

6. ANALISIS DE LA COHERENCIA DEL PLAN CON EL MODELO DE ORDENACION 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 Sur. 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 2.1.3.1 de la Memoria Informativa del PTEOI del Tren del Sur (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 3 (Costeras, y marinas), 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 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.
- 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.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



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	Longitud (m)
Áreas de expansión urbana	8.898,55
Áreas de interés estratégico	13.204,20
Áreas urbanas	10.836,75
Protección Ambiental 1 Barrancos	4.432,16
Protección Ambiental 1 Laderas	6.852,86
Protección Ambiental 1 Malpaíses y Llanos	3.549,71
Protección Ambiental 1 Montañas	4.156,45
Protección Ambiental 3 Costeras	361,13
Protección económica 1	8.724,22
Protección económica 3	1.047,22
Protección Territorial	16.823,65
TOTAL	78.886,90

Fuente: Elaboración propia

Como puede apreciarse, el grueso de las afecciones corresponde a las Áreas de Protección Territorial (21,3%), seguidas a poca distancia por las Áreas de interés estratégico (16,7%) por la presencia del Puerto y polígono de Granadilla y el Aeropuerto Sur. Le sigue las áreas de protección económica (12,4%) y a continuación, las áreas de urbanas y de expansión urbana, 13,7% y 11,3% respectivamente. Por último, las áreas que se ven en menor medida implicadas son las áreas de Protección Ambiental laderas (8,7%), los barrancos (5,6%), las montañas (5,3%) y los malpaíses y llanos (4,5%).

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 (22% del total) y en viaducto (12%).

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: Revisar con los datos

El total de las afecciones del Tren del Sur sobre las ARH de Protección Ambiental 1 supone un 24% del trazado (tal y como se puede observar en el Plano 2.11 del Anexo Cartográfico). El grueso de estas afecciones corresponde al desarrollo de la vía por las ladera (un 36%), así como a su intersección de la vía con los numerosos barrancos que discurren transversalmente a la misma en dirección oeste-este en la vertiente oriente y este-este en la occidental (un 23%), aunque casi un 45% de las soluciones para atravesarlos son en viaducto y túnel. La afección a las montañas también supondrá en torno a un 22% aunque en la mayor parte de los casos, el tren discurrirá en túnel. La afección a malpaíses y llanos es mucho menor que el resto y se sitúa sobre todo en Arico y en una pequeña zona en el municipio de San Miguel.

Tabla 6.2 - Afecciones detalladas a las Áreas de Protección Ambiental 1

	Plataforma	Túnel	Viaducto	Falso túnel	Total (m)
Barrancos	1.890,30	761,08	1.780,81	0,00	4.432,19
Laderas	3.871,78	1.968,64	1.012,43	0,00	6.852,86
Malpaíses y Llanos	3.021,44	0,00	528,27	0,00	3.549,71
Montañas	1.347,14	2.326,64	482,67	0,00	4.156,45

Fuente: Elaboración propia

El trazado ferroviario ha sido proyectado para que se adaptara a una gran variedad de condicionantes técnicos, ambientales y territoriales entre los que destacan las Áreas de Regulación Homogénea definidos por el PIOT. Sin embargo, la localización final del eje no se ha podido adecuar al 100% a las ÁRH de Protección Ambiental 1 y a lo largo del Tren del Sur existen algunos puntos que no se adecuan a los usos establecidos en el PIOT para estas áreas.

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



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



naturales. Se diseñarán de manera singularizada para cada una de las cuatro 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 y montañas 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 Ambiental 3

Se corresponden con los kilómetros iniciales del trazado en el Término Municipal de Santa Cruz de Tenerife, en la subcategoría de Costeras. Constituye la franja del borde insular especialmente significativo por la importancia de los procesos ecológicos que en ella se desarrollan y de los recursos naturales que contiene y, asimismo, por las tensiones de uso a que se encuentra sometida. El objetivo común

de las áreas de protección ambiental 3 es la conservación y aprovechamiento sostenido de sus recursos naturales compatible con su disfrute por la colectividad.

CRITERIOS DE ADECUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN LAS ARH DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 3:

- En la ordenación y gestión del Dominio Público Marítimo-Terrestre y sus zonas de servidumbre, será de aplicación la Ley 22/88 de Costas (Títulos II y III), su reglamento de desarrollo y el Estatuto Internacional del Mar en tanto las medidas previstas afecten a espacios de la plataforma continental regulados por dicha legislación. Cualquier actuación que se lleve a cabo en el litoral deberá contar con la colaboración de la Demarcación de Costas y ajustarse a lo dispuesto en la legislación sectorial. Igualmente aquellos tramos a lo largo del trazado, que se encuentren afectados parcialmente por la zona de servidumbre de protección, deberá tenerse en cuenta que, en cualquier caso, dichas actuaciones deberán contar con la correspondiente autorización del órgano competente.
- El planeamiento regulará las condiciones necesarias para garantizar la máxima integración de cualquier infraestructura en el medio natural litoral y justificará que se adopta la solución constructiva de menor impacto paisajístico, biológico y sobre la dinámica litoral entre las posibles.
- Tanto la ejecución de la obra como la restauración del medio deberán ser especialmente cuidadosas ya que se trata de medios naturales muy frágiles.

RELACIONES ENTRE LAS ARH DE PROTECCIÓN AMBIENTAL 3 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.

6.1.3.3. Áreas de Protección Económica

Estas áreas se ven afectadas a lo largo de todo el recorrido de la alternativa seleccionada por los términos de Güímar, Arona y San Miguel de Abona. Dentro de estas Áreas, las de Protección Económica 1 son las afectadas de forma claramente mayoritaria (89%) correspondiendo el resto a las de Protección Económica 3, que sólo se localizan en el Término Municipal de Adeje.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



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-1 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.

