenación, y de las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias (Ley 19/2003, de 14 de abril) en relación con las políticas y medidas relativas al transporte que en ellas

se contienen. Se elabora igualmente un análisis de Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) resaltando los criterios que de él emanan para la elaboración del PTEOTT y las interrelaciones y condicionantes que surgen en relación con el modelo de ordenación territorial (MOT) y los modelos de ordenación comarcal (MOC). Este análisis a pequeña escala se completa con la consideración del planeamiento municipal vigente, así como de otros Planes Territoriales Especiales tales como el de Ordenación del Viario del Área Metropolitana, del sistema tranviario del área metropolitana o del Plan Estratégico de Transportes de Canarias. De todo ello emana una serie de condicionantes para la elaboración del PTEOTT que se hacen explícitos.

2. Marco ambiental y territorial. En este epígrafe se realiza un inventario de las principales variables ambientales a escala insular, de las figuras y categorías de protección existentes y de los usos del suelo, para concluir con la definición de nueve unidades ambientales. La información ambiental se completa con otra de carácter territorial en la que se recogen aquellas variables asociadas con la realización de viajes y transportes, que se sintetizan mediante indicadores demográficos y urbanísticos representativos referidos a las 121 zonas de movilidad en que se ha dividido la isla, agrupadas a su vez en 11 macrozonas.
3. Infraestructuras y servicios de transporte. Este capítulo se dedica a la caracterización y el diagnóstico tanto de las infraestructuras de transporte terrestre existentes en la isla como de los servicios ofertados. Se estructura en cuatro epígrafes:
 - Clasificación de la red (Viario Exterior, Red Urbana Básica, Red Urbana Local).
 - Inventario del transporte público, sobre la base de información estadística y documental, la realización de trabajo de campo y la elaboración de bases de GIS y TransCad.
 - Inventario de la red de carreteras, con el mismo tipo de fuentes y de tratamiento de la información
 - Inventario de los aparcamientos.
4. Elementos de referencia para los viajes. El análisis de la movilidad insular se inicia con el establecimiento de una serie de indicadores representativos que reflejan los elementos esenciales y condicionantes de la demanda de transportes actual y futura, como pueden ser la

población residente por núcleos, la densidad demográfica, la población residente futura estimada a partir de las previsiones del ISTAC, los empleos y la oferta de equipamientos y servicios.

Se analizan seguidamente las variables explicativas de la generación de viajes (evolución histórica de la población insular, estructura demográfica, distribución por zonas de movilidad, caracterización socioeconómica de las familias y las personas y elaboración de proyecciones a futuro). Se analizan igualmente las variables explicativas de la atracción de viajes, tales como el empleo, el turismo, la sanidad, la educación y la oferta de ocio y comercio, tanto en la situación actual, como mediante la elaboración de proyecciones a futuro.

5. Análisis de la demanda de movilidad. En el análisis de la demanda de movilidad se discrimina inicialmente entre los residentes y los no residentes. En el primer caso se analizan los aspectos socioeconómicos de la movilidad (caracterización socioeconómica de las unidades familiares, movilidad de las personas), aspectos espaciales (viajes por motivos, por modo de transporte principal, viajes atraídos y generados, viajes según motivo por modos), aspectos modales de la movilidad, cadena modal de viajes mecanizados y motivaciones en la elección modal. En el caso de la movilidad de los no residentes se analiza su procedencia, se establece el perfil del turista y se caracterizan los viajes.
6. Modelización del sistema de movilidad/transporte. La modelización del sistema de transporte se lleva a cabo a partir de la definición de la estructura del modelo de demanda, de la modelización de la oferta de transporte (red viaria y oferta de transporte público) y de la modelización de la demanda de los residentes (generación y atracción de viajes, modelos de distribución espacial, transformación de Generación-Atracción en Origen-Destino y vehículos equivalentes, modelos de reparto modal y modelo de asignación). La modelización del sistema de movilidad concluye con el establecimiento del Modelo de Reparto de Preferencias Declaradas.
7. La oferta del transporte público. En primer término se lleva a cabo un análisis de la cobertura de la demanda de movilidad (cobertura geográfica e indicadores de calidad) y de las actuales concesiones y operadores de transporte. Este análisis se completa con la determinación del coste de la oferta de transporte público. Ello

permite la generación de nuevas fórmulas de prestación y la definición de los principios que deberían inspirar la nueva oferta de servicios, así como el cálculo de las necesidades financieras que ello implicaría.

8. Economía del transporte público. Este epígrafe se estructura en torno al análisis del transporte público por carretera (cuentas de los operadores en el período 2004–2007, establecimiento de indicadores técnicos y económicos, caracterización de la economía de las líneas de TITSA), que permiten establecer un diagnóstico de la situación actual y el planteamiento de posibles pautas de actuación. Se analiza igualmente el transporte público en el tranvía metropolitano (viajeros y su procedencia, viajeros transportados y viajeros previstos y cuentas de explotación). Por último, se lleva a cabo un análisis y diagnóstico de los modos y los motivos de viaje.
9. Inversiones y actuaciones previstas. La Memoria de Información concluye con una revisión analítica y previsión de actuaciones, referidas tanto a las realizadas en el último cuatrienio, como las diseñadas para el futuro, que se complementa con un análisis de su financiación y con el estudio de los instrumentos jurídicos existentes para la financiación del sistema.

La **Memoria de Ordenación** se estructura a su vez en 5 partes:

1. Diagnóstico, escenarios y Directrices. El Plan plantea dos escenarios de diagnóstico: la situación actual y el Modelo Territorial Previsto en el Horizonte 2016, coincidente con los horizontes del Plan Estratégico de Transporte de Canarias (PETCAN) y del Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte del Ministerio de Fomento (PEIT). Tanto la a situación actual como el horizonte 2016 se definen desde el punto de vista de la demanda de movilidad, de la oferta de transporte y de cómo se resuelven la demanda y la oferta.

Se formula la misión del PTEOTT y sus objetivos generales, así como la misión y los objetivos para los Sistemas de Operación: redes de guaguas, red del Tranvía Metropolitano y Líneas del Tren. En este último caso se establece que: *"Por sus condiciones de capacidad y rigidez operacional, el Tren será en su momento el Sistema de Transporte colectivo más especializado y, por tanto, de mayor jerarquía en la oferta de Transporte Público Colectivo en Tenerife. Su ámbito de operación está en los corredores intercomarcales que ofrecen los mayores potenciales de desviación de Viajeros al*

Transporte Público, por el volumen y concentración origen/destino de los Viajes. Por ostentar la máxima jerarquía funcional, el Tren no tiene más condicionantes de diseño y operación que los derivados de la Demanda de Viajes y los derivados de sus peculiaridades técnicas. (...) la implantación del Tren en Tenerife debe encontrar el mejor compromiso entre las prestaciones en el trayecto ferroviario y las condiciones de accesibilidad a sus estaciones para una población relativamente dispersa en el territorio"

Se establecen igualmente la misión y los objetivos para los servicios e infraestructuras para las relaciones dentro del Área Metropolitana, con el Área Metropolitana y otras intercomarcales, así como para las relaciones comarcales. Se lleva a cabo un diagnóstico de la demanda de movilidad de los residentes y de los turistas tanto en la situación actual como en el horizonte 2016, del sistema viario y de aparcamiento (dotaciones de red viaria, ordenación del territorio y red viaria, utilización y prestaciones y actuaciones previstas, oferta y demanda de aparcamiento, etc.), del transporte público colectivo (posición en el sistema de movilidad y transporte, servicio regular de guaguas e integración de los modos), del intercambio modal y sus instalaciones, y del reparto modal de los viajes. Se completa con un diagnóstico ambiental de la situación actual del transporte en Tenerife, determinando la problemática y los beneficios ambientales generados por el transporte público y sus infraestructuras. Asimismo, se establecen las limitaciones que las diferentes variables ambientales suponen sobre posibles futuras implantaciones de infraestructuras del transporte.

