

6. ANÁLISIS DE LA COHERENCIA DEL PLAN CON EL MODELO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Como se ha descrito en los capítulos precedentes, en la decisión sobre el diseño definitivo del trazado ferroviario han intervenido muchas variables, la mayor parte de las cuales se han justificado adecuadamente. Sin embargo, se considera necesario certificar que no existen incompatibilidades ni contradicciones con las determinaciones del PIOT, concretamente con el Modelo de Ordenación Territorial, con el Modelo de Ordenación Comarcal y con las Operaciones Singulares Estructurantes que, directa o indirectamente puedan tener alguna relación con el Tren del Norte. Por los mismos motivos se analiza el planeamiento municipal para constatar la adecuación de la propuesta o, en su caso, detectar las incongruencias que puedan aparecer con el objeto de que pueda iniciarse su adecuación y evitar retrasos posteriores innecesarios.

6.1. COHERENCIA CON EL MODELO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL INSULAR

A lo largo de este documento se ha mencionado con frecuencia que la isla de Tenerife posee unas desarrolladas bases de ordenación territorial, compendiadas en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife. Todos esos principios y criterios clave de la ordenación que se reflejan en el PIOT, están presentes en este PTEOI que ha tratado de adaptarse lo máximo posible tanto a la nomenclatura como a las delimitaciones y determinaciones establecidas para cada uno de los aspectos claves del territorio: Áreas de Regulación Homogénea, sistema urbano, sistemas de infraestructuras básicas, espacios protegidos, áreas de interés ambiental, áreas estratégicas, etc.

El objetivo del presente epígrafe es analizar la compatibilidad de la alternativa seleccionada con respecto a la regulación establecida en el PIOT a través de sus Áreas de Regulación Homogénea, caracterizadas en el epígrafe 2.1.4 de la Memoria Informativa del PTEOI del Tren del Norte (ver plano 1.19 del Documento nº3 de Cartografía). Los criterios utilizados a la hora de realizar la evaluación en relación con dicha regulación se explicitan a continuación.

6.1.1. Criterios para el análisis de la coherencia

Se consideran más graves las afecciones a las categorías de:

- ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 1 (Montañas, Barrancos, Laderas, Malpaíses y Llanos), ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 2 (Bosques consolidados y potenciales), ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 3 (Costeras, ya que las marinas no tiene sentido), por cuanto que en todos los casos es uso principal para estas zonas es la conservación y la preservación natural, que es incompatible con la introducción de una nueva infraestructura.
- ÁREAS DE PROTECCIÓN ECONÓMICA 1, que se corresponden con las zonas de mayor aptitud productiva, que admiten el desarrollo de cultivos intensivos, normalmente plantaciones tropicales y subtropicales. No son demasiado abundantes en la isla y representan el sector agrícola más rentable, considerándose lesiva su destrucción por ocupación por la vía.

Se considera que el nivel de gravedad de la alteración es intermedio en el caso de:

- ÁREAS URBANAS: por cuanto que supone una afección a las zonas reservadas por el PIOT para consolidar el sistema de núcleos urbanos principales de la isla.
- ÁREAS DE EXPANSIÓN URBANA: Son aquellas reservadas para la expansión de los núcleos, una vez agotadas y consolidadas las áreas urbanas, ya que su afección supone interferir o modificar la ordenación estructural de los núcleos implicados y sus previsiones de desarrollo y de crecimiento.

Se consideran menos lesivas las afecciones a:

- ÁREAS DE PROTECCIÓN ECONÓMICA 2 y 3: por su menor valor productivo y por su abundancia relativa en la isla.
- ÁREAS DE PROTECCIÓN TERRITORIAL: en tanto en cuanto no presentan una vocación de uso definida ni especiales méritos de conservación, más allá de la mera disponibilidad de espacio.



Plan Territorial
Especial de Ordenación
de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 2.
MEMORIA DE
ORDENACIÓN



- **ÁREAS DE INTERÉS ESTRATÉGICO:** por cuanto que precisamente se trata de los ámbitos que sirven de soporte a infraestructuras, servicios o equipamientos de nivel insular o que están destinados a albergar instalaciones de este tipo o sus ampliaciones.

En el análisis del comportamiento de la alternativa seleccionada en relación con las Áreas de Regulación Homogénea se tendrá en consideración tan sólo la afección superficial y la correspondiente a las estaciones y al recorrido en falso túnel, por cuanto que son las que suponen la alteración de los elementos preexistentes en el territorio.

6.1.2. Afección total

El siguiente cuadro resume la afección cuantitativa a cada una de las Áreas de Regulación, expresada en metros lineales de recorrido.

Tabla 6.1. Afección cuantitativa estimada de las Áreas de Regulación Homogénea

Áreas de regulación homogénea	Afección previsible de la alternativa seleccionada (m.l.)
Áreas de expansión urbana	3.324,67
Áreas urbanas	13.861,33
Protección Ambiental 1- Barrancos	1.597,14
Protección Ambiental 1- Laderas	605,61
Protección Ambiental 1-Montañas	68,93
Protección Económica 1	5.687,64
Protección Económica 2	5.409,53
Protección Económica 3	2.957,78
Áreas de Interés Estratégico	2.526,28

Fuente: Elaboración propia

Como puede apreciarse, el grueso de las afecciones (se consideran tramos en superficie y en falso túnel) corresponde a las Zonas de Protección Económica (39%), siendo especialmente destacable la que se produce en las del tipo 1 (15,78% del total). Le sigue en importancia la afección a las Áreas Urbanas, tanto consolidadas como de expansión (38,46%), mientras que las Áreas de Protección Ambiental se ven implicadas en mucha menor medida (6,3%). Ello no es de extrañar dado que la alternativa seleccionada discurre prácticamente en paralelo a la TF-5, en un corredor en el que se concentran los núcleos de población y las zonas de actividad económica.

Así, globalmente puede afirmarse que la afección a las Áreas de Regulación Homogénea es relativamente reducida debido a la importancia que adquiere el trazado en túnel (49% del total) y en menor medida los viaductos (3%). Cabe

resaltar a este respecto que gracias al recorrido en túnel se salvaguardan casi 1.000 m lineales correspondientes a Zonas de Protección Ambiental y se minimiza su afección mediante la ejecución de viaductos en otros 270 metros. Es reseñable igualmente el hecho de que en la alternativa seleccionada no se produce ninguna afección a Zonas de Protección Ambiental Costera, la categoría más sensible de entre todas las contempladas. En lo que se refiere a las Zonas de Protección Económica, el recorrido en túnel evita la afección a cerca de 2.500 m lineales de esta categoría.

6.1.3. Coherencia de la alternativa seleccionada con el modelo de ordenación territorial

Para comprobar este condicionante se ha superpuesto el trazado sobre la delimitación de las diferentes Áreas de Regulación Homogénea en las que se concreta el MOT y se han estudiado, para cada una de las categorías en las que existen cruces, tanto los criterios a los que, de acuerdo con las disposiciones y normas del PIOT, deberá adecuarse la infraestructura como la forma en la que la ésta deberá relacionarse con el entorno de acuerdo a las características que han individualizado cada una de las Áreas de Regulación Homogénea.

6.1.3.1. Áreas de Protección Ambiental 1

El grueso de las afecciones a Áreas de Protección Ambiental (70%) corresponde a la intersección de la vía con los numerosos barrancos que discurren transversalmente a la misma en dirección Sur-Norte, un 27% afecta a las laderas y es prácticamente anecdótica la afección a las montañas. En relación con las infraestructuras, el PIOT permite el cruce de las Áreas de Protección Ambiental por nuevos viarios mediante puentes o viaductos.

CRITERIOS DE ADECUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN LAS ARH DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 1:

- Aplicación de las medidas de prevención y corrección del impacto ambiental de tal modo que garanticen el mantenimiento del estado de los recursos naturales. Se diseñarán de manera singularizada para cada una de las dos subcategorías afectadas por la alternativa, en función de sus diferentes condiciones geomorfológicas. Así, en los barrancos las estructuras no interferirán con la dinámica hidrológica ni modificarán las formas preexistentes y en las laderas se minimizarán y corregirán las rupturas de pendiente y los taludes.



- Tanto la ejecución de la obra como la restauración del medio deberán ser especialmente cuidadosas ya que se trata de medios naturales muy frágiles. Las medidas de restauración serán específicas para ecosistemas áridos que tengan en cuenta las singulares formaciones geológicas, las condiciones climáticas y los ciclos biológicos de fauna y vegetación.
- Permeabilización de la vía en consonancia con la otra infraestructura lineal a la que corre paralela.
- Se evitará la localización de cualquier elemento de construcción temporal o permanente, acopios de materiales, instalaciones al servicio de las obras dentro de los límites de los Espacios Naturales; para ello, será fundamental que el área de obras esté delimitado con el fin de evitar afecciones innecesarias a las zonas protegidas, especialmente durante los movimientos de tierras, que es el momento en el que se producen mayores alteraciones y deterioros.

RELACIONES ENTRE LAS ARH DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 1 Y LA INFRAESTRUCTURA

- La implantación de la infraestructura no altera el destino que el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT establece para estas áreas.
- La relación debe establecerse a través de la mínima alteración por parte de la infraestructura de las características naturales que han condicionado la inclusión de esas áreas en esta categoría.

6.1.3.2. Áreas de Protección Económica

Estas áreas se ven afectadas a lo largo de todo el recorrido de la alternativa seleccionada, pero de forma especialmente intensa en los municipios de Tacoronte, La Orotava y Los Realejos. Dentro de estas Áreas, las de Protección Económica 1 son las afectadas con mayor intensidad (40,47%), seguidas a muy poca distancia por las de Protección Económica 2 (38,49%), siendo menor la afección a las de Protección Económica 3 (21,04%).

CRITERIOS DE ADECUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN LAS ARH DE PROTECCIÓN ECONÓMICA

- En la mayoría de las áreas pertenecientes a esta categoría que son atravesadas por el trazado propuesto se cumple el criterio de reducir al máximo la ocupación de suelo, al aprovecharse el pasillo creado por la autovía TF-5 o desarrollarse el recorrido en túnel.
- Aún así la plataforma ferroviaria deberá aproximarse lo máximo posible a las lindes que separan los terrenos agrícolas de otros usos (generalmente infraestructurales), de modo que se produzca la pérdida cuantitativa más reducida de suelo por ocupación y se reduzcan las mermas efectivas por falta de viabilidad de los terrenos que quedan aislados.
- Como criterio general se ha de preservar en la medida de lo posible la estructura del parcelario y las infraestructuras ligadas a la actividad agrícola tradicional (muros de contención de las terrazas). Las afecciones a éstos deberán ser subsanadas mediante su restitución a las condiciones originales.
- Deberá contemplarse siempre la reutilización de los suelos productivos mediante su reubicación y aprovechamiento en zonas agrícolas de similares características.