6.1.3.4. Áreas de Protección Territorial

Estas Áreas se localizan esencialmente en los términos municipales de Candelaria, Arafo, Güímar, Fasnía y Arico. Estas áreas engloban 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 o de equipamientos insulares, pero que constituyen una reserva fundamental de un recurso escaso como es el territorio disponible y un entorno paisajístico de necesaria preservación para la salvaguarda de la calidad de vida de los habitantes de la isla y de la calidad de la oferta turística. Se destinan a la implantación de aquellos usos e intervenciones que, por su naturaleza y dinámica, encuentran difícil encaje en la estructura de ordenación insular y cuya ubicación concreta no puede preverse desde el PIOT

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

- Las áreas de protección territorial se han aprovechado para diseñar la traza del ferrocarril siempre que los condicionantes técnicos lo han permitido.
- Gran parte del tramo 2, entre Candelaria y San Isidro se desarrolla sobre esta categoría.
- Al igual que en el resto de la traza, se trata de ajustar la plataforma ferroviaria al corredor lineal de la autopista para no incidir en nuevos impactos territoriales.
- Permeabilización de la vía en consonancia con la otra infraestructura lineal a la que corre paralela.

RELACIONES ENTRE LAS ARH DE PROTECCIÓN TERRITORIAL Y LA INFRAESTRUCTURA

- La implantación de la infraestructura se adapta al destino que el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT establece para estas áreas.
- La relación debe establecerse a través de la preservación de las características actuales del territorio incluido en las áreas de protección territorial.

6.1.3.5. Áreas Urbanas

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 Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



CRITERIOS DE ADECUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN LAS ÁREAS URBANAS

- El tren del Sur será un aglutinador de las áreas urbanas existentes en su principal función de conector. Deberán tomarse las decisiones adecuadas 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.

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 siete 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.

6.1.3.6. Áreas de Interés Estratégico

Son los ámbitos que ostentan un papel estratégico en el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT, por estar destinados a albergar equipamientos o infraestructuras de nivel de servicio insular. En tanto no se concreten las iniciativas de desarrollo, sólo podrán autorizarse actos de uso del suelo y de transformación

territorial propios de la naturaleza rústica de los terrenos, para su explotación agrícola, ganadera o forestal, siendo incompatibles todos aquellos usos que puedan comprometer su destino final.

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

- Salvo en el caso del aeropuerto, en el que la infraestructura ferroviaria se adapta, obviamente a la preexistencia de la aeroportuaria, en el resto de las operaciones que se desarrollen en estas ARH, deberán ser los planes de ordenación de cada área los que consideren prioritaria la relación y conexión con el tren de las actuaciones que formen parte de cada desarrollo estratégico.
- Al igual que en el resto de los casos, deberá mantenerse la permeabilización de la vía para minimizar el efecto barrera.

RELACIONES ENTRE LAS ARH ESTRATÉGICAS Y LA INFRAESTRUCTURA

- La presencia de la infraestructura ferroviaria potencia sin duda el interés estratégico de las áreas delimitadas como tales.
- La relación debe establecerse a través de las paradas de la línea, actuales o futuras. En el trazado actual, dos (San Isidro y Aeropuerto Sur) de las siete estaciones previstas coinciden con áreas de interés estratégico. Los planes que desarrollen la ordenación de esas áreas deberán considerar especialmente la posición de las estaciones respecto a los desarrollos planteados en las áreas estratégicas potenciando la fácil accesibilidad a la mayor parte posible de los desarrollos.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



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 Sur, sobre el que se desarrolla el trazado del tren son, como ya se describió en la parte informativa de la Memoria: Área Metropolitana, Valle de Güímar, Sureste, Abona y el sector meridional de la del Suroeste.

El destino y la orientación del territorio de cada una de ellas quedan establecidos en el PIOT. En ningún caso la implantación de la infraestructura altera el Modelo de Ordenación Territorial de las Comarcas. Los efectos esperados e inducidos de la implantación del ferrocarril en el corredor del Sur en cada una de las comarcas se enumeran a continuación.

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 sur.

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

Las estaciones en Tres de Mayo y Añaza refuerzan la intermodalidad además de proveer un rápido acceso al centro de la ciudad desde largas distancias. Además serán el impulso definitivo para el traslado, ya incipiente de muchas de las actividades terciarias y comerciales.

6.2.2. Valle de Güímar

Se reforzará el carácter cada vez más metropolitano del sector costero de esta comarca, cuya urbanización comenzó con el predominio de residencias secundarias.

La existencia del ferrocarril y de la estación de Candelaria favorecerán la consolidación de esta zona en estrecha relación con la capital, permitiendo crecimientos residenciales de mayor entidad, compactados y planificados en el entorno de la estación.

Como punto de intercambio modal facilitará el acceso a Santa Cruz tanto desde su área de influencia como desde distancias más largas si se planifica y comunica

adecuadamente la ventaja de evitar los mayores puntos de congestión en los accesos a la capital.

6.2.3. Sureste

El trazado propuesto atraviesa la comarca del Sureste de norte a sur, sin tener ninguna parada prevista. Este hecho es también acorde a las determinaciones del PIOT, en las que el predominio de las áreas de protección económica, ambiental o territorial y la escasa densidad de población configuran un espacio ajeno a los principales procesos productivos de la isla con un nivel de requerimientos bastante escaso.

La comarca posee uno de los recursos más apreciados de la isla, el suelo, por lo que se convierte en el territorio más idóneo para la ubicación de instalaciones que por la superficie o el aislamiento que exigen no son bien acogidas en otras zonas de la isla y tampoco pueden asociarse, al menos de momento, a la infraestructura ferroviaria.

Dado que no está prevista la ejecución de ninguna estación en este tramo el tren tan sólo consume un espacio que está claramente disponible, sin crear expectativas de desarrollo urbanístico que no son deseables desde el punto de vista del PIOT. Tan sólo hay que estar vigilantes para que la infraestructura se integre desde el punto de vista ambiental y paisajístico que la mejor manera posible.