Se realiza igualmente un análisis de las políticas y actuaciones en curso y previstas, entre las que cabe destacar las relativas a los sistemas ferroviarios de alta capacidad. Con respecto al Tren del Norte se señala que aunque sus estudios y tramitación están en una etapa todavía preliminar, el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Tren del Norte lo concibe en términos semejantes a los del Tren del Sur. En este sentido se asume que: i) discurrirá por el mismo corredor que la Autopista TF-5; ii) ofrecerá Altas Prestaciones (220 km/h); y, iii) contará en principio con SIETE estaciones, desde Santa Cruz de Tenerife a Los Realejos. Se señala que el Tren del Norte adolece de un severo problema de trazado por la gran diferencia de cota existente entre Santa Cruz y La Laguna, lo que obligará a introducir fuertes pendientes y a conectar con la infraestructura del Tren del Sur en Añaza para acceder a Santa

Cruz; y que constituye una apuesta radical por los sistemas ferroviarios de alta capacidad y por una concreta configuración del Coste generalizado en la Cadena de Viaje. Se pretende que el Tren del Norte contribuirá al desvío del reparto modal en favor del transporte público colectivo y a la descongestión del viario en el corredor de la TF-5.

Como corolario a lo anteriormente expuesto, el PTEOTT elabora una relación de problemas estructurada en cuatro grandes bloques: demanda de movilidad obligada y motorizada, implantación del transporte público colectivo, oferta del transporte regular de guaguas y economía del transporte regular de guaguas.

De todo lo anteriormente expuesto emanan las Directrices de ordenación y coordinación que se estructuran en:

- Directrices para el transporte público.
- Directrices para el servicio de guaguas.
- Directrices para el transporte privado.
- Directrices para el planeamiento urbano.

2. Generación y evaluación de alternativas. El PTEOTT parte de la definición de dos grandes escenarios: el escenario sin políticas para la moderación de la movilidad (SIN-PMM), que constituye la Alternativa CERO del Plan, y el escenario con políticas para la moderación de la movilidad, (CON-PMM), que reflejará las distribuciones territoriales mejor compensadas de la Población y del Empleo, y, en cuanto sea posible y sea significativo, de los Centros Educativos y los Equipamientos Comerciales y Sanitarios. Como resultado, esas distribuciones mejor compensadas darán lugar a menores Flujos de Viajes en medios motorizados que en el Escenario SIN-PMM.

Se plantean igualmente escenarios en relación con la existencia de políticas para el transporte privado (CON-PTP), que reflejará las condiciones previsibles en la competitividad de este transporte, si en el futuro se aplican políticas concretas para el transporte privado que persigan un reparto de los viajes más favorable al transporte público colectivo y sin ellas (SIN-PTP). A juicio del PTEOTT, no procede tomar en cuenta un posible escenario en que el Cabildo Insular de Tenerife se comprometiera en una nueva política de moderación de la movilidad y no lo hiciera en una nueva política para el transporte privado. En consecuencia son tres los escenarios conjuntos que sirven

luego de marco a la evaluación de alternativas: escenario SIN–PMM / SIN–PTP; escenario SIN–PMM / CON–PTP; y escenario CON–PMM / CON–PTP.

Teniendo en cuenta estos tres escenarios se plantean, además de la alternativa 0, otras tres alternativas, constituyendo cada una de ellas un conjunto de propuestas de actuación en materia de transporte público, independientes entre sí. La Alternativa CERO se corresponde con el Modelo Territorial Previsto del Diagnóstico y con sus hipótesis sobre la demanda de movilidad y sobre la oferta de transporte. Sólo se somete a evaluación en el escenario SIN Políticas de Moderación de la Movilidad y SIN Política para el Transporte Privado (Escenario SIN–PMM / SIN–PTP).

Considerando que la existencia del Tren del Sur va a formar parte de todas las alternativas de actuación en materia de transporte público, las alternativas se crean a partir de los siguientes elementos:

- La configuración general de la red de guaguas: se diferencian aquellas alternativas en que esta red se configura como Red Funcionalmente Uniforme y aquellas en que se configura como Red Funcionalmente Clasificada ya en el Horizonte 2016.
- La implantación del Tren del Norte, con la consecuente remodelación de la red de guaguas en su ámbito de influencia, que sólo se tiene en cuenta en el horizonte temporal 2027.
- La extensión y cobertura territorial del Servicio Regular de Guaguas: se consideran distintas alternativas de actuación aquellas en las que la red de guaguas se configura como Red Clasificada Extensa y aquellas en que se configura como Red Clasificada Concentrada ya en 2016.

La combinación de estos elementos permite la definición de cuatro alternativas en dos horizontes diferentes. Teniendo en cuenta los tres escenarios definidos con anterioridad, resultan NUEVE combinaciones de Escenarios y Alternativas en cada horizonte temporal.

La evaluación de las Alternativas se realiza mediante un procedimiento de evaluación multicriterio, que tiene en cuenta criterios, indicadores y variables técnicas, económicas y jurídicas. A ello se añaden como variables cualitativas la sostenibilidad ambiental, la coherencia con los

objetivos del PIOT y las afecciones al medio humano en términos de mejora de la calidad de vida.

En lo que respecta al Horizonte 2016:

- Para el escenario “00”, cuando no se contemplan políticas concretas para el transporte privado ni para la moderación de la movilidad, las cuatro alternativas consideradas (cero, uno, dos y tres) obtienen índices de evaluación muy semejantes.
- Para el Escenario “OP”, que contempla Políticas concretas para el Transporte Privado pero no incluye Políticas para la Moderación de la Movilidad: las Alternativas UNO, DOS y TRES obtienen índices de Evaluación netamente superiores a los que obtienen las cuatro Alternativas en el Escenario “00”; la Alternativa DOS, que remodela la red de guaguas dándole una estructura clasificada, es mejor que la Alternativa UNO, que tiene una estructura uniforme; y la Alternativa TRES, que reduce la oferta convencional de servicios de guagua sustituyéndola por un Cuarto Modo de Transporte (a la Demanda) es mejor que la Alternativa DOS.
- Para el Escenario “MP”, que contempla políticas concretas para el transporte privado y para la moderación de la movilidad, las Alternativas DOS y TRES obtienen índices de Evaluación superiores a los que obtienen en el Escenario “OP”.

Todo ello puede sintetizarse en dos conclusiones significativas:

- La calidad de las combinaciones Alternativa–Escenario es proporcional al nivel de intervención de las políticas de toda índole que favorecen la competitividad del transporte público.
- Los efectos globales de la creación de infraestructuras y de instalaciones intermodales parecen limitados, cuando no van asistidos por políticas concretas para el transporte privado y para la movilidad.