RELACIONES ENTRE LAS ARH DE PROTECCIÓN ECONÓMICA Y LA INFRAESTRUCTURA

- La implantación de la infraestructura no altera el destino que el MOT del PIOT establece para estas áreas, más allá de la mínima ocupación de suelo agrario aunque sin pérdida de recurso.
- La relación debe establecerse a través de la mínima alteración por parte de la infraestructura de las características naturales que han condicionado la inclusión de esas áreas en esta categoría. Se pondrá especial atención en el mantenimiento de las relaciones territoriales implicadas en la producción agraria.

6.1.3.3. Áreas Urbanas y Áreas de Interés Estratégico

El PIOT establece que no podrán clasificarse como suelo urbano o urbanizable las márgenes de los viarios que no formen parte de la trama urbana de un núcleo. Por extensión, se entenderá lo mismo en relación a las vías del tren.



Plan Territorial
Especial de Ordenación
de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 2.
MEMORIA DE
ORDENACIÓN



CRITERIOS DE ADECUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN LAS ÁREAS URBANAS Y ÁREAS DE INTERÉS ESTRATÉGICO

- El tren del Norte será un aglutinador de las áreas urbanas existentes en su principal función de conector. Deberán tomarse las adecuadas decisiones en el planeamiento para desarrollar preferentemente los nuevos crecimientos urbanos de modo concentrado en las áreas de mayor accesibilidad a este modo de transporte, de acuerdo con los criterios de sostenibilidad de las Directrices y del propio PIOT.
- Al igual que en el resto de los casos, deberá mantenerse la permeabilización de la vía para minimizar el efecto barrera.
- Se procurará el ajuste del trazado de la vía al límite de las áreas, con el fin de evitar la aparición de "islas", aisladas entre distintas infraestructuras o la desestructuración de los desarrollos urbanísticos previstos por el mismo efecto barrera.
- En el caso del aeropuerto, la infraestructura ferroviaria se adaptará a la preexistencia de la aeroportuaria.

RELACIONES ENTRE LAS ÁREAS URBANAS Y LA INFRAESTRUCTURA

- La implantación de la infraestructura deberá potenciar la relación entre las áreas urbanas y el acceso al modo ferroviario, favoreciendo de manera especial la intermodalidad.
- La relación se establece a través de las paradas de la línea, actuales o futuras. En el trazado actual, cuatro de las ocho estaciones previstas coinciden con áreas urbanas y de expansión urbana. Deberá darse preferencia a la colmatación de las áreas urbanas cercanas al acceso al ferrocarril o que resuelvan éste de manera directa mediante otros modos de transporte público.
- Se cuidará la adaptación de las instalaciones ferroviarias a las necesidades actuales y futuras y el adecuado dimensionamiento de las mismas, evitando una reserva excesiva de suelo, así como un infradimensionamiento del mismo que podría condicionar su explotación.

6.2. COHERENCIA CON EL MODELO DE ORDENACIÓN COMARCAL

El PIOT define en el Capítulo 2 del Título II de la Normativa, los Modelos de Ordenación Comarcal en donde expone cómo debe orientarse la planificación de los componentes de la estructura territorial de cada una de las comarcas. Las que forman el territorio del corredor del Norte, sobre el que se desarrolla el trazado del tren son, como ya se describió en la parte informativa de la Memoria: Área Metropolitana, Acentejo y Valle de la Orotava.

6.2.1. Área Metropolitana

Su función de capitalidad y de centro de servicios de toda la isla se verá reforzada al acercar en tiempo y facilidad de acceso a la población residente en el corredor del norte y al actuar como charnela de conexión con el corredor sur.

Se propiciará la descongestión de la actual red de infraestructuras viarias, cuya capacidad de servicio está seriamente comprometida, debido tanto a la creciente terciarización de sus funciones como a la expansión de la suburbanización.

Las estaciones en La Laguna y en el aeropuerto de Tenerife Norte refuerzan la intermodalidad, además de proporcionar un rápido acceso al centro de la ciudad desde largas distancias. Proporcionan además la oportunidad de recualificar urbanísticamente las piezas en las que se inscriben.

6.2.2. Acentejo

La mejora de la accesibilidad puede potenciar el carácter de zona residencial suburbana del área metropolitana.

Sin embargo, es desde el punto de vista de la dinamización económica de la comarca a través de una actividad turística especializada, con gran presencia en los circuitos recreativos comerciales como la accesibilidad ferroviaria puede jugar un papel decisivo.

Desde el punto de vista de los asentamientos, el tren y en especial, las nuevas estaciones pueden coadyuvar a reconducir los procesos de edificación a un sistema de núcleos urbanizados compactos en los que se concentre el crecimiento y, al mismo tiempo, acotar la ocupación dispersa del territorio en determinados ámbitos.



Plan Territorial
Especial de Ordenación
de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 2.
MEMORIA DE
ORDENACIÓN



6.2.3. Valle de la Orotava

Se propiciará la descongestión de la actual red de infraestructuras viarias, cuya funcionalidad se ve comprometida en algunos tramos debido a la intensa a la vez que dispersa urbanización residencial y turística que se da en el Valle.

La infraestructura ferroviaria puede coadyuvar a la colmatación de las áreas urbanas, limitando los procesos de dispersión, lo cual es imprescindible para el mantenimiento de piezas significativas de uso agrícola.

6.3. COHERENCIA CON LAS OPERACIONES SINGULARES ESTRUCTURANTES

Las operaciones estratégicas u operaciones singulares estructurantes forman parte esencial del Modelo de Ordenación Territorial ya que constituyen un elemento fundamental en su articulación. Se trata, en síntesis de operaciones complejas de muy distinto carácter cuyo desarrollo será prolongado en el tiempo. Común a todas ellas es el carácter estructurante, es decir, de elemento clave en la articulación del MOT.

De todas las operaciones previstas en el PIOT, las que pueden considerarse relacionadas con el futuro corredor de transporte son:

- Aeropuerto de Los Rodeos y su entorno.
- Complejo de equipamientos de Salud del Valle de la Orotava.
- Rehabilitación urbana del Puerto de La Cruz.

Todas ellas tendrán como figura de planificación la del Plan Territorial Parcial y en su gestión y desarrollo tendrá un papel preponderante la Administración, sin perjuicio de que puedan plantearse mecanismos para la participación del sector privado.

El carácter estructurante de estas operaciones obliga a tenerlas presentes en el PTEOI del Tren del Norte con el objeto de prever y potenciar las relaciones entre la infraestructura de transporte y cada una de las operaciones estratégicas definidas en el PIOT.

En el momento de realizar este trabajo, ninguno de los PTPO en cuestión ha sido iniciado.

6.3.1. Aeropuerto de Los Rodeos y su entorno

El objetivo principal de esta actuación es la reserva del entorno del aeropuerto para garantizar la funcionalidad de sus instalaciones actuales y posibilitar sus futuras ampliaciones, y para la eventual implantación de actividades logísticas ligadas a la infraestructura aeroportuaria. Se plantean explícitamente como objetivos secundarios, la dotación de un área que aproveche las rentas de localización del aeropuerto y el establecimiento de un intercambiador de transportes ligado a la infraestructura aérea. De este modo el Tren del Norte y, en concreto, la futura estación del aeropuerto, se insertan plenamente en la estrategia planteada por esta operación.

6.3.2. Complejo de equipamientos de Salud del Valle de la Orotava

La finalidad de la operación es el desarrollo de un complejo que oferte servicios sanitarios, de salud y belleza, dirigidos a segmentos específicos de la demanda para contribuir a la rehabilitación del Valle de La Orotava como área turística.

El incremento de la accesibilidad al valle, por un medio de transporte rápido a la par que limpio no puede si no coadyuvar a esta rehabilitación, acercando la demanda potencial (esencialmente centrada en el Área Metropolitana) a la nueva oferta.

6.3.3. Rehabilitación urbana del Puerto de La Cruz

El ámbito para el que se plantea la operación se restringe al casco histórico de la ciudad, que dista mucho del trazado ferroviario y de la estación planteada en La Orotava. La finalidad genérica de la operación es la rehabilitación del núcleo, uno de los primeros centros turísticos de la isla, cuyas infraestructuras y equipamientos dan muestras de obsolescencia frente a los nuevos papeles que ha de cumplir en la oferta turística de la isla.

Uno de los criterios de ordenación determinados en el Plan Insular para esta operación es la reordenación del tráfico, el transporte público y los aparcamientos para propiciar un máximo de calidad urbana en el núcleo, por lo que puede considerarse que la intermodalidad es un aspecto ya presente en el espacio de esta operación estratégica.



Plan Territorial
Especial de Ordenación
de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 2.
MEMORIA DE
ORDENACIÓN



6.4. COHERENCIA CON EL PLANEAMIENTO DE LOS ESPACIOS NATURALES

El trazado del Tren del Norte discurre por el subsuelo del Monumento Natural de la Montaña de Los Frailes y muy próximo a los límites del Paisaje Protegido Costa de Acentejo por tanto, se llevará a cabo un análisis de compatibilidad con el planeamiento de estos dos Espacios Naturales.