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.

6.2.4. Abona

Despoblada hasta los años 60, la explosión del turismo masivo, junto con la construcción del aeropuerto y la autopista unido a la previa traída de agua, configuraron una de las comarcas de mayor significación en el desarrollo insular, apoyada en las dos principales actividades económicas de la isla: la agricultura intensiva y el turismo.

El trazado del tren, desde su entrada en la comarca, engarza directamente áreas estratégicas como el polígono de Granadilla y el Aeropuerto de Tenerife Sur, núcleos residenciales necesitados de compactación y recualificación como San



Isidro y los núcleos turísticos de mayor entidad insular: Los Cristianos y Las Américas. En el entorno cercano del nuevo trazado se sitúan asimismo núcleos comerciales y de servicios como Las Chafiras o residenciales como Cabo Blanco, crecidos al calor del desarrollo de los turísticos para albergar y dotar de servicios a los trabajadores del sector turístico, pendientes de procesos de intervención requalificadora que deberán aprovechar la sinergia de la infraestructura ferroviaria. El tren deberá ser un catalizador de las intervenciones de renovación de los núcleos existentes así como de la ordenación de los nuevos crecimientos.

6.2.5. Suroeste

La línea ferroviaria tiene su punto final por el momento en el núcleo de Las Américas. Sin embargo, queda preparada para una futura prolongación acorde con el destino y las previsiones y criterios establecidos en el PIOT para esta Comarca. Éstas sitúan en ella el futuro del desarrollo turístico y con él el cierre del anillo insular que incluiría la conexión ferroviaria.

En el caso de una futura prolongación hasta Fonsalía, el PIOT define explícitamente como infraestructura integrante del Modelo de Ordenación Insular en esta comarca, el futuro puerto de Fonsalía, cuya finalidad principal es el transporte de pasajeros y mercancías entre Tenerife y las tres islas occidentales. La centralización de estos tráficos convertirá a tal instalación en un nodo articulador del territorio circundante, generador de actividades y del desarrollo urbanístico de su entorno.

Para ello el PIOT va más allá de las propias obras portuarias, incluyendo igualmente la ordenación y adaptación conjunta del espacio urbano entre Alcalá y Playa de San Juan, potenciando su centralidad funcional en la comarca a través de la implantación de actividades comerciales, recreativas y dotacionales que configuren un centro comarcal de servicios.

Además, la ejecución de esta OSE estará coordinada y vinculada a la del corredor insular sur, que asegura su adecuado acceso e inserción en el modelo, en el que el nuevo sistema ferroviario se integra, potenciando los efectos sinérgicos de la nueva accesibilidad.

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:

- Frente marítimo de Santa Cruz-El Rosario.
- Plataforma Logística del Sur de Tenerife.
- Estructuración urbana del entorno de Cabo Blanco.
- Complejo Ambiental de residuos de Arico
- Complejo Turístico Recreativo de Rasca.
- Rehabilitación turística de Los Cristianos.

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 Sur 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.

El grado de desarrollo de los PTS correspondientes a estas Operaciones es desigual:

- La Plataforma Logística del Sur cuenta con un Plan Territorial Parcial aprobado definitivamente,
- Cabo Blanco-Buzanada y el Complejo Ambiental de Arico y del ámbito extractivo de de Guama-El Grillo en Aprobación Inicial
- El frente Marítimo de Santa-Cruz-El Rosario en fase de Avance.

En lo que se refiere a la rehabilitación de la ciudad turística de Los Cristianos, la ordenación del ámbito se realizará a través del PGO de Arona o a través de un Plan Especial, de acuerdo a lo previsto en el PIOT y en las Directrices de Ordenación General de Canarias y de Ordenación del Turismo de Canarias. Tiene también la consideración de organismo vinculado la Consejería de Turismo.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.
MEMORIA DE ORDENACIÓN



6.3.1. Frente Marítimo de Santa Cruz-El Rosario

Esta operación tiene como principal objetivo el reacondicionamiento del área metropolitana, potenciando su carácter de equipamiento urbano y los usos recreativos ligados al litoral; en el ámbito portuario se potenciarán los usos que presenten una mayor compatibilidad con la ciudad adyacente, recuperando parte de las instalaciones portuarias como espacios integrados en la ciudad que la recualifiquen funcional y ambientalmente.

Uno de los criterios de ordenación determinados en el Plan Insular para esta operación es el de potenciar la función de conexión marítima de pasajeros en este puerto, especialmente con Gran Canaria y el exterior del archipiélago. Se habla asimismo en el PIOT de la conversión del puerto en un potente nodo intermodal cuya funcionalidad habrá de resolverse en coordinación con la planificación del sistema de transportes a nivel insular y del conjunto del archipiélago.

La intermodalidad es un aspecto ya presente en el espacio de esta operación estratégica, ya que la estación de Tres de Mayo se configura como el gran nodo intermodal de la isla. Este futuro gran intercambiador ya forma parte del sistema de guaguas, del metro ligero Santa Cruz – La Laguna, en construcción en el momento en el que se redacta este plan y será la cabecera norte del Tren del Sur.

El intercambiador se localiza al sur del ámbito del Frente Marítimo, por lo que no interferirá con el resto de los criterios de ordenación que hacen énfasis en la integración del borde costero en la ciudad mediante la implantación de usos compatibles y la prevalencia de tráfico peatonales o de coexistencia en los recorridos interiores.

Por tanto, el Tren del Sur es parte integrante de esta operación estratégica desde el momento en que en ella se localiza el mayor nodo intermodal insular. El diseño de la estación ferroviaria tendrá en cuenta este hecho coordinándose con el resto de los actores implicados en la planificación de la movilidad insular para conseguir una intermodalidad efectiva y funcional.