Para el Horizonte 2027, los desarrollos y resultados muestran a primera vista un esquema de evaluación bastante distinto del descrito para el Horizonte 2016. La diferencia determinante está en los resultados obtenidos por la Alternativa CERO, que en 2027 se muestra siempre con mayor jerarquía que las Alternativas UNO y DOS e incluso con mayor jerarquía que la Alternativa TRES en el Escenario “00”. Ello es así porque la alternativa CERO no contempla el Tren del Norte, que



*Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte*

**DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA**

sí se incluye en las otras alternativas (UNO, DOS y TRES). A juicio del Equipo que ha elaborado el Avance del PTEOTT, el Tren del Norte considerado por sí solo no tendrá la competitividad suficiente para compensar las desventajas inmediatas de su creación (particularmente el coste de la inversión y la ocupación de suelo). El Tren del Norte sólo podrá compensar esas desventajas en tanto en cuanto otras políticas concretas (Transporte Privado y Movilidad) contribuyan a mejorar su competitividad particular o la competitividad general del Sistema de Transporte Público Colectivo.

El Equipo que ha elaborado el Avance del PTEOTT considera así oportuno proponer a la Dirección del Estudio que adopte para el desarrollo del Avance la Combinación Alternativa–Escenario denominada TRES–MP:

- Que promueve la implantación de políticas concretas para el transporte privado, que persigan un reparto de los viajes más favorable al transporte público.
 - Que promueve la implantación de políticas territoriales y urbanísticas para la moderación de la movilidad motorizada.
 - Que impulsa la inversión en infraestructuras e instalaciones que favorezcan la competitividad de los servicios de guaguas y el intercambio modal.
 - Que lleva implícita: la remodelación del servicio de guaguas con objeto de configurar una red que tenga una Estructura Clasificada, y la reducción de la oferta del servicio de guaguas en las líneas y zonas de menor ocupación sustituyéndolo en éste último caso por un cuarto modo de transporte (a la demanda).
3. Justificación ambiental. En este epígrafe se formulan los objetivos ambientales y criterios generales del PTEOTT así como su adecuación a los objetivos ambientales del planeamiento superior. Se lleva a cabo una evaluación ambiental de las alternativas de ordenación y una evaluación de las consecuencias ambientales de las determinaciones del plan. Se establecen como objetivos ambientales los siguientes:
- La ordenación y modulación de la movilidad obligada.
 - El cambio modal favorable al transporte público.

- El fomento de la intermodalidad a través de la ordenación de la red y de infraestructuras.
- El fomento del transporte público, mejorando la red de guaguas a través de su reordenación a nivel insular y consolidando las actuaciones ya previstas para el transporte público guiado (ampliación de líneas de tranvía, trenes del Sur y Norte), coordinando los diferentes modos estableciendo una jerarquía funcional, evitando duplicidades en el servicio; creando intercambiadores y aparcamientos de disuasión, y mediante políticas tarifarias especiales para el transporte público, etc.
- El fomento de medios de transporte menos contaminantes.
- La reducción de la contaminación atmosférica y acústica.

Se lleva a cabo un análisis de la adecuación del PTEOTT a los objetivos ambientales de las Directrices Generales de Ordenación (Directriz 99. Principios (NAD), Directriz 100. Objetivos (ND), Directriz 101. Gestión (ND) y Directriz 102. Ordenación (ND)) y a los objetivos ambientales del PIOT.

En lo que se refiere a la evaluación ambiental de las alternativas de ordenación, se considera el comportamiento de las alternativas anteriormente definidas y descritas en relación con la contaminación acústica, la contaminación atmosférica, el consumo de suelo y la calidad de vida. Ello se realiza para los horizontes temporales 2016 y 2027.

La evaluación de las consecuencias ambientales de las determinaciones del Plan parte del análisis y justificación de la alternativa seleccionada y su grado de adecuación a los criterios y objetivos ambientales definidos. Tanto en el horizonte 2016 como en el 2027, la alternativa seleccionada desde el punto de vista ambiental es la TRES-MP. La combinación de los criterios ambientales, a los cuales se les asigna un determinado peso, y la participación de cada uno de los indicadores dentro de los criterios, determinan, tras las valoraciones cualitativas y cuantitativas de cada uno de los indicadores, que sea la que más puntuación tiene y por tanto sea la más favorable, lo que coincide con la evaluación multicriterio general. Posteriormente se lleva a cabo una valoración detallada y signo de los impactos inducidos por las determinaciones contenidas en el instrumento de planeamiento y en concreto a partir de las actuaciones planteadas en la alternativa TRES-MP, alternativa seleccionada en ambos horizontes, 2016 y 2027. La justificación

ambiental concluye con una descripción y justificación del conjunto de medidas ambientales protectoras y correctoras para ambos horizontes.

4. Esquema de Normativa Básica. A la luz del análisis realizado y de las misiones y objetivos planteados se trata de definir qué aspectos precisarían de una actuación normativa/reguladora por parte del PTEOTT, con el fin de implantar el Modelo de ordenación propugnado. A nivel de grandes líneas estratégicas, la acción normativa/reguladora del PTEOTT se orienta en tres ejes:
- Mejora del funcionamiento del sistema de transporte público. Las líneas directrices giran en torno a actuar normativamente para garantizar las infraestructuras y servicios necesarios, en términos de oferta y demanda de servicios, de infraestructuras y de coordinación institucional.
 - Implementar medidas en materia de transporte privado tendentes a moderar su competitividad respecto al transporte público y a repercutir sobre éste las deseconomías de escala que genera.
 - Establecer recomendaciones para garantizar que actuaciones de Ordenación Territorial ayuden a moderar el volumen de la demanda de movilidad, atemperando los desequilibrios espaciales de la población, del empleo y de los equipamientos y con el objetivo de disminuir, a mínimos compatibles con las exigencias económicas de rentabilidad, la movilidad obligada o semiobligada.
5. Programa de actuaciones. El PTEOTT diferencia actuaciones en materia de infraestructuras ajenas al mismo y aquellas que le son propias. Previamente define aquellas actuaciones ya previstas (SIN PTEOTT):
- Red Viaria, distinguiendo entre la mejora de carreteras existentes y nuevas carreteras.
 - Transporte público, centrado en la implantación de sistemas ferroviarios de Alta Capacidad y el desarrollo del tranvía metropolitano, de acuerdo con los Planes Territoriales de Infraestructuras aprobados (Línea 3 del Tranvía Metropolitano y complementación de las Líneas 1 y 2 y trenes de Altas Prestaciones del Sur y Norte)
 - Centros de Atracción y Generación: el Puerto de Granadilla (desarrollo de la Plataforma Logística adyacente) y los Hospitales Comarcales del Norte y del Sur.

Además, el PTEOTT considera tres tipos de actuaciones: las que son comunes en todas las alternativas, las que forman parte de cada una de ellas y las que forman parte de los escenarios. Entre las actuaciones comunes a todas las alternativas se encuentran:

- La creación de los mecanismos que, mediante la cooperación interadministrativa garanticen la funcionalidad del Sistema de Transportes.
- La implantación de un Marco Tarifario unificado para el transporte público.
- La implantación de un sistema de información unificado sobre la oferta multimodal de transporte de viajeros, susceptible de integrarse en un Sistema de Información igualmente unificado para todo el Archipiélago.