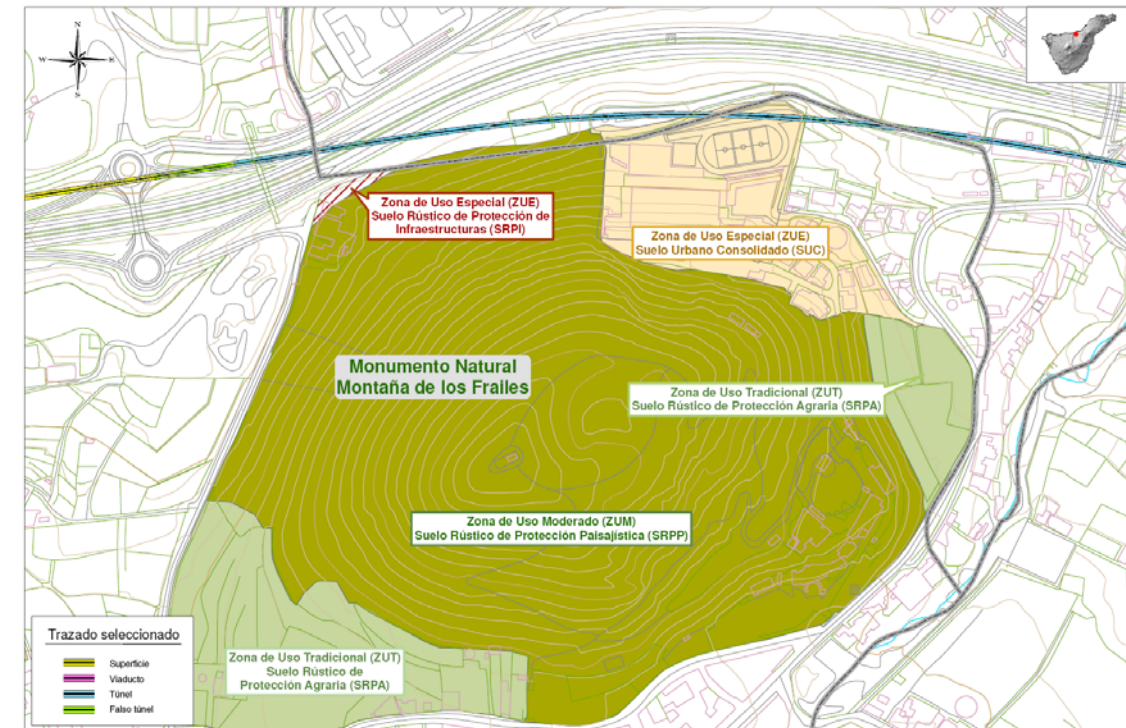
6.4.1. Monumento Natural de la Montaña de Los Frailes.

SITUACIÓN ACTUAL

El Monumento Natural de la Montaña de Los Frailes es atravesado en túnel por el Tren del Norte afectando a 88 metros de una zona clasificada como Zona de Uso Especial (ZUE) – Suelo Urbano Consolidado (SUC), en el que se sitúa el Colegio de La Pureza de María.

Este túnel comienza en el pk 34+189 y termina en el pk 35+034; por lo tanto, el inicio y el final del túnel no afectan al Espacio Natural que está comprendido entre los pk 34+559 y pk 34+647. Es decir, la afección únicamente se produce sobre el subsuelo de una zona calificada como Zona de Uso Especial - Suelo Urbano Consolidado (ZUE-SUC).

Ilustración 6.1 – Compatibilidad entre el Monumento Natural de la Montaña de Los Frailes y el trazado del Tren del Norte



Fuente: Elaboración propia

COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

Las Normas de Conservación que rigen el planeamiento de la Montaña de Los Frailes fueron aprobadas inicialmente y sometidas al procedimiento de información pública mediante la Resolución de 4 de agosto de 2009 (Anuncio de 6 de agosto de 2010. BOC núm. 166, 24 de agosto de 2010).

A priori, podría parecer que el ferrocarril es un uso incompatible con el Espacio Natural pero según las Normas de Conservación, el túnel no se puede considerar como un uso prohibido ya que, según el artículo 21.2, no supone un peligro para el espacio natural, porque únicamente afecta a una pequeña zona del subsuelo; además, no es contrario al destino previsto para la zona donde se ubica, que es suelo urbano. Tampoco es un uso autorizable al no aparecer enumerado como tal. Por tanto, debe considerarse un uso permitido de acuerdo a lo establecido por el artículo 21.3 "tendrán la consideración de permitidos los usos no incluidos entre los prohibidos o autorizables y que caracterizan el destino de las diferentes zonas y categorías del suelo establecidas".



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



RECOMENDACIONES AL PLANEAMIENTO

Durante el periodo de información pública de las Normas de Conservación de la Montaña de los Frailes, el promotor del Tren del Norte, Metropolitano de Tenerife S.A., remitió un escrito al Servicio de Espacios Naturales y Protegidos y Paisaje el 25 de octubre de 2010, en el que se solicitaba la inclusión del túnel del eje ferroviario en las Normas de Conservación; concretamente, en los apartados 2.3.3 *Infraestructuras* y en el 2.4 *Sistema Territorial y Urbanístico* del Documento Informativo, en los Títulos II y III del Documento Normativo y en el Anejo cartográfico.

Hasta la fecha, no se ha recibido ninguna respuesta por parte del Servicio de Espacios Naturales y Protegidos y Paisaje.

6.4.2. Paisaje Protegido de la Costa del Acentejo

Tal y como se observa en la siguiente ilustración, el trazado del Tren del Norte no discurre en ningún momento por el interior del Paisaje Protegido de la Costa de Acentejo, aunque en los pk 27+350, 23+730 y 21+290 el eje ferroviario se sitúa a 47, 56 y 96 metros respectivamente de los límites del Espacio Natural. En estos tres puntos, el suelo está clasificado como Suelo Rústico de Protección Paisajístico-Zona de Uso Moderado (pk 27+350 y 21+290) y Suelo Rústico de Protección Cultural – Zona de Uso Moderado pk (23+730).

Además, hay que señalar que las normas de declaración del Paisaje Protegido de la Costa de Acentejo no definieron una zona periférica de protección.⁵

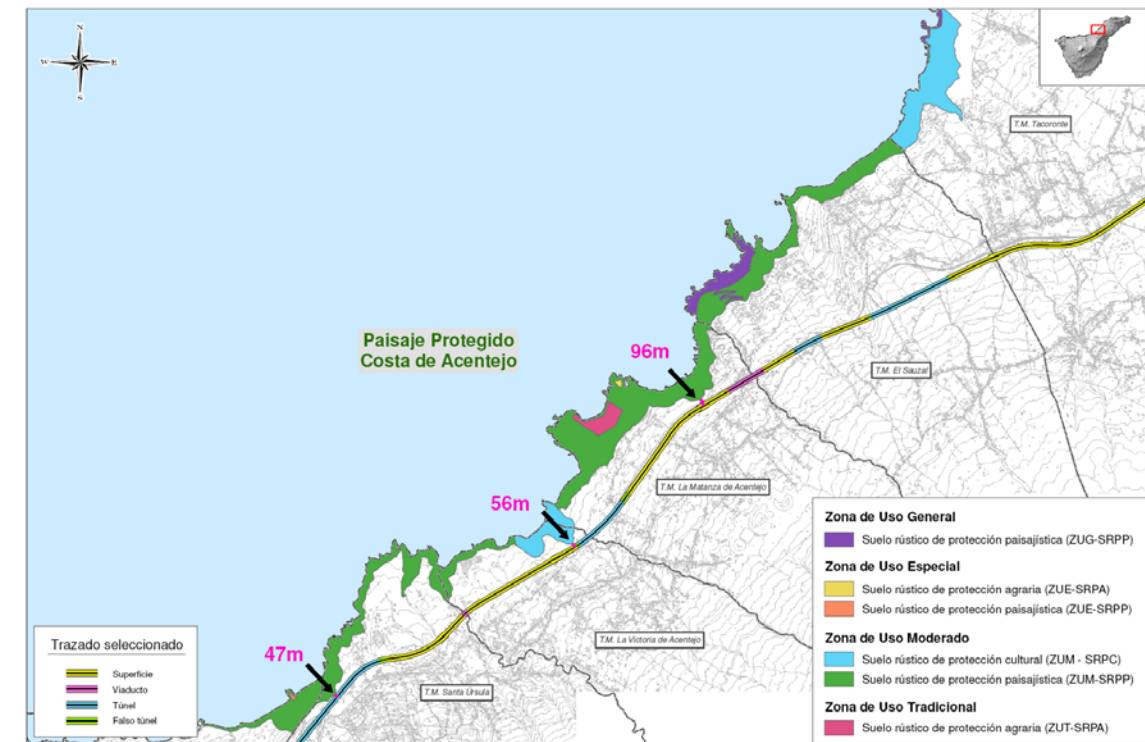
Por tanto, se puede concluir, que no existe ninguna incompatibilidad entre el Paisaje Protegido de la Costa de Acentejo y el trazado del Tren del Norte.

En cualquier caso, se adoptarán las medidas protectoras adecuadas especificadas en el capítulo 9.2.3 de este documento de tal forma que se evitará la localización de cualquier elemento de construcción temporal o permanente, acopios de materiales, instalaciones al servicio de las obras dentro del Espacio Natural.

⁵ La Ley 12/1987, de 19 de junio, de Declaración de Espacios Naturales de Canarias, declaró a la Costa del Acentejo como Paraje Natural de Interés Nacional del Acanilado del Sauzal y Tacoronte. Posteriormente, fue reclasificado a su actual categoría por la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias. Finalmente, el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, derogó en su Disposición Derogatoria Única, punto 1, 1), la Ley 12/94, incluyendo en su Anexo de Reclasificación de los Espacios Naturales de Canarias, el Paisaje Protegido de Costa de Acentejo.

Por otro lado, el artículo 244 de Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, señala que las normas de declaración de los Espacios Naturales Protegidos podrán establecer Zonas Periféricas de Protección destinadas a evitar impactos ecológicos o paisajísticos negativos procedentes del exterior.

Ilustración 6.2 – Compatibilidad del Paisaje Protegido de la Costa del Acentejo y el trazado del Tren del Norte



Fuente: Elaboración propia

6.5. COHERENCIA CON EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

El ámbito afectado por el Plan corresponde total o parcialmente a los municipios de Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Tacoronte, El Sauzal, La Matanza, La Victoria, Santa Úrsula, La Orotava, Puerto de la Cruz y Los Realejos.

Se trata aquí de analizar la compatibilidad de la infraestructura prevista con respecto al planeamiento vigente en términos esencialmente de previsión, reserva y calificación de suelo para infraestructuras de transporte y en relación con las previsiones de crecimiento de los núcleos urbanos.

Cabe reseñar inicialmente, que a diferencia de lo que sucede en la mayor parte de los proyectos de grandes infraestructuras, el tren del Norte se desarrolla en un espacio intensamente antropizado y el corredor y las alternativas planteadas discurren sobre un territorio densamente urbanizado, tanto desde el punto de vista de las edificaciones como por parte de numerosas infraestructuras, con un paisaje cuando no urbano agrícola, y con muy escasas muestras de naturalidad. Es por ello



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



que los trazados afectan de forma generalizada y significativamente a categorías de ordenación correspondientes al suelo urbano y urbanizable, y en menor medida al suelo rústico de protección, esencialmente agrario. Es destacable igualmente el hecho de que al maximizar la cercanía de la vía al trazado de la TF-5, el Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras se vea también intensamente afectado, casi en la misma medida que el Suelo Urbano.