En el PTP en fase de Avance e se han tenido en cuenta la posible ejecución del Tren del Sur. El frente marítimo se divide en tres grandes tramos:

- Tramo 1: San Andrés-Las Teresitas
- Tramo 2: Central
- Tramo 3: subdividido a su vez en 4 subtramos:
 - A. Calderillo del Agua
 - B. Punta de la Vista-Piedra San Luis
 - C. Bocacangrejo

D. Guadamojete-Barranco Hondo

Para cada tramo y subtramo se realiza inicialmente una caracterización y la identificación de condicionante, retos y oportunidades específicos. En relación con el Tren del Sur cabe destacar:

- En el tramo 3:

SUBTRAMO A. CALDERILLO DEL AGUA: y como afecciones y previsiones del planeamiento se observa un posible recorrido del tren que discurriría longitudinalmente por todo el área adosado a la margen más próxima al mar de la vía de penetración sur.

SUBTRAMO B. PUNTA DE LA VISTA – PIEDRA DE SAN LUIS: y en relación con la accesibilidad y la movilidad se considera que las previsiones existentes avanzan a dotar al área de accesibilidad mediante los dos nuevos sistemas de transporte previsto implantar en el área metropolitana –tranvía y Tren del Sur-, estando planificada la implantación de un intercambiador modal en el lindero interior de la urbanización Acorán. Se especifica que la relación de este intercambiador con el ámbito podrá realizarse tan sólo mediante la vía de servicio que une los tres pasos sobre la autovía, vía que ha de prestar además servicio a las edificaciones implantadas en su margen exterior al sistema, lo que puede ser un condicionante a su accesibilidad.

SUBTRAMO D. GUADAMOJETE - BARRANCO HONDO: en este caso el trazado del Tren del Sur parece plantear problemas relacionados con la ya de por sí difícil ordenación interna de la zona. Así se afirma que las previsiones existentes respecto a la traza del Tren del Sur, avanzan su disposición en el otro margen de la autovía, muy próximo a ésta y discurriendo en este tramo en trinchera respecto de ambos márgenes de su propia traza. De ello ha de resultar por tanto una imagen final en esta margen de las dos trazas viarias –autovía y Tren del sur- discurriendo en trinchera y separadas por una estrechísima franja elevada correspondiente a la vía de acceso al paso elevado. En la otra margen, se quedará una elevación de similares características.

En lo que se refiere a la propuesta de ordenación:

- En el tramo 2 o central: se afirma que *“la implantación del Tren del Sur es una de las propuestas más decididas hacia el objetivo previsto en el PIOT de disminuir las altas intensidades de tráfico que soporta actualmente el Frente Marítimo en el subtramo comprendido entre el límite sur de este tramo 2 y el*



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras del
Tren del Sur.
Aprobación
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.
MEMORIA DE
ORDENACIÓN



punto central del área dotacional prevista en el frente institucional, punto en que se emplaza la estación término".

- El trazado previsto actualmente para esta infraestructura de transporte discurre en este tramo paralelo a la traza prevista para el eje viario metropolitano, por el lado tierra de éste, por lo que resulta emplazado íntegramente fuera del ámbito del PTPO. La ubicación prevista para la estación término supondrá una mejora notable de las condiciones de accesibilidad a este tramo. Para que esta acción sea realmente efectiva respecto de la amplia oferta dotacional y recreativa que aquí se implanta, el Plan Territorial Especial que planifique y ordene esta Infraestructura deberá prestar especial atención a garantizar una segura relación peatonal transversal entre ambas Dotaciones – Intercambiador y Área Dotacional del Frente Marítimo".
- En el tramo 3 y en el subtramo A. Calderillo del Agua, el Avance plantea la conveniencia de disponer tanto la traza del Tren del Sur como la nueva vía que garantice la movilidad por el interior del área lo más adosadas posible a la traza de la vía de penetración Sur, y con unas rasantes tales que configuren en su conjunto una imagen perceptual de plasticidad similar a la que ofrecen los tradicionales abancalamientos para adaptación a cultivos.

6.3.2. Plataforma Logística del Sur de Tenerife

Esta Operación Estratégica tiene como objetivo constituir una gran área logística en la que quedarán englobadas las dos principales infraestructuras de transporte de la isla: el nuevo puerto de Granadilla y el aeropuerto de Tenerife Sur. Además de estas dos infraestructuras, el ámbito comprende áreas logísticas, industriales, energéticas y empresariales. Tiene la suficiente extensión como para suponer una importante reserva de suelo tanto para la posible ampliación de puerto y aeropuerto como para la localización de todo tipo de actividades logísticas ligadas al abastecimiento y distribución de mercancías, servicios básicos a las infraestructuras y para los usos industriales que por sus características especiales deban ubicarse en estrecha conexión con las infraestructuras de transporte.

El PTP que en la actualidad está aprobado definitivamente se plantea como retos y objetivos:

1. Materialización del concepto innovador de Plataforma Logística del Sur como unidad o marco funcional que engloba dos infraestructuras nodales del transporte (puerto y aeropuerto) y su entorno funcional inmediato.

2. Convertir en operativo el concepto habitualmente pasivo de "reserva estratégica", ordenando y regulando su desarrollo a corto, medio y largo plazo.
3. Establecer las bases de la necesaria coordinación de las infraestructuras fundamentales de la PLS (infraestructuras de accesibilidad e infraestructuras básicas), tanto en su planificación como en su ejecución y gestión.
4. Hacer viable un marco sostenible y de calidad de este proyecto singular, integrado en el territorio y respetuoso con el medio ambiente, y de alto valor socioeconómico.

Para ello el PTP se basa en SEIS GRANDES EJES de definición:

1. Flexibilidad en los usos y zonificación de la plataforma.
2. Una estructura funcional que posibilite la compatibilización de sus desarrollos.
3. Un proceso abierto de evolución.
4. Un marco de coordinación y concertación entre agentes para su desarrollo.
5. Coordinación de normativas urbanísticas.
6. Un marco de sostenibilidad.