Las actuaciones específicas de cada alternativa y las correspondientes a los escenarios se subdividen en dos clases: las actuaciones en el marco de Políticas en materia de Transporte privado y las actuaciones en el marco de las Políticas de Moderación de la Movilidad. Estas actuaciones no constituyen acciones directas del PTEOTT, y requieren la intervención de otras áreas fuera del transporte, especialmente las primeras. No obstante el PTEOTT plantea acciones en este sentido, tales como:

- Seguimiento no anticipativo de la demanda de transporte privado.
- Políticas de aparcamiento.
- Controles de la velocidad.
- Imputación de externalidades.
- Creación de una nueva cultura
- Medidas de planeamiento urbanístico que induzcan un cambio en las pautas de reparto modal más favorable a los modos no motorizados y colectivo.

El **Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA)** se adapta en su estructura y contenido a lo establecido en el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 26 de marzo de 2009, relativo a la Aprobación del Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad de Planes Territoriales Especiales de Transportes (BOC nº 86, de 7 de mayo de 2009, Resolución de 22 de abril de 2009).

El ISA parte de un análisis de la situación actual y problemática existente, tanto del transporte terrestre como desde el punto de vista ambiental en términos de



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA



ocupación del suelo, dispersión urbanística, congestión de la red viaria y contaminación atmosférica y acústica. Se lleva a cabo igualmente una proyección de la probable situación ambiental en el caso de no aplicarse el Plan, así como de la problemática ambiental preexistente en las futuras áreas de implantación de infraestructuras, en relación con la alternativa seleccionada.

En el horizonte 2016 se contemplan tres actuaciones:

- Intercambiadores principales, cuya localización no se conoce y para la que se darán directrices en fases posteriores.
- Intercambiadores de proximidad, a ubicar previsiblemente en suelo urbano.
- Carriles bus: el de Santa Cruz-Los Rodeos sobre la actual TF-5 y el Adeje-Guaza sobre la ampliación al tercer carril de la autopista.

En el horizonte 2027 se contemplan:

- El tren del Norte, con cerca de un 50% de su recorrido en túnel, aunque con afección a barrancos y zonas de cultivo.
- Intercambiadores principales y de proximidad, que presumiblemente se ubicarán en suelo urbano.

El ISA lleva a cabo un análisis ambiental con tres elementos esenciales: el inventario, la determinación de las limitaciones de uso derivadas de algún parámetro ambiental (espacios naturales protegidos, ZECs, ZEPAs, etc.), así como una caracterización de la dinámica de transformación del territorio y un diagnóstico de sus potencialidades, centrado en las Áreas de Regulación Homogénea del PIOT y en su capacidad de uso. Se plantean seguidamente los objetivos de protección ambiental tanto genéricos, como del planeamiento superior relacionado con el PTEOTT y los del propio Plan que son:

- Fomento de la intermodalidad
- Fomento del transporte público
- Fomento de medios de transporte menos contaminantes
- Reducción de la movilidad motorizada
- Reducción de la contaminación atmosférica y acústica
- Reducción de la movilidad obligada

Posteriormente se realiza una descripción de las alternativas en los horizontes 2016 y 2027, que se analizan desde el punto de vista ambiental.

En el horizonte 2016 la diferencia entre las alternativas propuestas desde el punto de vista de una posible afección ambiental es reducida. El análisis se centra inicialmente en las infraestructuras que se incluyen en cada una de ellas: intercambiadores principales, de proximidad, estaciones de guaguas, paradas preferentes y carriles-bus, comparándose dichas infraestructuras, esencialmente por su número. El análisis ambiental se centra entonces en cuatro parámetros: contaminación acústica (a través de la oferta kilométrica de cada uno de los modos de transporte), contaminación atmosférica (a través de las emisiones de CO2 para cada uno de los modos de transporte), consumo de suelo (superficie ocupada por las diferentes infraestructuras de transporte) y calidad de vida (se entiende que la calidad de vida mejora con el incremento del número de infraestructuras modales de transporte, con la reorganización de la red de guaguas, con la inclusión de un cuarto modo de transporte y con la aplicación de PTP y de PMM).

El ISA afirma que la mejor alternativa resulta ser la TRES-MP, por la combinación de los escenarios de reducción de viajes motorizados, con la desincentivación en el uso del transporte privado, junto con la reordenación de la red.

En el horizonte 2027 se incluye el Tren del Norte, así como las infraestructuras modales de transporte relacionadas con él, en todas las alternativas salvo en la CERO y se evalúan las mismas variables ambientales que en el horizonte 2016. De nuevo en este horizonte la alternativa TRES-MP es la más valorada desde el punto de vista ambiental. En este caso la alternativa CERO-00 ocupa la segunda posición, al no incluir el Tren del Norte, por lo que se reduce la ocupación de suelo y la inclusión del tren no supone una reducción significativa de emisiones contaminantes ni de ruido.

En relación con los efectos previsibles generados por la alternativa seleccionada sobre la ordenación del transporte, se señalan:

- Sobre la emisión de gases contaminantes: POSITIVO por cuanto que supone una reducción con respecto a la alternativa CERO en ambos horizontes.
- Sobre la contaminación acústica: POSITIVO, por cuanto que supone una reducción del tráfico rodado con respecto a la alternativa CERO en ambos horizontes.
- Sobre el consumo de suelo y la fragmentación del territorio: En el horizonte 2016, la alternativa seleccionada supone un incremento de la superficie ocupada con respecto a la alternativa CERO mayor en unas 6 has, debido a un número mayor de intercambiadores de proximidad y de carriles bus. En el horizonte 2027 el incremento de la superficie ocupada por la alternativa

seleccionada es mucho mayor que el correspondiente a la alternativa CERO (entorno a un 56% más), debido esencialmente al Tren del Norte.

- Sobre el consumo energético: Se estima una reducción en el consumo de los vehículos privados en la alternativa seleccionada, así como en el de las guaguas (por su menor oferta kilométrica), el del tranvía permanece estable en ambas alternativas y en ambos horizontes y se incrementa en el caso del tren en la alternativa seleccionada (al incluirse el tren del Norte). Se considera pues que el efecto será POSITIVO, en el caso de la alternativa seleccionada.
- Sobre el reparto modal del transporte: Se considera que la alternativa seleccionada producirá una disminución de los viajes motorizados y que el acercamiento de los viajes influirá positivamente en la realización de viajes no motorizados.
- Sobre la congestión viaria: sólo se considera relevante la reducción en el número total de viajes, debido a la minimización de los desplazamientos motorizados internos que debería traducirse en una menor congestión.

Por lo que respecta a los efectos ambientales previsibles derivados del funcionamiento de las infraestructuras y equipamientos previstos en el PTEOTT, se describen de manera genérica los relativos a la gestión de residuos, el impacto acústico y el consumo de energía, discriminando entre Metropolitano y Titsa. Se describen también los relativos a contaminación lumínica, biodiversidad y el incremento del tráfico y sus requerimientos.