Los criterios utilizados a la hora de analizar la coherencia en relación con el planeamiento urbanístico se explicitan a continuación.

Se consideran más conflictivas las afecciones a las categorías de:

- SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN NATURAL: en cualquiera de sus modalidades, por cuanto que como se ha señalado con anterioridad, nos hallamos ante un territorio en el que las muestras de naturalidad son escasas, y por ello, cobran especial relevancia los terrenos que por dichos méritos se han hecho acreedores de esta protección. Se consideran así especialmente significativos por los valores ambientales que albergan y por su escasez relativa. En todo caso, la afección a estas protecciones se evalúa en detalle en el capítulo 6 al valorar los efectos sobre los diferentes factores ambientales relacionados con el medio físico y natural.
- SUELO URBANO: ya sea consolidado o sin consolidar, por cuanto que supone una afección a viviendas, infraestructuras y servicios preexistentes, con alteración directa y potencialmente severa de la población afectada.
- SUELO URBANIZABLE: en este caso su afección supone interferir o modificar la ordenación estructural de los núcleos implicados y sus previsiones de desarrollo y de crecimiento.

Se consideran menos conflictivas e incluso compatibles las afecciones a:

- SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS: por cuanto que la integración en él de una nueva vía no conlleva una alteración de su naturaleza, de su uso ni de su vocación.
- SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN ECONÓMICA AGRARIO: cuyos méritos de conservación no cuestionan, pero cuya afección se relativiza debido a su abundancia en la zona de estudio.

- SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN TERRITORIAL: en tanto en cuanto no presentan una vocación de uso definida ni especiales méritos de conservación, más allá de la mera disponibilidad de espacio.

El análisis del comportamiento de la alternativa de trazado preliminar en relación con la ordenación del suelo que establecen los diferentes instrumentos de planeamiento vigentes se llevará a cabo para cada uno de los términos municipales que recorre el trazado preliminar seleccionado. Por su importancia para el desarrollo urbano actual y futuro se analiza en detalle la compatibilidad o coherencia con el planeamiento de las estaciones propuestas. En el documento nº 3 Cartografía se puede observar en detalle el planeamiento urbanístico de cada término municipal a escala 1:15.000 y a escala 1:5.000 en el entorno inmediato de la alternativa de trazado preseleccionada.

6.5.1. Santa Cruz de Tenerife

En su origen, la traza discurre esencialmente por Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras correspondiente al Sistema General Viario de la TF-1 y Suelo Urbanizable Sectorizado ordenado, aunque todo discurrirá en túnel. El túnel previsto evita la afección al Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado (SUSNO-ZAL S/C 1 5.16) y por tanto preserva el uso de esta pieza urbana de cara al futuro.

En el ramal a Santa Cruz, para la conexión con la línea del Tren del Sur, la afección a cielo abierto corresponde al Suelo Urbano Consolidado de Sistema Viario de la TF-1. El resto del trazado del ramal se plantea en túnel, evitando la afección al Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado del Barranco del Muerto y al Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado de Los Lirios-Las Vistas.

En conclusión, desde el punto de vista urbanístico no se plantean conflictos o problemas reseñables.

6.5.2. La Laguna

6.5.2.1. Compatibilidad del trazado preliminar

A excepción de los 150 m de Suelo Urbano entre los Pk 6+600 y 6+750 correspondientes a localización de la futura estación de La Laguna y entre los Pk 9+700 y 9+825 (Estación Aeropuerto) se observa en primer término que la totalidad del recorrido por Suelo Urbano Consolidado se realiza en túnel, hasta aproximadamente el pk 10+155.



Plan Territorial
Especial de Ordenación
de
Infraestructuras
del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 2.
MEMORIA DE
ORDENACIÓN



A partir de ese punto y tras 410 m y 1.095 m de recorrido en superficie y túnel, respectivamente, el trazado preliminar discurre en superficie hasta el final del término municipal, por lo que hasta penetrar en el municipio de Tacoronte se observa una importante afección a Suelo Urbano Consolidado. La vía discurre aquí entre la TF-5, la carretera del Campo de Golf y la TF-235, desarrollándose muy próxima o incluso sobre alguna vivienda que ocupan esta pieza urbana.

Ilustración 6.3 -Trazado preliminar de la alternativa seleccionada sobre parte del término de La Laguna



Fuente: Elaboración propia sobre imagen de Google Earth

6.5.2.2. Estación prevista: La Laguna (8)

FIGURA DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO: Plan General de Ordenación Urbana. Adaptación Básica. Aprobación definitiva Octubre 2004.

PLANEAMIENTO ACTUAL

La futura estación de la Laguna se localiza en el centro de la ciudad, en el área denominada Cuadrilátero-Universidad. En la Zona Centro el uso es principalmente residencial, con una elevada concentración de actividades terciarias. La Universidad de La Laguna integrada en la ciudad favorece el desarrollo de actividades complementarias. El sector en el que se inscribe la estación presenta una trama urbana muy consolidada, cuya estructura territorial está definida por lo distintos accesos a la ciudad y en particular por la TF-5, que ofrece una imagen degradada en contacto con la trama urbana.

Ilustración 6.4 -Localización prevista para la estación 8 La Laguna



Fuente: Elaboración propia sobre ortofoto de GRAFCAN (Ortofoto Octubre-Noviembre 2009)

La pieza concreta en la que se ubica la estación está delimitada por la TF-5, la avenida Ángel Guimera y la Avenida Lora Tamayo. En la clasificación y categorización que hace el PGOU vigente aparece la totalidad de la Zona Centro como suelo urbano consolidado y la parcela en cuestión como Sistema General de Uso Principal Sociocultural, en edificación abierta. Es pues un suelo reservado para dotaciones y destinado a proporcionar a la población prestaciones sociales y que comprende el fomento de actividades culturales, de ocio, de celebración de cultos y asociativas. Se consideran usos compatibles: el docente, la administración y los servicios públicos y el sanitario-asistencial.

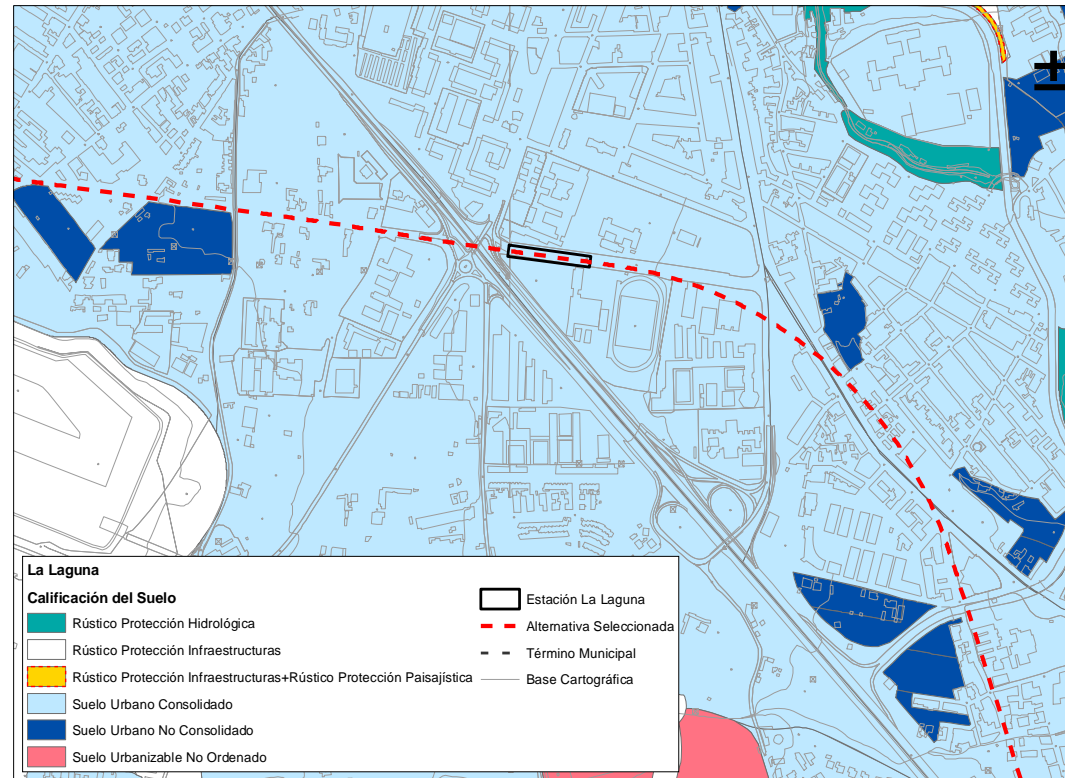


Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



Ilustración 6.5 -Planeamiento urbanístico en el entorno de la futura estación de La Laguna



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal

COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

La clasificación urbanística actualmente vigente no contemplaría el desarrollo de una actuación infraestructural como es la estación. Sin embargo, en el Avance del Plan General de Febrero de 2009 y, en concreto, en sus propuestas básicas de ordenación estructural, se recogen actuaciones encaminadas a mejorar o incrementar las centralidades existentes y que pueden contener equipamientos, dotaciones y nodos de intercambio de transporte, como servicios de gestión pública, y comercios, empresas de servicios de cualquier segmento económico de carácter privado.

Se incluye así como una de las actuaciones del Plan la renovación urbana del entorno de la rotonda de Padre Ancheta, revitalizando ese espacio y configurándolo como un área de centralidad con carácter propio y conectado con la trama urbana. Para ello se plantean dos alternativas, la primera se basa en el mantenimiento de la morfología existente, interviniendo mediante actuaciones de mejora puntual, mientras que la segunda, más ambiciosa, plantea la remodelación de piezas universitarias, manteniendo actuaciones de mejora puntual en el resto de los

ámbitos: entre otros la reconversión de la TF-5, actuaciones en la rotonda para mejorar su comunicación peatonal y de bicicletas al situarla a cota de nivel y reducir su sección y la realización de un intercambiador de transportes en la parcela elegida para la estación. Así el Avance del Plan General estaría en plena sintonía con la infraestructura prevista. Esta estación presentará un elevado flujo de pasajeros con acceso desde todos los modos desde a pié, pero y sobre todo, como elemento esencial de la intermodalidad metropolitana, permitiendo el intercambio entre tren/tranvía + guagua + coche.