Con respecto al segundo Eje, se menciona explícitamente y en referencia a la estructura de la Red de Comunicaciones que ésta se articula en torno a tres grandes corredores: el eje de la Autopista TF-1, el Corredor Central interior de la Plataforma y el "Tren del Sur".

El PTP de la PLS de Infraestructuras del "Tren del Sur" recoge el trazado propuesto por el primer documento de Avance del PTEOI del Tren del Sur en su Ordenación y lo integra en la ordenación general de la Plataforma como una actuación a medio-largo plazo, incorporando las estaciones de San Isidro y del Edificio Terminal del Aeropuerto.

El PTP de la PLS plantea un enlace directo al Edificio Terminal, con trazado con carácter indicativo, que difiere sensiblemente del propuesto por el PTEOI, pues discurre al Sur de la nueva pista Norte del aeropuerto. No obstante se señala que el trazado definitivo habrá de ser coordinado con los planes de desarrollo propios del Aeropuerto, permitiendo un óptimo aprovechamiento y coordinación de esta infraestructura.

Del mismo modo, el PTP establece que:



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



- El Plan Territorial Especial de Infraestructuras (PTEI) del "Tren del Sur" revisará las condiciones de trazado, radios de giro, pendientes admisibles, capacidad de ampliación y localización de estaciones, adecuados para su óptima funcionalidad. La plataforma ferroviaria proyectada integra dos vías, una por sentido, con una anchura total de 14,0 m.
- Las estaciones habrán de diseñarse, igualmente, con parámetros adecuados cuidando su ubicación, superficies y las condiciones de accesibilidad y diseño necesarias, tanto para la explotación ferroviaria como para la atención al viajero. Habrán de contemplarse, además, los espacios complementarios necesarios, garantizando así la accesibilidad al tráfico rodado.
- La delimitación de la Zona de Dominio Público y las servidumbres y afecciones que deriven de la construcción del ferrocarril se definirán de manera precisa en el PTEOI.

Con respecto a los intercambiadores en el PTP de la PLS se determina que:

Estación de San Isidro

- Esta estación crea un foco importante de accesibilidad a la población, constituyéndose en el principal intercambiador de transportes del Sur de Tenerife. Permite dar servicio a todo el núcleo urbano de San Isidro, a la PLS y a las áreas costeras turísticas de Granadilla de Abona.
- La máxima accesibilidad de la que disfruta respecto a la Autopista TF-1 y la máxima accesibilidad municipal situada en el anillo de Circunvalación de San Isidro, propuesta en el PGO de Granadilla, y la conexión con los enclaves turísticos costeros, El Médano y Ensenada Pelada, a través de la carretera TF-64.
- El Proyecto y construcción de la Estación habrá de tener en cuenta las servidumbres altimétricas condicionadas por la construcción de la pista norte del Aeropuerto y habrá de coordinarse con el instrumento de desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur.
- El proyecto de construcción de la estación habrá de definirse con unos parámetros de calidad y diseño adecuados a las condiciones altimétricas, al entorno medioambiental y a las características que ha de tomar como intercambiador de transportes

Estación del Edificio Terminal del Aeropuerto de Tenerife Sur

- La conexión con el Edificio Terminal del Aeropuerto se presenta como una oportunidad de enlazar la infraestructura aeroportuaria más importante de la isla (con las ampliaciones contenidas en el Plan

- Director del Aeropuerto), principal puerta de entrada y salida de la Isla, con la capital insular.
- Los proyectos contemplarán la posibilidad de conexión tanto con el Edificio Terminal actual como con el correspondiente a la segunda fase, en función de la altimetría definitiva de la nueva Pista Norte.
- El PTP plantea a más largo plazo la inclusión de una reserva de plataforma para un posible trazado ferroviario de mercancías de intercomunicación entre puertos y/o con la ciudad de Santa Cruz de Tenerife.
- Esa plataforma reservada, cuya conexión y compatibilización con el "Tren del Sur" habrá de ser analizada en su momento, no supone una hipoteca a la ordenación de la zona de reserva del Puerto y, por el contrario, constituye una precaución muy recomendable en una fase abierta de planificación como la actual.
- El ramal habrá de diseñarse con las pendientes y radios de curvatura necesarios para permitir el transporte de mercancías, más restrictivos que los utilizados en el transporte de viajeros, hasta alcanzar la cota de las explanadas comerciales del puerto, cota que permite un cómodo intercambio de mercancías entre los diferentes modos de transporte, (barco, ferrocarril y carretera).

Adicionalmente, como parte de la propuesta de estructura de enlaces de la PLS con la Autopista TF-1 se incorpora al Plan el Enlace 6. "Acceso a la Carretera TF-64". Se trata del enlace existente de acceso a San Isidro, y al Complejo Terciario y de Servicios de la PLS, estando prevista su remodelación en el PGO de Granadilla. A largo plazo se constituirá en un enlace de segundo nivel compatible con la construcción del Nuevo Enlace 5 de Acceso Este al Aeropuerto. Constituye un acceso secundario para el tráfico característico de la Plataforma, pero con un gran valor de articulación entre el área urbana de San Isidro, la futura estación del "Tren del Sur" y las posibles áreas dotaciones, comerciales y de servicios asociadas, a desarrollar a largo plazo, en el este del Aeropuerto.

Las Normas del Plan dedican el artículo 18 del TÍTULO 1 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y ORDENACIÓN DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL SUR DE TENERIFE y del Capítulo 2 Sistemas básicos, al Tren del Sur.