En cuanto a los efectos ambientales generados en el supuesto de previsión de nuevas infraestructuras de transporte u otra inversión asociada de carácter puntual, en el horizonte 2027, los posibles efectos del Tren del Norte se producirán con respecto a la geomorfología, por los necesarios desmontes y terraplenes, la hidrología superficial por la necesidad de construcción de viaductos, la flora y la fauna del ámbito, las parcelas agrícolas en producción, así como los núcleos poblacionales y viviendas dispersas cercanas al trazado por el incremento de los niveles de ruido.

El Plan resalta aquellas actuaciones que a su vez actúan como medidas protectoras o correctoras y recoge una serie de indicadores de estado, presión y respuesta, destacando aquellos para los que no ha sido posible completar.

1.2.2.8. Planeamiento Urbanístico de los términos municipales afectados.

En siguiente tabla se resume la situación del planeamiento urbanístico en el ámbito de estudio en el momento de redactar la presente memoria.

Tabla 1.3 - Situación del planeamiento urbanístico en el ámbito de estudio

Municipio	Figura de planeamiento
Los Realejos	PGOU. Adaptación básica al TRLOTENC (D.L. 1/2000) Acuerdo de la COTMAC de aprobación definitiva y de forma parcial el 5 de abril de 2004 publicado en el BOP de Santa Cruz de Tenerife núm. 150, lunes 25 de octubre de 2004 y en el BOC el día 13 de octubre de 2004. Posteriormente, se han realizado las siguientes aprobaciones definitivas parciales: <ul style="list-style-type: none"> • Aprobación definitiva parcial aprobado el 28 de julio de 2005, publicado en el BOC el 18/10/2005. • Aprobación definitiva parcial aprobado el 23 de marzo de 2007, publicado en el BOC el 5/07/2007. • Aprobación definitiva parcial aprobado el 27 de marzo de 2007, publicado en el BOC el 5/07/2007. • Aprobación definitiva parcial aprobado el 30 de julio de 2008, publicado en el BOC el 07/11/2008 y en el BOP el 1/12/2008. La aprobación definitiva de la revisión del PGOU de Los Realejos SUSNO ¹ 11, se ha publicado en el BOC con fecha 4/01/2010 y con fecha 22/01/2010 en el BOP. (Actualmente se encuentra en tramitación la revisión del PGOU, el Avance fue aprobado el 26 de enero de 2012 y publicado en el BOP el 15/02 de 2012)
Puerto de la Cruz	PGOU. Adaptación básica al TRLOTENC (D.L. 1/2000) Acuerdo de la COTMAC de aprobación definitiva condicionada de 2 de abril de 2003. Publicado en el BOC nº121 de 23 de junio de 2006, una vez corregidas las deficiencias, y en el BOP nº 199 de 13 de noviembre de 2007.
La Orotava	PGOU. Adaptación plena al TRLOTENC (D.L. 1/2000). Acuerdo de la COTMAC de aprobación definitiva parcial de 2 de febrero de 2002 publicado en el BOC nº 117 el 18 de junio de 2004. La COTMAC, el 3 de abril de 2008, toma conocimiento del cumplimiento de la Sentencia firme que anula el Sistema General de Espacios Libres en el ámbito de Las Candías y procede al estampillado de la correspondiente diligencia de nulidad tanto en planos como en normativa.
Santa Úrsula	PGOU. Adaptación básica al TRLOTENC (D.L. 1/2000) Acuerdo de la COTMAC de aprobación definitiva parcial y condicionada de 28 de julio de 2004. Publicado en el BOC nº 107 de 2 de junio de 2006, y en el BOP nº 98 de 17 de junio de 2005. Actualmente cuenta con un Documento de Aprobación Inicial. BOC Nº 206 de 14 de octubre de 2008 y BOP nº 198 de 6 de octubre de 2008.
La Victoria de Acentejo	Actualmente siguen vigentes las Normas Subsidiarias de 1991. El PGOU está en fase de aprobación inicial. (Adaptación a la Ley 19/2003 de 14 de abril de Directrices y al PIOT). Pendiente de la aprobación de la COTMAC. (BOP 41/2009 - 4/3/2009)
La Matanza de Acentejo	PGOU. Aprobación Definitiva de la Adaptación Básica al TRLOTENC (D.L. 1/2000). El 3 de marzo de 2004 el COTMAC aprobó el PGO en su totalidad una vez cumplidas las condiciones impuestas en la aprobación parcial. (20/04/2004 en el BOC 075/04 y el 10/09/2003 en el BOP 114/03)
El Sauzal	El Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana de El Sauzal fue aprobado

¹ Suelo urbanizable sectorizado no ordenado



Municipio	Figura de planeamiento
	por acuerdo de la COTMAC el 1 de octubre de 2010, publicada en el BOC nº 249 el 21/12/2011 y en el BOP nº 211 de 28/12/2011.
Tacoronte	PGOU. Adaptación básica al TRLOTENC (D.L. 1/2000). El 5 de noviembre de 2003 la COTMAC aprueba de manera definitiva y parcial el PGOU (BOC 2004/162 de 23 de agosto). El 19 de junio de 2006 la COTMAC aprobó definitivamente la clasificación del suelo por el que discurren las infraestructuras viarias, que había quedado suspendida en el acuerdo de 5 de noviembre 2003, publicado en BOC nº 136 de 14 de julio de 2006. La aprobación inicial del nuevo PGOU (julio 2009) fue revocada, el nuevo PGOU está en la fase de avance.
Tegueste	PGOU. Adaptación básica al TRLOTENC (D.L. 1/2000). El 25 de junio de 2003, la COTMAC acordó la aprobación definitiva parcial con reservas de subsanación. Actualmente el PGOU se encuentra en fase de aprobación provisional, aprobada el 2 de diciembre de 2010.
La Laguna	PGOU. Adaptación básica al TRLOTENC (D.L. 1/2000). aprobado definitivamente y de forma parcial, mediante Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, de 7 de octubre de 2004. Entrada en vigor el 14 de mayo de 2005 (Publicado en el BOC nº 67, de 6 de abril de 2005 y BOP nº 64, de 25 de abril de 2005). Posteriormente se han realizado las siguientes aprobaciones parciales: <ul style="list-style-type: none"> • Aprobación parcial por acuerdo de la COTMAC. BOC nº 127 el 30/06/2005. • Aprobación parcial por acuerdo de la COTMAC. BOC nº 200 el 11/10/2005. • Aprobación parcial por acuerdo de la COTMAC. BOC nº 126 el 8/11/2006. • Aprobación parcial por acuerdo de la COTMAC publicado en el BOC nº 138 el 11 de julio de 2007. Actualmente se encuentra en tramitación un nuevo PGOU. El avance fue aprobado el 12 de febrero de 2009 y publicado en el BOC nº 49 del 13 de marzo de 2009.
Santa Cruz de Tenerife	PGOU. Adaptación básica al TRLOTENC (D.L. 1/2000). Aprobación definitiva parcial por acuerdo de la COTMAC del 30 de noviembre de 2005. Publicado en el BOC nº 29 el día 10 de febrero de 2006 y en el BOP nº 30 el día 1 de marzo de 2006. Aprobado provisionalmente la revisión del PGOU el 21 de diciembre de 2010, publicado en el BOP nº 246 el 24/12/2010
Candelaria	PGOU. Adaptación plena al TRLOTENC, a las directrices y al PIOT. Aprobado por acuerdo de la COTMAC el 10 de noviembre de 2006, publicado en el BOC nº 92 de 8 de mayo de 2007 y BOP nº 71 de 17 de mayo de 2007.
Arafo	PGOU (Adaptación básica, modificaciones puntuales y texto refundido) aprobado por la COTMAC en sesión celebrada el 26 de enero de 2005, publicado en el BOC nº 63 de fecha 31 de marzo de 2005, y su texto integro publicado en el BOP nº 59 de fecha 18 de abril de 2005. Actualmente se encuentra en tramitación la revisión del PGOU (Adaptación plena al PIOT y las directrices de Ordenación General y Turismo de Canarias).
Güímar	PGOU. Adaptación al TRLOTENC. Aprobación definitiva parcial por la COTMAC el 6 de mayo de 2003, publicado en el BOC nº 130 de 5 de julio de 2005 y BOP nº 118 de 22 de julio de 2005.