El Documento borrador del Plan General de Ordenación y en concreto la Ordenación Pormenorizada (Usos y tipología edificatoria) presentado a Información Pública en Abril de 2010, clasifica la pieza (JR-2644) en la que se insertaría la nueva estación como de uso dotacional.

A ello se añade la 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 se procede a cambiar la calificación de la parcela 13081-01 (Padre Anchieta) solamente en la superficie destinada al Intercambiador, en una cantidad de 7.780 m² de suelo, a sistema general, servicio público de transporte, siendo los usos permitidos: el comercial, la gestión y explotación de servicio de guaguas, el servicio de taxi, las concesiones de parking, la explotación y funcionamiento de parada de tranvía, la explotación y funcionamiento de parada del Tren del Norte y el funcionamiento de gasolinera para servicio exclusivo de guaguas.

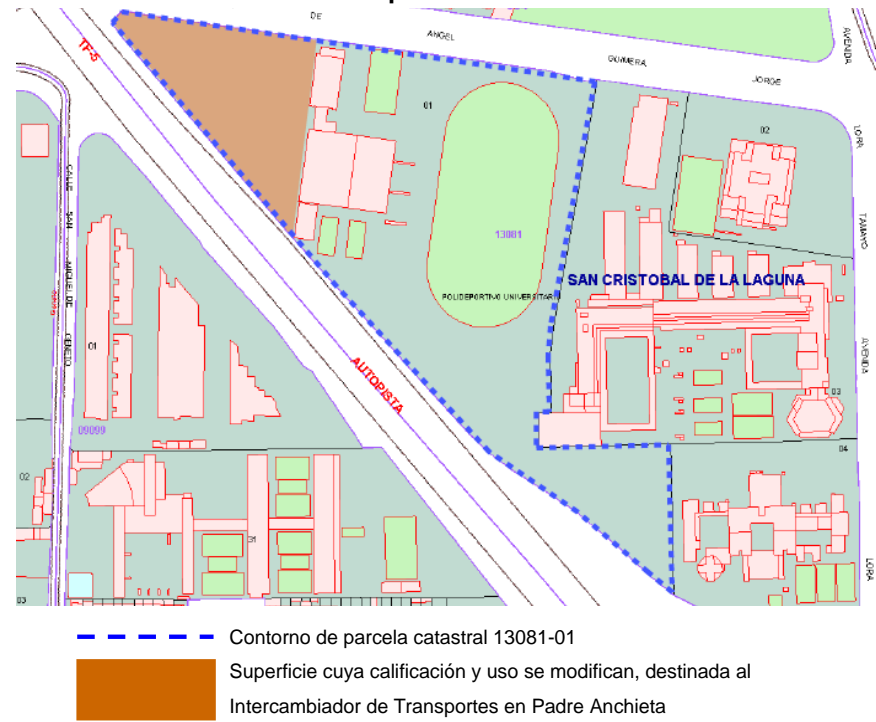


Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



Ilustración 6.6 -Esquema de la modificación del PTEOID del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana de Tenerife



Fuente: Metro Tenerife

RECOMENDACIONES AL PLANEAMIENTO

La estación ofrece una oportunidad para la recalificación urbanística del Cuadrilátero-Universidad y su más eficaz integración en la trama urbana. Para potenciar su funcionalidad es necesario que se solucionen los problemas de accesibilidad viaria de esta zona y la integración de la TF-5 en dicha trama. Así de las tres Alternativas que plantea la Revisión del Plan General para el sistema viario, se considera más adecuada la Alternativa 3 que incorporaría a la estación dentro del anillo de circunvalación al casco histórico.

6.5.2.3. Estación prevista: Aeropuerto (7B)

FIGURA DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO: Plan General de Ordenación Urbana. Adaptación Básica. Aprobación definitiva Octubre 2004.

PLANEAMIENTO ACTUAL

La futura estación se localiza en el recinto aeroportuario, en la categoría de ordenación correspondiente a Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Suelo Urbano Consolidado. Se inserta dentro de los límites de la Operación Singular

Estructurante del Aeropuerto de los Rodeos y su entorno, definida en el PIOT y cuyo objetivo es la reserva de este espacio para garantizar la funcionalidad de sus instalaciones actuales y posibilitar sus eventuales ampliaciones, y para la posible implantación de actividades logísticas ligadas a la infraestructura aeroportuaria. Se plantea igualmente como objetivos secundarios la dotación de un área que resulta idónea para la implantación de actividades que aprovechen la renta de situación generada por el aeropuerto y el establecimiento de un intercambiador de transportes ligado a un nodo fundamental en la estructura insular de transportes, como es el aeropuerto.

Ilustración 6.7 -Localización prevista para la estación 7B Aeropuerto



Fuente: Elaboración propia sobre ortofoto de IGN

COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

La clasificación urbanística actualmente vigente no es incompatible con el desarrollo de la estación. Su clasificación corresponde a Sistema General de Uso Principal Servicio Público, en edificación abierta, siendo compatibles los usos docente, sanitario asistencial y sociocultural. Por ende, el Avance del Plan General de Febrero de 2009 plantea la Ordenación de la denominada Área Singular 2: BORDE DE



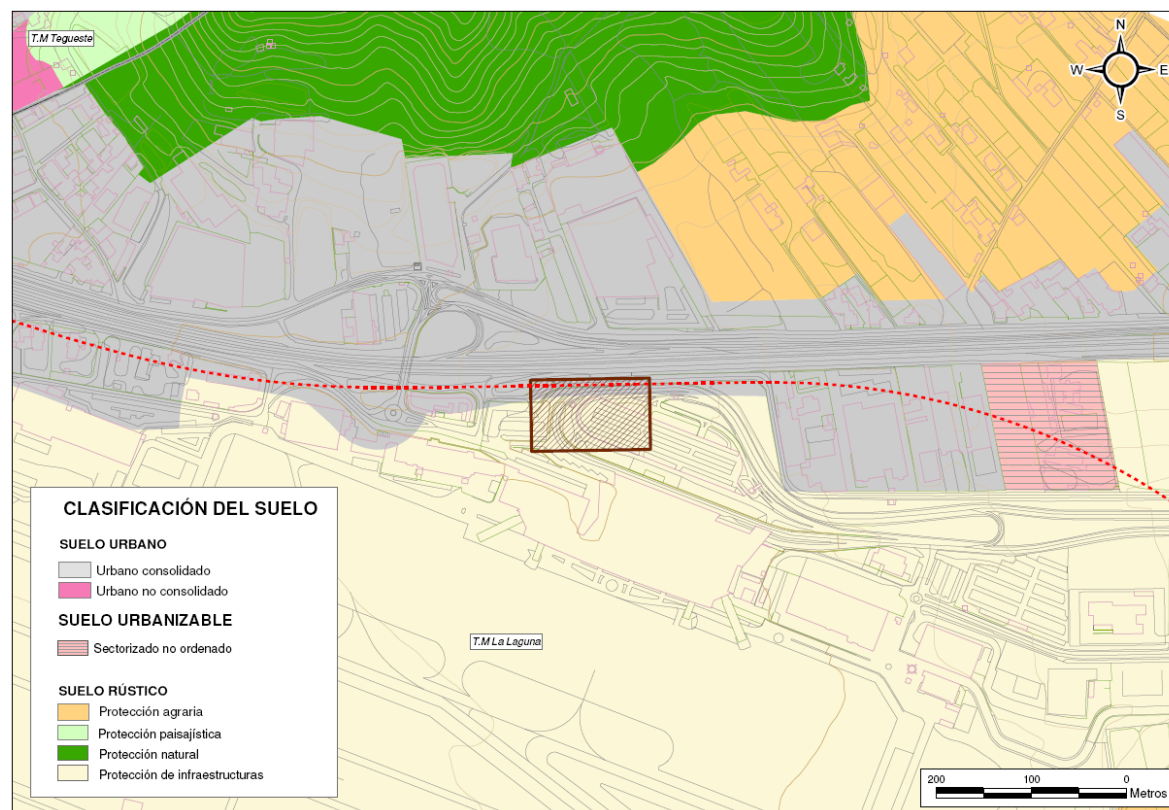
Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



AEROPUERTO TF-5, en una pieza en la que existen en la actualidad diversos usos incompatibles entre sí (por ejemplo, industrial y residencial) y poco relacionados con las actividades aeroportuarias. Se destaca que las conexiones entre el aeropuerto y el sistema viario de acceso rápido (la autopista) no tienen relación con el resto de la ciudad ni del área metropolitana al no existir un elemento articulador de las relaciones funcionales (intercambiador o similar). La Alternativa 3 de ordenación propone la implantación de un gran intercambiador modal (sistema tranviario, coches, guaguas) apoyado en la autopista TF-5 y en los enlaces existentes, a este intercambiador se sumaría el ferrocarril.

Ilustración 6.8 -Planeamiento urbanístico en el entorno de la futura estación 7B Aeropuerto



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal

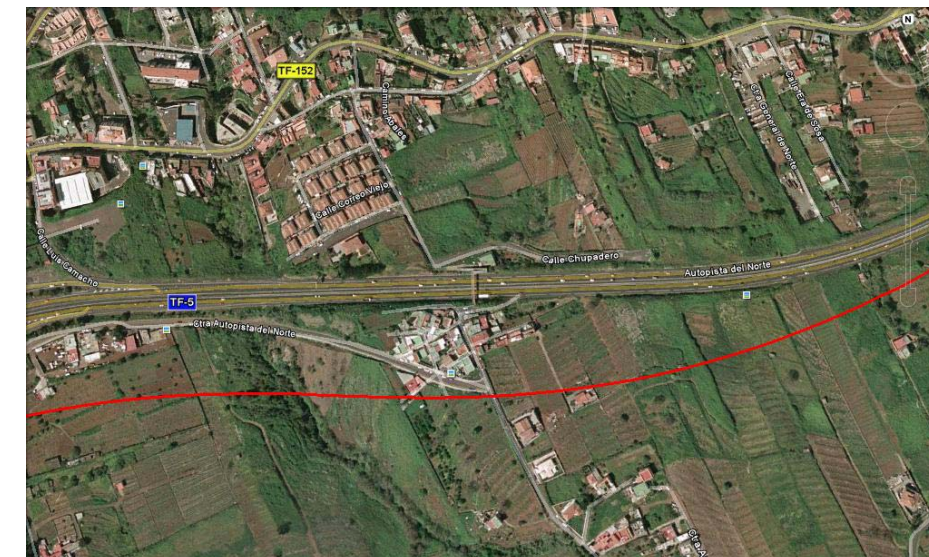
RECOMENDACIONES AL PLANEAMIENTO

La localización más adecuada para el gran intercambiador modal podría ser la pieza propuesta, pero si se quiere incorporar el modo ferroviario sería más conveniente su localización en el propio aeropuerto de Tenerife Norte, junto a la TF-5, lo que permitirá tanto atraer los viajes que se realicen en vehículo privado desde el norte como la conexión de viajes en avión.