1. El Tren del Sur se integra en la Plataforma como sistema de conexión insular alternativo al actualmente existente, estableciendo una relación directa de la capital con el Sur, especialmente con el Aeropuerto de Tenerife Sur y las principales zonas turísticas de Los Cristianos y Las Américas (AD).
2. El trazado del Tren del Sur en el ámbito de la PLS será el definido en el Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur. (AD)



3. Los instrumentos de ordenación urbanística y de ejecución que desarrollen las actuaciones del PTP contemplarán las siguientes determinaciones y actuaciones (R):

- a. La Estación de San Isidro es un foco importante de accesibilidad a la población, constituyéndose en el principal intercambiador de transportes del Sur de Tenerife. Permitirá dar servicio a todo el núcleo urbano de San Isidro, a la Plataforma Logística del Sur y a las áreas costeras turísticas de Granadilla de Abona.
- b. El Edificio Terminal de la ampliación del Aeropuerto Reina Sofía contemplará la localización de una estación ferroviaria.
- c. Se ha de valorar la inclusión de una reserva de plataforma para un posible trazado ferroviario de mercancías de intercomunicación entre puertos y con la ciudad de Santa Cruz de Tenerife.
- d. Cualquier alteración en el trazado o altimetría de la red, o en la ordenación y disposición de las dos estaciones, tendrá que ser coordinada en el marco del Plan Territorial Especial del Tren del Sur.

Como puede observarse el PTP de la Plataforma Logística del Sur interioriza la propuesta del PTEOI, aún cuando existan algunas diferencias entre el trazado indicativo del PTP y el del PTEOI, así como en la ubicación de la estación del aeropuerto. En cualquier caso, el PTP deja clara la prevalencia del PTEOI en lo que se refiere a la infraestructura y a las estaciones asociadas.

6.3.3. Estructuración urbana De Cabo Blanco

Sobre el núcleo de Cabo Blanco y su entorno se han materializado, de manera desordenada, las necesidades de crecimiento residencial generadas a partir de la consolidación de los núcleos turísticos del sureste que han atraído un notable número de trabajadores del sector servicios, que tienden cada vez más a fijar su residencia en las áreas cercanas a sus puestos de trabajo. La dinámica del crecimiento se ha traducido en la formación de áreas urbanas desestructuradas, sin consolidar y carentes de servicios, equipamientos, accesos e infraestructuras.

El PTP en fase de Aprobación Inicial interioriza igualmente el Tren del Sur. Sostiene así que éste ha de servir tanto para paliar los problemas de conexiones existentes en la actualidad, como para contribuir a la revalorización de un área residencial en la que han de atajarse los posibles procesos de degradación y marginación.

Aunque el área objeto del PTP queda separada del trazado del corredor insular del sur, debe tenerse presente la posibilidad de integrar la infraestructura en la zona de Cabo Blanco mediante la implantación de sistemas lanzadera y transportes

alternativos de corto alcance, que faciliten el acceso al uso del Tren por parte de la población residente en el área.

El PTP establece además que en el diseño de los principales elementos de la estructura urbana, en concreto de los ejes principales que reordenen la trama urbana de Cabo Blanco-Buzanada deberá tenerse en cuenta el trazado definitivo de la infraestructura ferroviaria, dirigiendo dicha hacia el ferrocarril del Sur, y facilitando las conexiones con él.

La ordenación propuesta por el PTP recoge la previsión del trazado del tren del Sur. En relación a este último se propone su mayor ajuste con respecto a las vías de servicio de la autopista y se prevé un posible nodo intermodal a la altura de Guaza, al objeto fundamentalmente, de enlazar con líneas de transporte público (y tráfico privado) que se dirijan hacia los asentamientos costeros y de las medianías. "Creemos que el futuro desarrollo del ámbito de Cabo Blanco-Buzanada, de los núcleos de medianías por encima de éste, o de los enclaves costeros, desde El Palmar a Costa del Silencio, hacen imprescindible dicha conexión. Pero en todo caso su concreción en la siguiente fase de planeamiento deberá ser contrastada con los responsables del proyecto de trazado de dicho tren del Sur, una vez hayan finalizado los estudios en curso".

6.3.4. Complejo Ambiental de Arico y del Ámbito Extractivo de Guama-El Grillo

Se plantea en este caso una operación cuyo objetivo principal es el de resolver, para el mayor plazo de tiempo posible, el tratamiento y gestión de los residuos generados en la isla. Se trata de un proyecto incipiente de complejo industrial en el que se recojan, manipulen y reciclen los residuos insulares de un modo centralizado.

Esta operación se inserta dentro de otras más ambiciosas y de más largo alcance temporal y estratégico en las que han de vincularse las políticas de gestión de residuos con otros sectores de la actividad económica mediante la potenciación al máximo de las técnicas de reciclado dirigiendo nuevos recursos hacia los sectores agrícola o industrial.

En este caso, a corto o medio plazo, la vinculación con la infraestructura ferroviaria, es en principio compleja. Pero no debe desecharse a largo plazo, cuando la recogida de basuras esté centralizada a nivel insular y las nuevas dinámicas que se deriven de este nuevo nicho de actividad tengan la suficiente entidad como para rentabilizar el posible uso de la infraestructura.



*Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras del
Tren del Sur.
Aprobación
Definitiva*

DOCUMENTO Nº 2.
MEMORIA DE
ORDENACIÓN



6.3.5. Complejo de Equipamientos de Rasca

El desarrollo de esta Operación Estratégica, de situación contigua a las mayores urbanizaciones turísticas del Sur, supondrá una recualificación de la oferta actual mediante la implantación de equipamientos y el remate de las áreas urbanas incluidas o colindantes a la operación. El trazado de la alternativa propuesta para el Tren del Sur discurre por las proximidades del límite septentrional del ámbito territorial de la OSE, que coincide con la TF-1. La proximidad de la estación de Los Cristianos supone un incremento cualitativo de la accesibilidad del área, y en consecuencia, un elemento añadido en la recualificación de la oferta turística y residencial que se persigue en esta zona.