Fuente: Elaboración propia

Como puede apreciarse, la totalidad de los municipios incluidos en el ámbito de estudio cuenta como figura de planeamiento urbanístico la del Plan General de Ordenación Urbana, aunque en fases diferentes de aprobación (inicial o definitiva) y en distintos grados (parcial o total). El único municipio cuyo Plan General se encuentra en fase de aprobación inicial es el municipio de La Victoria de Acentejo por lo que todavía continúan vigentes las Normas Subsidiarias de 1991. En todos

los casos se ha realizado ya la adaptación al Decreto Ley 1/2000 de 23 de julio, de Medidas Urgentes en Materia de Ordenación del Territorio y del Turismo de Canarias, al Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias y al Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

Estas adaptaciones permiten el establecimiento de tres grandes clases de suelo:

- Suelo Rústico
- Suelo Urbano
- Suelo Urbanizable

La clasificación del Suelo Rústico en distintas categorías, aunque con ligeras matizaciones en cuanto a su denominación y regulación, se adapta a las tres clases esenciales de suelo definidas por el PIOT en sus Áreas de Regulación Homogénea, en correspondencia con lo dispuesto en el DL 1/2000:

- Suelo Rústico de Protección Ambiental
- Suelo Rústico de Protección de los Valores Económicos
- Suelo Rústico de Protección Territorial

Así como a otras tres categorías cuya justificación se encuentra en su capacidad para admitir usos de naturaleza urbana o infraestructuras y equipamientos de carácter estratégico:

- Áreas de interés estratégico
- Áreas urbanas
- Áreas de expansión urbana

Dados el número y la complejidad de los instrumentos de planeamiento a considerar se ha realizado un esfuerzo de homogeneizar las distintas clasificaciones que regulan el suelo en el corredor del Norte y que quedan reflejadas en el plano 1.15 del Documento nº 3 Cartografía del presente Plan.

Se han cartografiado cinco grandes categorías de suelo, que se describen a continuación:

A. SUELO RÚSTICO

El suelo rústico está conformado por los terrenos que se incluyen en esta clase al concurrir en ellos alguna de las condiciones, circunstancias o valores determinados para dicha clasificación en la legislación, urbanística ambiental o sectorial; o por considerarse conveniente preservarlos de acuerdo al modelo territorial elegido.



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA

Se han establecido dos grandes categorías de suelo rústico: Suelo Rústico de Protección y Suelo Rústico de Asentamientos.

El Suelo Rústico de Protección es aquél que por sus valores ambientales, naturales, productivos, culturales, territoriales o paisajísticos precisa de especial protección. En función de dichos valores se ha discriminado entre:

Por sus valores naturales o culturales precisados de protección ambiental:

- Suelo Rústico de Protección Natural
- Suelo Rústico de Protección Paisajística
- Suelo Rústico de Protección Costera
- Suelo Rústico de Protección de Entornos (en este caso para la preservación de las perspectivas y de los procesos ecológicos de Espacios Naturales Protegidos).
- Suelo Rústico de Protección Cultural

Por sus valores económicos y para el establecimiento de infraestructuras:

- Suelo Rústico de Protección Agraria
- Suelo Rústico de Protección Hidrológica
- Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras
- Suelo Rústico de Protección Territorial

Se incluyen en esta última categoría los terrenos que en el modelo de ordenación territorial no ostentan una vocación específica que exija la protección de sus valores naturales o productivos, ni forman parte del sistema de núcleos urbanos, pero que constituyen una reserva fundamental de un recurso escaso como es el territorio disponible y en especial del valor del medio rural no ocupado, así como la salvaguarda de su capacidad de sustentación de desarrollo urbanístico.

El criterio general en el Suelo Rústico de Protección es el mantenimiento o la mejora de los valores que le han hecho acreedor de tal protección, por lo cual y por lo general se consideran usos característicos del suelo rústico:

- Los que engloban actividades productivas agropecuarias (agrícolas y ganaderas.)
- La defensa, conservación, mejora y rehabilitación del medio natural.

Se prohíben en ellos las edificaciones, las infraestructuras y los movimientos de tierras. Sin perjuicio de lo dicho anteriormente pueden considerarse compatibles en

el suelo rústico, con las salvedades o limitaciones que establece cada una de las figuras de planeamiento consideradas para cada categoría del Suelo Rústico, y cuyo emplazamiento sea necesariamente en dicha clase de suelo, y que, en la mayoría de los casos, se legitimen a través de las figuras de Calificación Territorial o Proyecto de Actuación Territorial, entre otros que no interesan a los objetivos del presente trabajo, la ejecución y el mantenimiento de las obras públicas de infraestructuras y de las dedicadas a la conservación del medio físico y del paisaje.

Por su parte el Suelo Rústico de Asentamientos, distinguiendo entre asentamientos agrícolas y rurales, se define por la existencia y necesaria preservación de formas tradicionales de poblamiento rural. Se denominan Asentamientos Rurales a las entidades de población existentes en suelo rústico con mayor o menor grado de concentración, generalmente sin vinculación actual con actividades primarias, cuyas características no justifican su clasificación y tratamiento como suelo urbano. El Suelo rústico de asentamiento agrícola, se refiere por su parte a áreas de explotación agropecuaria en las que haya tenido lugar un proceso de edificación residencial relacionado con dicha explotación, definiéndose para la ordenación, con la debida proporción, entre la edificación y la actividad agropecuaria correspondiente.

B. SUELO URBANIZABLE

Se incluye en esta clase de suelo los susceptibles de transformación, mediante su urbanización y que sirvan de soporte del desarrollo urbanístico de los distintos municipios, no siendo edificables hasta que no se ejecute la urbanización de su planeamiento parcial. El suelo Urbanizable pasará a Urbano mediante la ejecución del planeamiento parcial y a medida que se realicen los elementos de urbanización previstos y se cumplan las obligaciones de los propietarios y otros agentes actuantes.

El artículo 53 del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias distingue entre:

- Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado: cuando se ha producido directamente su ordenación pormenorizada
- Suelo Urbanizable Sectorizado no Ordenado: cuando no se ha producido ordenación alguna. Este suelo puede adoptar alguna de las siguientes categorías: turístico, estratégico, (que es el reservado por el planeamiento para la localización o el ejercicio de actividades industriales o del sector terciario relevantes para el desarrollo económico o social) y diferido, integrado por el restante suelo urbanizable no sectorizado.