6.5.3. Tacoronte

A diferencia de lo que ocurre en la mayor parte del término municipal de La Laguna en Tacoronte la alternativa seleccionada discurre esencialmente en superficie y ligeramente al Sur del denominado corredor TF-5. Se aleja ligeramente del eje de la autopista a partir del pk 15+800. Aunque hay dos tramos en falso-túnel se aprecian diferentes afecciones a piezas de Suelo de Protección Agraria, entre las que cabe destacar las existentes entre los pk 14+020 y el 14+070, entre el pk 14+290 y el pk 14+340. Sin embargo, al aproximarse en gran medida a la vía, la afección a estos suelos agrarios se realiza de forma muy tangencial, minimizando la afección, que se produce de forma algo más sensible en el tramo final de este municipio. En este sentido cabe destacar el aislamiento de algunos sectores urbanos que van a quedar encajonados entre la TF-5 y la futura vía del ferrocarril, singularmente en los existentes entre los pk 16+100 y 16+900.

Ilustración 6.9 -Trazado preliminar de la alternativa seleccionada sobre parte del término de Tacoronte



Fuente: Elaboración propia sobre imagen de Google Earth

6.5.4. El Sauzal

6.5.4.1. Compatibilidad del trazado preliminar

En la alternativa seleccionada a su paso por el Término Municipal de El Sauzal se observa una afección en superficie a Suelo Rústico de Protección Paisajística. El grueso de la afección superficial corresponde a Suelo Rústico de Protección Agraria Tradicional. Las categorías urbanísticamente más sensibles, como la de Protección

de Asentamiento Rural, se salvaguardan mediante recorridos en túnel, por lo que no se aprecia ninguna incompatibilidad reseñable en relación con el planeamiento urbanístico en este término municipal.

6.5.4.2. Estación prevista: El Sauzal-Tacoronte (5)

FIGURA DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO: En el caso de El Sauzal: Plan General de Ordenación Urbana aprobado el 1 de octubre de 2010. En el caso de Tacoronte: Plan General de Ordenación Urbana. Documento en fase Avance (julio 2012).

PLANEAMIENTO ACTUAL

La futura estación se localiza en Suelo Rústico de Protección de Protección Agraria Tradicional en el Caso de El Sauzal y en Suelo Rústico de Protección Agraria en el caso de Tacoronte y en suelo rústico de protección hidrológica.

COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

Estos Planes atribuyen como usos característicos en suelo rústico los de protección-conservación, restauración ambiental, agrario, residencial, (sólo en los asentamientos rurales), viario y otras infraestructuras, entre las que podría considerarse la futura estación, por lo que se considera compatible con el planeamiento actual. Las actividades de servicios e infraestructuras y las declaradas de utilidad pública e interés social se sujetarán a las disposiciones establecidas para las mismas en el Título V de la Normativa relativo a las Condiciones de Uso.

Ilustración 6.10 -Localización del intercambiador modal de Tacoronte. PGOU. Aprobación Inicial.



En el caso de Tacoronte, la estación se localiza al sur del Área de Centralidad que se ubica también al Sur del Casco Histórico, en una zona de medianía baja.

Ilustración 6.11 -Localización prevista para la estación El Sauzal-Tacoronte (5)



Fuente: Elaboración propia sobre ortofoto de GRAFCAN (Ortofoto Octubre-Noviembre 2009)



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

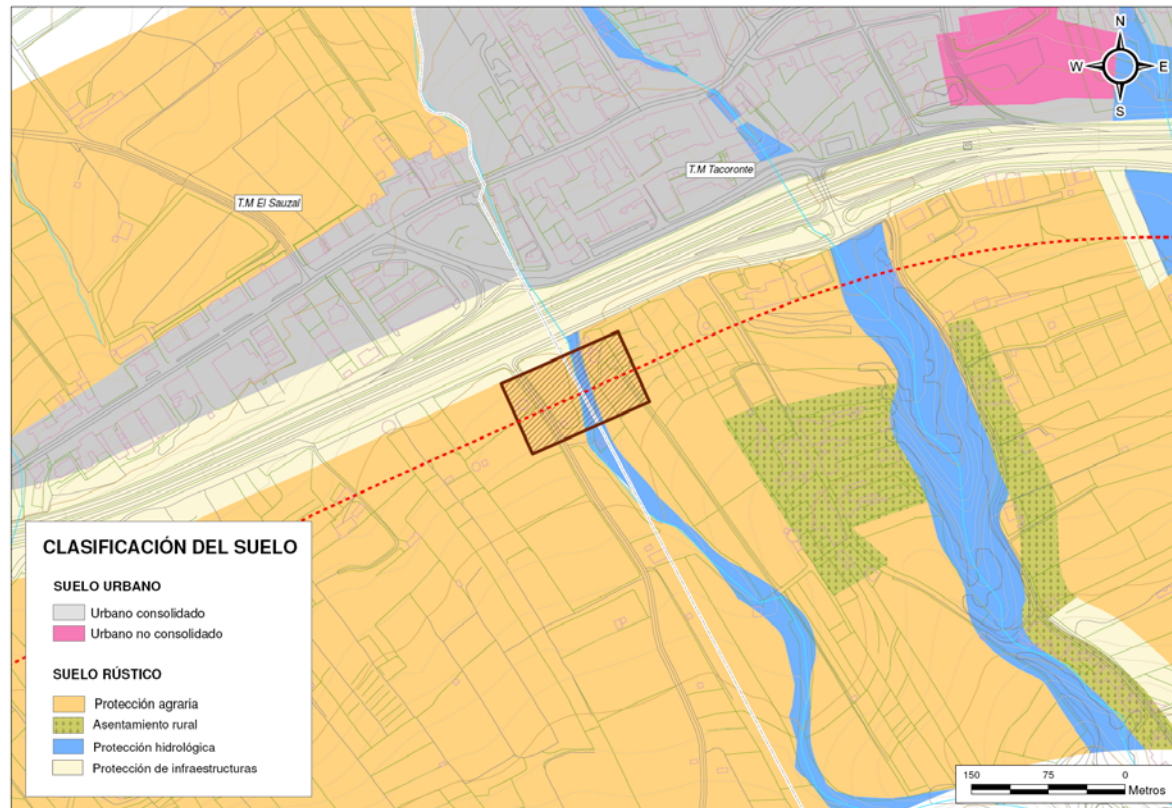
DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



RECOMENDACIONES AL PLANEAMIENTO

La zona en la que se localiza la estación presenta como elemento positivo la disponibilidad de espacio que ha de permitir la realización del imprescindible aparcamiento, máxime en estos dos municipios en los que el poblamiento se caracteriza por su dispersión. La accesibilidad, sin embargo es reducida, puesto que el grueso de los desarrollos urbanísticos y de las infraestructuras de primer orden (carreteras generales) se sitúan al Norte de la TF-5, por lo que será necesario garantizar la permeabilidad Norte-Sur, con el fin de que la estación adquiera un máximo de funcionalidad.

Ilustración 6.12 -Planeamiento urbanístico en el entorno de la futura estación de El Sauzal-Tacoronte



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal

Como alternativa podría considerarse el hecho de que la comarca de Acentejo dispone de una estación de guaguas en Tacoronte, cercana al casco histórico y con fácil acceso desde la TF-5 pero actualmente, debido a condiciones operativas de TITSA funciona como una parada más. Carece de aparcamientos para vehículos. Por encima de constituir la cabecera comarcal, la gran relación de viajes de esta comarca con el área metropolitana hace que los viajes graviten hacia Tacoronte

salvo los correspondientes al municipio de Santa Úrsula, que tiene más relación con la comarca del Valle de La Orotava. Por ello y por la cercanía entre los trazados ferroviarios estudiados y el casco municipal, la estación de guaguas se constituiría como el mejor punto para el intercambio modal en la comarca.

6.5.5. La Matanza

6.5.5.1. Compatibilidad del trazado preliminar

A lo largo de su recorrido en el término municipal de La Matanza, el trazado ferroviario discurre al Sur de la TF-5 y muy pegado a ella. A partir del pk 22+900 aproximadamente la vía cruza en túnel al Norte de ésta. Así, el grueso del recorrido se realiza en superficie y debido a su aproximación a la TF-5 se afecta mayoritariamente a Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras.

6.5.6. La Victoria

El trazado de la alternativa seleccionada discurre aquí al Norte de la TF-5 a lo largo de su recorrido en el término municipal, y muy próximo a ella, por lo que la afección superficial más importante corresponde a Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y a Sistemas Generales.

En la Victoria, excepto en los primeros 200 m del recorrido la totalidad de la traza se realiza en superficie, con un único viaducto de 35 m de longitud, que se instala sobre Suelo Rústico de Protección Paisajística. Como aspecto más relevante desde el punto de vista urbanístico, cabe reseñar la afección a Suelo Rústico de Protección Paisajística, correspondiente a los barrancos, aunque el grueso del recorrido corresponde a Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y de Protección Agraria Costera.

6.5.7. Santa Úrsula

6.5.7.1. Compatibilidad del trazado preliminar

El trazado en superficie y falso túnel a lo largo de este municipio es considerable. Se detecta que la afección superficial en todo el término municipal se produce sobre Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras. El emplazamiento de la futura estación, que se analizará posteriormente, presenta incidencia directa sobre edificaciones preexistentes.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



De mayor envergadura puede ser la afección que se produce entre el pk 25+560 y el pk 25+740 clasificado como Suelo Rústico de Protección Agraria con la sobrecarga de Entorno de Protección de Bien de Interés Cultural correspondiente a dos inmuebles catalogados y al BIC de La Hacienda de San Clemente. Si bien el trazado no incide de forma directa sobre dichos bienes, lo cierto es que discurre muy próximo a ellos, alterando su entorno y la calidad de su percepción.