6.3.6. Rehabilitación de la ciudad turística de Los Cristianos

En este caso la relación y la compatibilidad entre las dos operaciones son evidentes y directas, tanto, que la estación de Los Cristianos está incluida en el perímetro del ámbito delimitado para la intervención. Es de sobra conocida la tremenda influencia de las intervenciones singulares relacionadas con equipamientos o infraestructuras de cierto tipo en la renovación de la estructura urbana de áreas con problemas funcionales, de planificación, degradadas o, simplemente con cascos en los que hace tiempo que no se ha producido ninguna actuación renovadora.

Por ello habrán de coordinarse ambas intervenciones. Concretamente, el Plan Especial de Ordenación del Casco antiguo de Los Cristianos, deberá hacer énfasis en la reordenación del transporte público urbano para acercar el servicio ferroviario al mayor número de usuarios posible.

Evidentemente, las conexiones de transporte urbano con la estación deberán coordinarse con las sugeridas para el Complejo de Equipamientos de Rasca. Este sector del suroeste turístico de Tenerife sugiere ser un escenario adecuado para la experimentación de nuevos modos de transporte, alimentados con energías limpias, poco contaminantes, o gestionados con nuevos modos ligados directamente con la demanda, etc.

El hecho de que se trate de una ciudad cuya razón de ser es el turismo, propicia la introducción de modos de desplazamiento en los que el tiempo de recorrido no sea lo más importante. Quizás no como sistemas únicos, ya que no debe olvidarse el servicio a los trabajadores y residentes del área, pero sí como un atractivo más de la ciudad que además permita experimentar con los pros y los contras de cada uno de los posibles modos.

Es un tema que deberá estudiarse en profundidad, pero que en principio parece ofrecer muchas posibilidades. Por un lado, el suroeste de Tenerife, se presenta

como una magnífica plataforma de pruebas de nuevos modos que puedan llegar a ser viables en un futuro cumpliendo las características de sostenibilidad cada vez más imprescindibles. Por otro, el interés europeo en el desarrollo de estos temas lleva a pensar en que las facilidades de financiación y obtención de ayudas para el desarrollo e implantación de los nuevos modos que deberán generalizarse en un futuro no muy lejano.

El PTP correspondiente a esta OSE está en elaboración en el momento de la redacción del presente Plan. La ordenación del ámbito se realizará a través del PGOU de Arona o a través de un Plan Especial, de acuerdo a lo previsto en el PIOT y en las Directrices de Ordenación General de Canarias y de Ordenación del Turismo de Canarias.

6.4. COHERENCIA CON EL PLANEAMIENTO DE LOS ESPACIOS NATURALES

El trazado del PTEOITS afecta directamente a dos Espacios Naturales Protegidos, concretamente al Monumento Natural y ZEC del Barranco de Fasnía y Güímar y al Monumento Natural de la Montaña de Guaza. Por tanto, en el análisis de compatibilidad analizarán estos dos espacios afectados directamente.

Monumento Natural del Barranco de Fasnía y Güímar

ANTECEDENTES

En la fase de Avance, el trazado del Tren del Sur en la fase de Avance atravesaba el Monumento Natural del Barranco de Fasnía y Güímar (ZEC 91_TF) mediante un viaducto que sobrevolaba el barranco de Fasnía y Güímar, sin necesidad de establecer pilares en el ENP y posicionando los estribos fuera del límite del ENP: el viaducto comenzaba en el pk 312+360 y terminaba en el pk 312+525, mientras que el Espacio Natural estaba comprendido entre los pk 312+364 y 312+507.

Según las Normas de Conservación que rigen el planeamiento del Monumento Natural del Barranco de Fasnía y Güímar el eje se situaba a 43 metros aguas arriba del Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras en una zona calificada como de Suelo Rústico Protección Paisajística, en la que el desarrollo de una infraestructura ferroviaria es un uso prohibido.

Por otro lado, el Área de Medio Ambiente del Cabildo de Tenerife emitió un Informe relativo al documento de Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur el 21 de junio de 2011 en el que señalaba y



Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras del
Tren del Sur.
Aprobación
Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.
MEMORIA DE
ORDENACIÓN



analizaba toda esta problemática condicionando la compatibilidad del PTEOI con la normativa del Espacio Natural a dos supuestos:

- 1) Si los estribos de la infraestructura se ubican fuera del Espacio Natural: esto no implicaría una afección directa ya que las obras se ejecutarían fuera de los límites del espacio. Por tanto, *cabe entender que resultaría compatible con el régimen de protección del mismo ya que el ámbito de protección de las Normas de Conservación no puede extenderse al espacio aéreo.*
- 2) Que los estribos se ubiquen dentro del Espacio Natural, con lo la actuación estaría prohibida en el régimen de usos del espacio.

La Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial emitió un informe técnico-jurídico el 11 de junio de 2012 en el que advertía que para dar mayor seguridad jurídica al PTEOI del Tren del Sur era necesario modificar las Normas de Conservación de Barranco de Fasnia y Güímar antes de la aprobación definitiva para que se incluyera en la normativa el trazado del Tren del Sur y sus franjas de protección.

Asimismo, el 2 de enero de 2013 se recibe Informe de Compatibilidad¹² del Órgano Gestor del Espacio Natural protegido. El informe recoge una serie de consideraciones que deberán tenerse en cuenta durante la redacción del proyecto definitivo y que se han recogido en el apartado 9 de medidas.