C. SUELO URBANO

Este suelo está conformado por:

- Aquellos terrenos, integrados o ser susceptibles de integrarse en la trama urbana, bien porque ya están transformados por la urbanización, bien porque ya están consolidados por la edificación, al ocupar la misma al menos dos terceras partes de los espacios aptos para ello.
- Aquellos que, en ejecución del planeamiento urbanístico, hayan sido efectivamente urbanizados de conformidad con sus determinaciones.

Se han discriminado distintas categorías:

- Suelo urbano consolidado: conformado por aquellos terrenos que cuenten con acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales y suministro de energía eléctrica, en condiciones de pleno servicio tanto a las edificaciones preexistentes como a las que se hayan de construir, además de aquellos terrenos que contando con los anteriores servicios dispongan también de los de pavimentación de calzada, encintado de aceras y alumbrado público.
- Suelo urbano no consolidado: integrado por el restante suelo urbano.

En cualquiera de estas dos categorías es posible encontrar:

- Suelo Urbano de interés cultural, por contar con elementos de patrimonio arquitectónico o etnográfico, formen o no conjuntos y estén o no declarados bienes de interés cultural.
- Suelo Urbano de renovación o rehabilitación urbana, por quedar sujeto a operaciones que impliquen su transformación integrada.

D. SISTEMAS GENERALES

Los Sistemas Generales constituyen elementos fundamentales del modelo de organización y de la ordenación urbanística estructural que los instrumentos de planeamiento urbanístico definen para cada municipio. Se trata de espacios reservados para el establecimiento de infraestructuras y servicios, por lo general de carácter público, pero que también pueden ser de titularidad privada. Pueden situarse bien sobre "Suelo No Urbanizable de Sistemas Generales" o sobre cualquier

otra categoría de ordenación, siendo las más frecuentes el Suelo Urbano Consolidado y No Consolidado. Es frecuente igualmente que se califiquen como Suelo Rústico de Protección Económica de Infraestructuras y Equipamientos.

E. ÁREAS SUSPENDIDAS SEGÚN ACUERDOS DE LA COTMAC

Se trata, por lo general, de Planes Parciales de Suelo Urbanizable Sectorializado no Ordenado que, por una razón u otra, no cuentan con la aprobación de la COTMAC para su posterior desarrollo.

1.2.3. Documentos de definición de infraestructuras

1.2.3.1. Plan Estratégico del Transporte de Canarias

El Plan Estratégico de Transporte de Canarias (PETCAN) es una figura de planeamiento que tiene su origen en las Directrices de Ordenación General aprobadas por la Ley 19/2003 de la Comunidad Autónoma de Canarias (Título V, "Infraestructuras y Transporte"; Capítulos I a VI; Directrices nº 81 a 102).

El PETCAN se plantea tres objetivos fundamentales:

- Contribuir, al desarrollo, articulación y optimización de los tres elementos que configuran la oferta multimodal de transportes (infraestructuras, servicios y sector productivo).
- Contribuir a la mejor ordenación de las demandas de movilidad de viajeros y mercancías.
- Contribuir, en consecuencia, a que la oferta multimodal de transportes atienda a las demandas de movilidad en condiciones apropiadas de calidad y de coste y con una perspectiva sostenible a medio y largo plazo.

En su concreción en la isla de Tenerife el PETCAN parte de un análisis de la movilidad de basado en su división en 7 zonas: Candelaria, Güímar, Arona, Icod, La Orotava, Tacoronte y Santa Cruz-La Laguna.

El análisis de la movilidad realizado establece que la isla de Tenerife se encuentra claramente polarizada en dos áreas generadoras de actividad y por ende de movilidad obligada, que son Santa Cruz-Laguna y Arona. La Orotava aparece bastante equilibrada en equipamientos aunque no es capaz de retener los viajes obligados, debiendo desplazarse hacia Santa Cruz y Arona. La movilidad no obligada (ocio y compras) tiene como núcleo principal el área capitalina y desde los



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA



últimos años el aumento de superficie comercial en La Orotava ha actuado de manera positiva en la contención de viajes por este motivo hacia la capital.

El modelo conceptual que se plantea en el Plan Insular de Ordenación consolida esta estructura y ha sido elaborado a partir del reconocimiento y aceptación de las pautas que han dirigido los procesos de transformación territorial y de la estructura consolidada, fomentando su reforzamiento y limitando los procesos que tienden a desvirtuarla.

El PETCAN analiza posteriormente el sistema de transportes de Tenerife, que está basado en la red de carreteras, donde coexisten el vehículo privado, el transporte público de pasajeros regular y discrecional y el transporte discrecional de mercancías, que sirve como colector y distribuidor de viajes de media larga distancia, hacia y desde la Red Transcanaria de Transportes (RTT). En el momento de su redacción estaba ya en estudio el proceso implantación de corredores ferroviarios al Norte y Sur de la isla, éste último con un Plan Territorial Especial aprobado en mayo de 2009.

La fase de diagnóstico, en la que en la actualidad se encuentra el PETCAN, concluye con el establecimiento de los principales problemas detectados en la isla:

- Los desequilibrios espaciales en la especialización, por ejemplo, saldos de actividades y otros aspectos, que provocan excesos de “movilidad forzada” y sobrecargas en los actuales servicios e infraestructuras.
- La mala accesibilidad desde los núcleos a media ladera a los servicios de guaguas en la Autopista Este-Sur.
- Carencia de autobuses de servicio en el Aeropuerto Sur, para aviones fuera de su horario programado.
- Características insuficientes de la conexión Garachico-Armeñime (Cierre Oeste). Estaciones de Autobuses poco funcionales en Santa Cruz, La Laguna, Puerto de la Cruz. Difícil integración del nuevo tranvía en la Estación de Autobuses.
- Baja participación del Transporte Público en los Corredores Norte y Este-Sur.

1.3. OBJETO, ENFOQUE Y ALCANCE DEL PTEOI

De acuerdo con la Sección 5ª del Capítulo 2 del Título I del Plan Insular de Ordenación del Territorio de Tenerife, en adelante PIOT, cada Plan Territorial

Especial de Ordenación de Infraestructuras y de Equipamientos (en adelante PTEOI) tiene por finalidad la planificación de una determinada red de infraestructuras o equipamientos, completando las determinaciones que el PIOT, en su caso, establezca al respecto.

En concreto, el PTEOI del Tren del Norte tiene como objeto el análisis de las posibles soluciones para definir una nueva línea ferroviaria en Tenerife que discurra entre el norte y el noreste de la isla, es decir, entre los núcleos de Santa Cruz, La Laguna, el aeropuerto de Los Rodeos, el Puerto de la Cruz y Los Realejos. Por medio de esta actuación se persigue conseguir en el ámbito insular, una sustancial mejora de las comunicaciones posibilitando la descongestión de esta zona tan densamente poblada.