A partir del pk 26+650 la vía discurre por Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y lo hace en túnel, de modo que en el tramo final correspondiente al municipio de Santa Úrsula no presenta ningún tipo de problema en relación con el planeamiento urbanístico vigente.

Ilustración 6.13 -Trazado preliminar de la alternativa seleccionada sobre parte del término municipal de Santa Úrsula



Fuente: Elaboración propia sobre imagen de Google Earth

6.5.7.2. Estación prevista: La Victoria-Santa Úrsula-La Matanza (4D)

FIGURA DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO: Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación Inicial. Octubre de 2008.

PLANEAMIENTO ACTUAL

La futura estación se localiza en Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, en Suelo Rústico de Protección Agrícola, Suelo Rústico de Protección Agrícola Bien de Interés Cultural y Suelo Rústico de Protección Natural de Barrancos.

Ilustración 6.14 -Localización prevista para la estación La Victoria-Santa Úrsula-La Matanza (4D)



Fuente: Elaboración propia sobre ortofoto de GRAFCAN (Ortofoto Octubre-Noviembre 2009)

COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

En el caso del municipio de Santa Úrsula, el Plan General contemplaba la implantación de un gran sistema general de servicios públicos (intercambiador modal de transporte, administración pública, etc.) entre el borde de la autopista y la rambla del Doctor Pérez, dentro del ámbito de ordenación singular AOS N°1, con una superficie de 2.636 m², a utilizar también por el ferrocarril. El emplazamiento propuesto, sin embargo, corresponde en su mayor parte a Suelo Urbano Consolidado en el que existen pues edificaciones y a Suelo Rústico de Protección Agraria por lo que el grado de incompatibilidad es considerable. A ello hay que añadir el hecho de que el límite de la estación propuesta queda incluido en el perímetro de protección del BIC de la Hacienda de San Clemente.

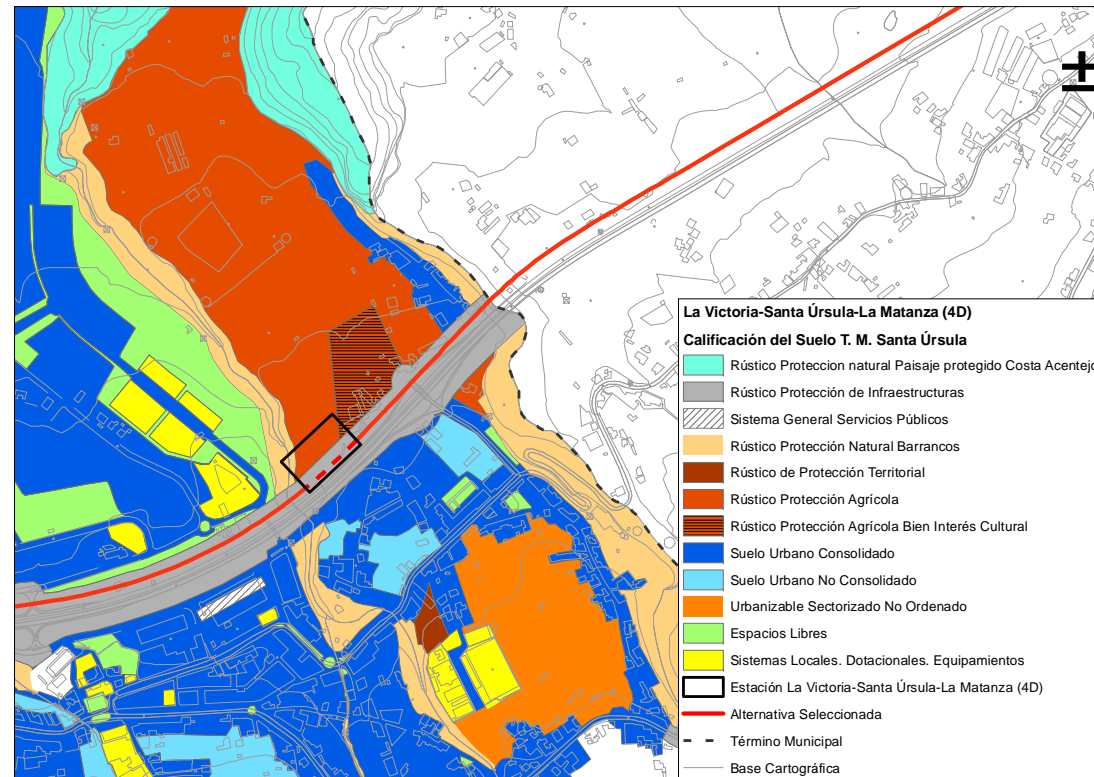


Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

DOCUMENTO N° 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



Ilustración 6.15 -Planeamiento urbanístico en el entorno de la futura estación de La Victoria-La Matanza-Santa Úrsula (4D)



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal

RECOMENDACIONES AL PLANEAMIENTO

La localización de la estación se aleja del óptimo desde el punto de vista de la centralidad del núcleo de Santa Úrsula y de la multimodalidad. Como elementos positivos cabe destacar su accesibilidad infraestructural, debida a la proximidad de la TF-5 y la disponibilidad en el entorno de espacios para la ejecución de aparcamientos. La creación de aparcamientos de disuasión en contacto con los principales modos de transporte y con buen acceso a pie y en bicicleta en el caso de estar cercanos a núcleos urbanos y al corredor insular TF-5, como en Santa Úrsula, favorece el acceso y dispersión desde varios medios de transporte.

6.5.8. La Orotava

Como en el caso de Santa Úrsula, se observa una importante proporción del trazado a realizar en superficie y falso túnel. Es igualmente reseñable en este tramo la presencia de un viaducto entre los Pk 29+790 y 30+165, con una longitud total de 375 m y

Con respecto al recorrido en superficie y falso túnel cabe destacar, en primer término, las afecciones correspondientes a Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado que se producen entre los pk 30+080 y 30+820 (740 m). Se trata del sector comprendido entre la TF-5, la TF-31 y el camino del Torreón Bajo, que constituye uno de los elementos clave del crecimiento del núcleo al norte de la autopista. La afección a esta pieza se realiza en la mayor parte del recorrido muy próxima al límite con la TF-5. Sin embargo, en el sector de la Dehesa Baja, la penetración de la vía es más profunda. Ello se traduce, en primer lugar en la alteración de edificaciones ya existentes, así como en una merma apreciable del suelo destinado a la expansión urbana, que habrá de tenerse en consideración a la hora de plantear nuevos crecimientos.

Ilustración 6.16 -Trazado preliminar de la alternativa seleccionada sobre parte del término municipal de La Orotava



Fuente: Elaboración propia sobre imagen del IGN. 2010

Entre los pk 31+780 y 32+208 y los pk 32+470 y 32+600 atraviesa en superficie una zona de protección territorial. Entre los pk 32+640 y 33+650 atraviesa una zona de protección agraria. Aunque lo destacable en este caso, desde el punto de vista urbanístico, no es tanto la pérdida de suelo agrícola como el hecho de que esta amplia pieza va a quedar "encajonada" entre la TF-5 y la vía del tren, lo que supone una merma tanto de su funcionalidad (en tanto en cuanto es menos

permeable desde el punto de vista territorial), como del confort sonoro de sus habitantes y visitantes.

Ilustración 6.17 -Trazado preliminar de la alternativa seleccionada sobre parte del término municipal de La Orotava



Fuente: Elaboración propia sobre imagen de Google Earth

Cabe destacar que el resto del Suelo Urbano Consolidado entre los pk 31+500 ya 31+740, se preserva a través de la ejecución de túneles.

6.5.8.1. Estación prevista: Puerto de La Cruz-La Orotava (3B)

FIGURA DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO: Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación Definitiva parcial (Junio 2004).

PLANEAMIENTO ACTUAL

La futura estación se localiza en Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado.

Ilustración 6.18 -. Localización prevista para la futura estación de Puerto de La Cruz-Orotava (3B)



Fuente: Elaboración propia sobre ortofoto de IGN (Ortofoto 2009/2010)

COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

Desde el punto de vista urbanístico la compatibilidad de la futura actuación con el planeamiento vigente es prácticamente total. A ello se añade que su ubicación es óptima desde el punto de vista de la accesibilidad infraestructural, puesto que cuenta con buen acceso desde la TF-5, así como con importantes vías de conexión municipal como pueden ser la Avenida de Alfonso Fernández de Lugo, la calle de San Felipe o la calle de La Ratona. A ello se añade, por último, la disponibilidad de espacio para la ejecución de aparcamientos disuasorios.

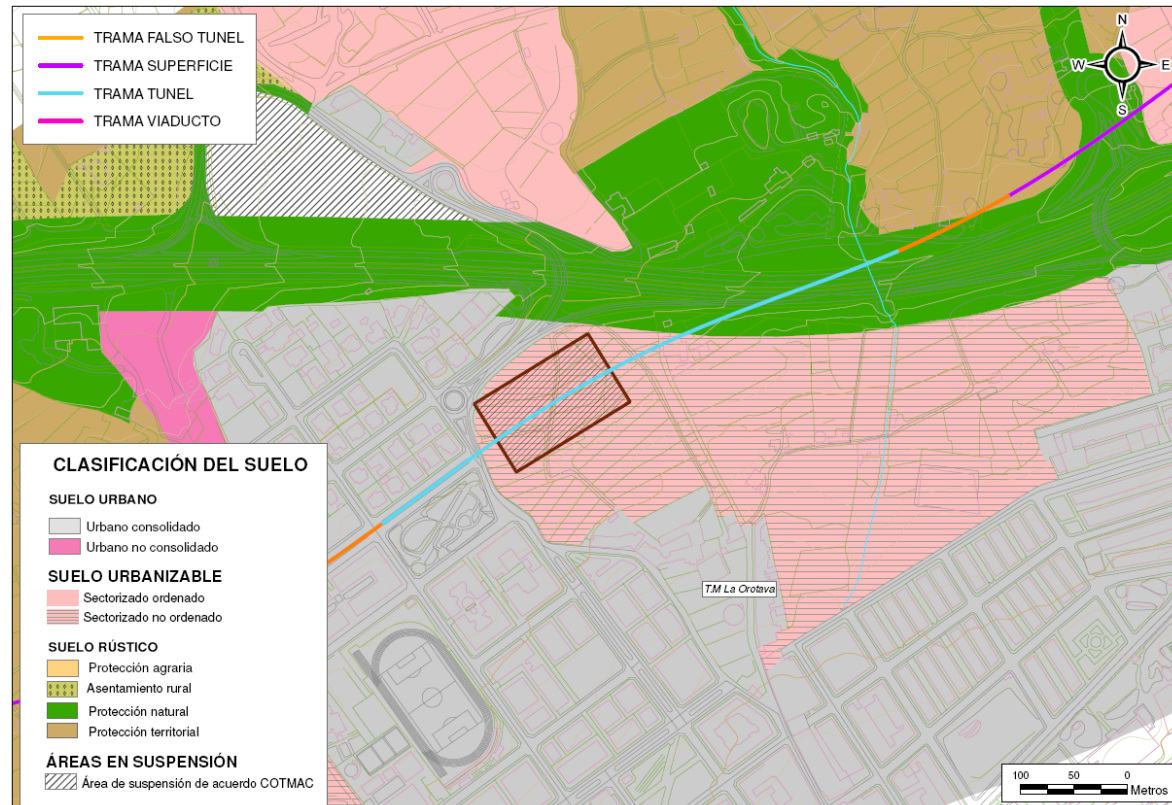


Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



Ilustración 6.19 -Planeamiento urbanístico en el entorno de Puerto de La Cruz-Orotava (3B)