Desde el punto de vista formal y de contenido, el PIOT establece que de manera general los PTEOI adoptarán la forma e incorporarán el contenido y determinaciones propios de los Planes Territoriales Especiales de Ordenación del Decreto Legislativo 1/2000 (TRLOTENC). Con carácter indicativo, a los efectos de servir de guía para la redacción de los planes, se señalan como contenido mínimo los siguientes aspectos:

- Información y diagnóstico. Se deberán cubrir al menos tres aspectos básicos:
 1. Relación y definición de las infraestructuras de transporte terrestre existentes en Tenerife (considerando la definición de ámbitos de servicio y la integración en los distintos niveles o ámbitos territoriales).
 2. Inventario de las infraestructuras existentes de ámbito municipal o superior (características materiales y técnicas, ubicación, estado de conservación, función en la red, problemática, etc.).
 3. Estudio de la evolución de los datos de servicio, que complementado con los indicadores de crecimiento de los distintos sectores de actividad económica ha de permitir elaborar distintas hipótesis de necesidades de servicio para diferentes horizontes temporales.
- Criterios y objetivos. A partir del conocimiento de la situación existente y de las previsiones respecto a futuras necesidades de servicio, el Plan establecerá el modelo de implantación de la red de infraestructuras concretando los objetivos básicos que el PIOT establece para ella.
- Normas e instrucciones técnicas. Regulación normativa, señalando especialmente las condiciones técnicas y de servicio que deben cumplir las infraestructuras ferroviarias, así como aquellas otras referidas a sus condiciones de ejecución. Asimismo, establecerán el contenido de las



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA

distintas figuras de planeamiento a través de las cuales se desarrollen las determinaciones del Plan, en orden a definir la ubicación territorial de los elementos que no defina expresamente. Finalmente, fijarán las condiciones relativas a la formulación de los proyectos y en especial la definición de límites en que deben plantearse las alternativas de cada proyecto.

- Líneas y programas de actuación. Para cada uno de los elementos de nivel supramunicipal se señalarán explícitamente las intervenciones a realizar (sean de nueva ejecución o sobre elementos existentes), el modo de acometerlas, los agentes responsables, la valoración aproximada y su adscripción temporal, que podrá ser fija o variable mediante el establecimiento "a priori" de condiciones objetivamente verificables en cada momento.

Teniendo en cuenta los diferentes aspectos relativos al alcance y contenido comentados, desde el punto de vista formal se plantea en la práctica organizar el PTEOI del Tren del Norte incorporando los siguientes documentos:

I. Memoria Informativa

Además de la contextualización del PTEOI desde el punto de vista legal y de la planificación, la Memoria Informativa consta de dos elementos esenciales:

- Las bases para la definición del Modelo Territorial del Transporte en el corredor Norte de la isla: marco ambiental y territorial, infraestructuras de transporte, factores determinantes de la movilidad y análisis del transporte en el ámbito de estudio.
- La síntesis del diagnóstico ambiental y territorial

II. Memoria Justificativa (o de Ordenación)

Los elementos constitutivos de la memoria de ordenación son:

- Definición de objetivos
- Evaluación de escenarios de transporte: Justificación del escenario seleccionado.
- Evaluación de alternativas. Justificación de la alternativa seleccionada
- Descripción de la alternativa seleccionada
- Análisis de la coherencia del Plan con el Modelo de Ordenación del Territorio.

- Evaluación de los efectos ambientales del Plan.
- Propuestas de ordenación para el desarrollo del Tren del Norte.
- Medidas de integración ambiental para el desarrollo de la infraestructura.

III. Documento cartográfico:

- a. Planos de Información
- b. Planos de Ordenación

IV. Normativa

En ella habrán de establecerse las condiciones técnicas de ejecución y de servicio de las líneas ferroviarias, el contenido de las figuras de desarrollo de las determinaciones del PTEOI y las condiciones relativas a la formulación de los proyectos. El esquema para abordar estos aspectos es el siguiente:

- Normas generales
- Normas de protección ambiental
- Normas particulares del sistema ferroviario
- Interacción con el planeamiento territorial y urbanístico

V. Documento de programación (programa de actuaciones) y Estudio Económico Financiero (valoración de las actuaciones)

VI. Informe de Sostenibilidad Ambiental.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental contempla los siguientes aspectos:

- Contenido, objetivos y relaciones con otros planes y programas conexos
- Situación actual del Medio Ambiente y problemática existente
- Características ambientales
- Objetivos de protección ambiental
- Alternativas consideradas
- Efectos significativos sobre el medio ambiente
- Medidas previstas para reducir los efectos del Plan
- Seguimiento ambiental
- Resumen no técnico

1.4. ÁMBITO DEL PLAN TERRITORIAL



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA



En los últimos cuarenta años, la actividad económica insular ha sufrido notables transformaciones. Estas son suficientemente conocidas y pueden sintetizarse en el hecho de la implantación del sector servicios como el económicamente predominante, suponiendo el turismo la última de la serie de especializaciones que han caracterizado la economía insular a lo largo de la historia. El gran cambio respecto a las anteriores es que ahora las islas no utilizan sus recursos para producir una mercancía que exportar, sino que ofrecen esos recursos para su consumo en el propio lugar en el que se encuentran, aunque tampoco disminuya con ello la dependencia exterior basada en el control de la demanda.

Este hecho ha tenido un claro reflejo territorial que ha supuesto el desplazamiento de la actividad económica y, por tanto, del poblamiento, desde la medianía tradicional a la franja costera, área en la que desde un primer momento se concentraron de manera preferente los servicios turísticos.

Se ha previsto que la posible infraestructura ferroviaria del norte conecte la capital insular Santa Cruz, y su área metropolitana con los núcleos del norte de La Laguna, Tacoronte, El Sauzal, La Victoria, La Matanza, Santa Úrsula, Puerto de La Cruz y Los Realejos, además de mejorar las conexiones con las grandes infraestructuras de transporte de este sector de la isla, tanto con las existentes (el aeropuerto Norte), como con las previstas. El Tren del Norte deberá servir para reforzar las conexiones de toda la mitad septentrional de la isla, y con el Tren del Sur.

Por ello se toma como ámbito de estudio, en sentido amplio, el comprendido por las comarcas del Área Metropolitana, del Valle de la Orotava y del Acentejo. Es decir la franja de territorio comprendida entre la cabecera y el final de la línea, la costa y las medianías habitadas.

Este Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras opta por esa visión global para abordar el análisis de la mejor solución posible así como de los probables impactos territoriales (positivos y negativos) que pueden derivarse de la ejecución de una infraestructura de este tipo y cuya sinergia debe ser aprovechada. Se circunscribe así dentro de los criterios generales establecidos por el PIOT para el modelo de infraestructuras viarias y de transporte.

Los corredores objeto de estudio se sitúa en la vertiente nororiental de la isla de Tenerife (Archipiélago de las Islas Canarias), entre la zona costera y la de medianías, y atraviesa los municipios de Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Tegueste, Tacoronte, Sauzal, La Matanza de Acentejo, Victoria de Acentejo, Santa Úrsula, La Orotava, Puerto de la Cruz y Los Realejos.

A este ámbito del Tren del Norte se añade el corredor que uniría directamente el Tren del Sur desde Güímar hasta La Orotava y que atravesaría los municipios de Güímar, Arafo, Candelaria, La Matanza de Acentejo, La Victoria de Acentejo, Santa Úrsula y La Orotava.

Ilustración 1.8 Corredores y tramos considerados para la definición del ámbito territorial del PTEOI del Tren del Norte



Fuente: Elaboración propia



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1
MEMORIA
INFORMATIVA