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal

RECOMENDACIONES AL PLANEAMIENTO

La futura estación se inscribe en una de las piezas urbanas destinadas a “cerrar” el núcleo de la Orotava al sur de la TF-5, colmatando el espacio intersticial existente entre dos zonas urbanas ya consolidadas. La disponibilidad de una mayor accesibilidad de esta pieza, incrementa las ventajas locacionales de un espacio aún por diseñar. El planeamiento de desarrollo de este sector deberá tener en consideración el “atractivo” añadido, en el que la nueva infraestructura y los elementos a ellos asociados podría actuar como hilo conductor.

6.5.9. Puerto de la Cruz

6.5.9.1. Compatibilidad del trazado preliminar

A su paso por este término municipal la alternativa seleccionada discurre en su totalidad en túnel.

6.5.10. Los Realejos

6.5.10.1. Compatibilidad del trazado preliminar

En su recorrido por Los Realejos, el trazado discurre al Norte de la TF-5 y la única afección superficial que se produce es sobre Suelo Rústico de Protección Agraria.

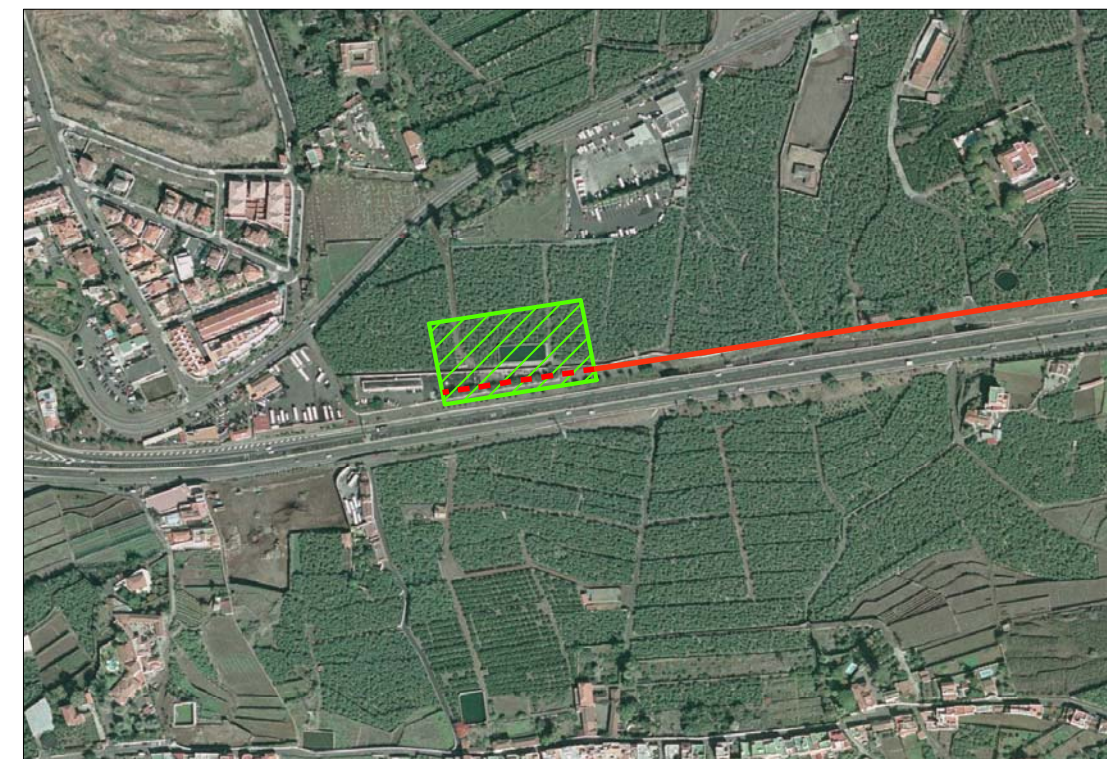
6.5.10.2. Estación Prevista: Los Realejos

FIGURA DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO: Plan General de Ordenación Urbana. (Adaptación a la LOTENC 2000 de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Noviembre- 1998). Octubre de 2010.

PLANEAMIENTO ACTUAL:

La futura estación se localiza en Suelo Rústico Agrario, lindante con suelo urbano consolidado, en parte cultivado de forma intensiva y con una importante balsa de regulación en su interior. Esta pieza está bien comunicada a través de la TF-5 y de carretera de Icod a Santa Cruz de Tenerife.

Ilustración 6.20 -Localización prevista para la estación de Los Realejos



Fuente: Elaboración propia sobre ortofoto de GRAFCAN (Ortofoto Octubre-Noviembre 2009)



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

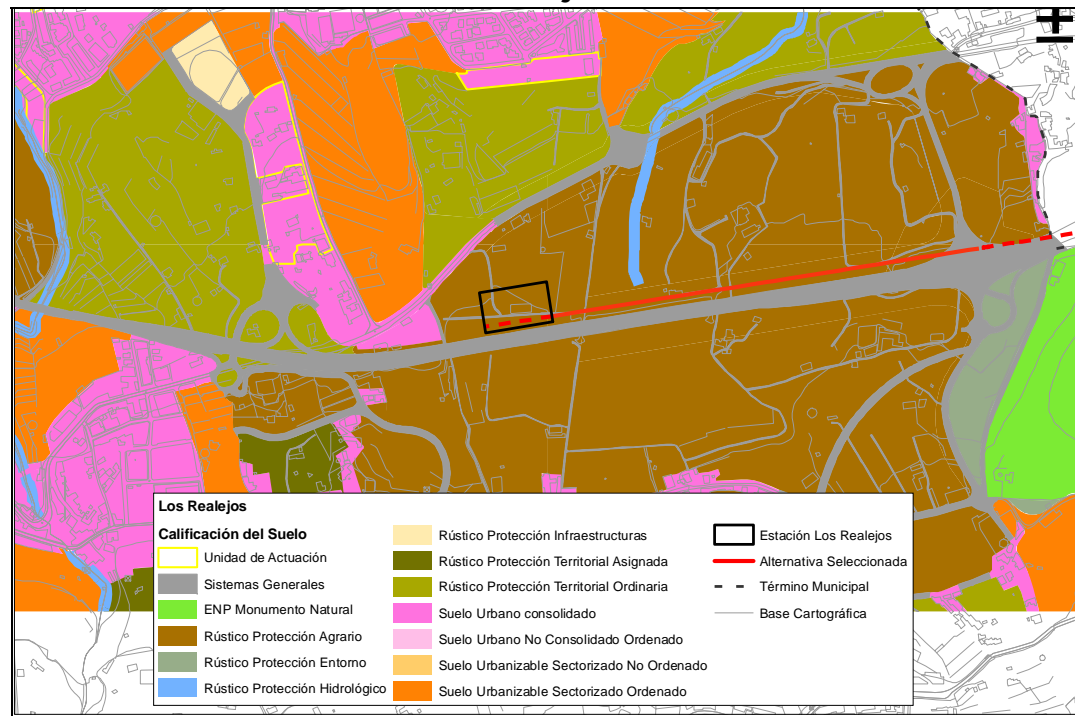
DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

Desde el punto de vista de la clasificación urbanística, el criterio en el suelo agrícola es la preservación de los recursos productivos y de la actividad que éstos sustentan, por lo que una infraestructura como la prevista estación no se contempla como un uso característico.

Ilustración 6.21 -Planeamiento urbanístico en el entorno de la futura estación de Los Realejos



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal

RECOMENDACIONES AL PLANEAMIENTO

La localización de la estación es relativamente buena desde el punto de vista de la centralidad municipal, al situarse lejos tanto de Los Realejos Alto como Bajo, pero óptima desde la accesibilidad infraestructural y de la multimodalidad. Se aprecia igualmente que existe espacio disponible para la creación de un aparcamiento disuasorio. La inserción de la infraestructura en el espacio previsto sería pues relativamente sencilla desde el punto de vista de la calificación y del uso del suelo, aunque supondría una modificación de éstos. En cualquier caso se deberán realizar todas las previsiones necesarias para poder construir y conectar la parada con el resto de los sistemas de transporte.

6.5.11. Medidas para evitar la incompatibilidad con el planeamiento

Los efectos señalados sobre la estructura urbana existente (sobre el suelo urbano consolidado y no consolidado) y futura (suelo urbanizable) sólo pueden paliarse, en fases sucesivas de definición del proyecto mediante:

- La maximización de los recorridos en túnel, especialmente en aquellos tramos en que se altera suelo urbano consolidado y se afecta a viviendas y equipamientos preexistentes. Este podría ser el caso en los PP KK: 10+160 a 10+570, 11+665 a 12+560, 14+020 a 13+260, 31+520 a 31+700.
- Dado que el criterio seguido ha sido el ajuste del trazado de la vía al límite de los suelos urbanos y urbanizables existentes, con el fin de evitar la aparición de "islas urbanas", aisladas entre distintas infraestructuras o la desestructuración de los desarrollos urbanísticos previstos por el mismo efecto barrera, tan sólo se detectan dos afecciones significativas en este sentido: la que se produce en el término municipal de Tacoronte (pk 16+100 a 17+100), y con mayor extensión en La Orotava (pk 31+200 a 33+900).



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN