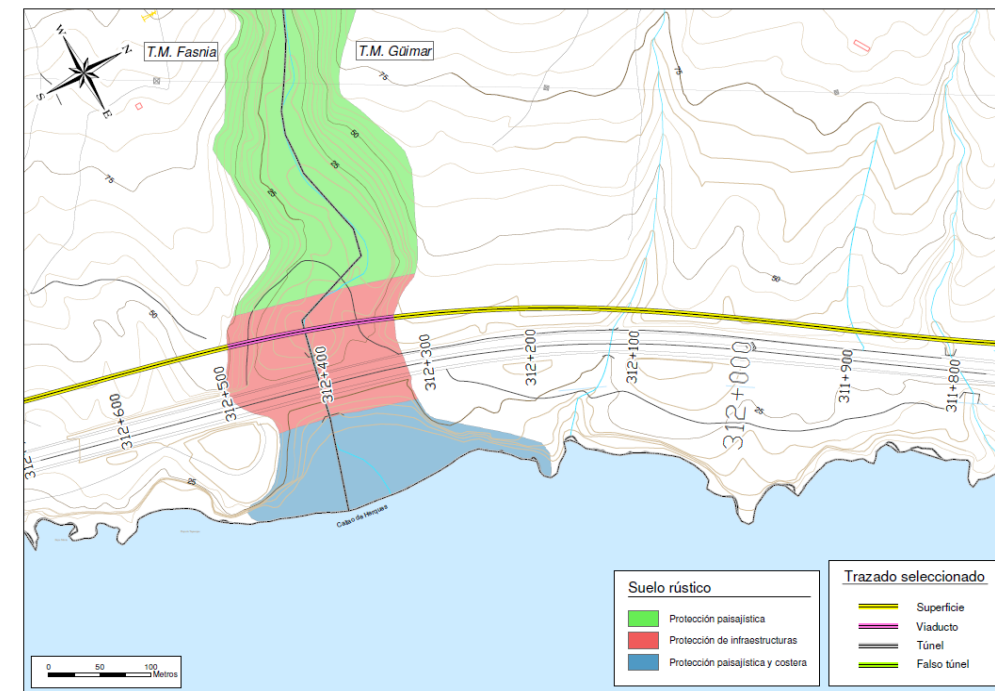
Por todo ello, se acordó modificar el trazado definido en el documento de Avance, de tal forma que circulara dentro del Espacio Natural por Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, y aunar la compatibilidad entre el PTEOI del Tren del Sur y las Normas de Conservación del Monumento Natural del Barranco de Fasnia y Güímar.

SITUACIÓN ACTUAL

El trazado circula entre los pk 312+030 y 312+490 por el Suelo Rústico de Protección de Infraestructura destinado a tal efecto tal y como se puede observar en la siguiente ilustración.

¹² Según lo previsto en el artículo 24.2 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 (BOC número 60, de 15 de mayo), modificado 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 y la ley 7/2009, de 6 de mayo, sobre declaración y ordenación de áreas urbanas en el litoral canario (ambas publicadas en BOC 89, de 12 de mayo de 2009)

Ilustración 6.1 - Nuevo trazado en el Monumento Natural del Barranco de Fasnia y Güímar



COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

Las Normas de Conservación que rigen el planeamiento del Monumento Natural del Barranco de Fasnia y Güímar fueron aprobadas definitivamente por Acuerdo de la COTMAC de 30 de abril de 2009 y publicadas en el BOC nº132 de 9 de julio de 2009.

En el artículo 17.1 de las Normas de Conservación se señala que el Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras *comprende las franjas que incluyen los terrenos afectados por las zonas de Dominio Público, Servidumbre y Afección de la carreteras TF-28 y de la autopista TF-1 y las correspondientes al trazado de la infraestructura ferroviaria del sur de Tenerife a su paso por el Monumento Natural, de conformidad con lo dispuesto en la disposición transitorio segunda del reglamento de carreteras, en el cual se establecen las distancias de protección.*

CONCLUSIÓN

El trazado discurre por Suelo de Protección de Infraestructura, y por tanto, la nueva infraestructura ferroviaria resulta compatible con las Normas de Conservación del Monumento Natural del Barranco de Fasnia y Güímar.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN

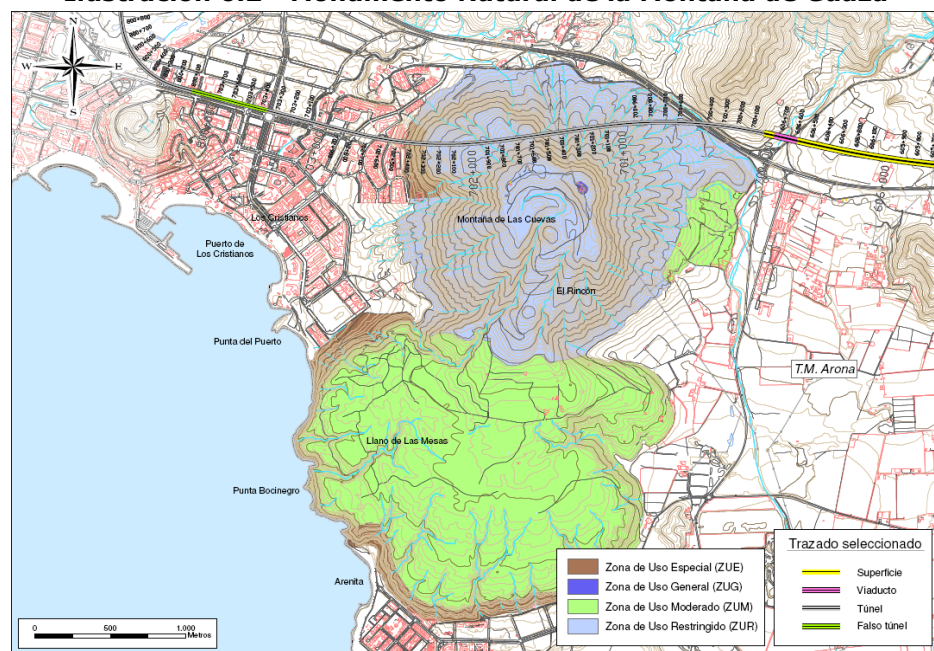


Monumento Natural de la Montaña de Guaza

SITUACIÓN ACTUAL

El Monumento Natural de la Montaña de Guaza, que coincide además con la Zona de Especial Protección para las Aves Rasca y Guaza, también será atravesado por el trazado del Tren del Sur. En este caso, la solución planteada para minimizar las afección es el diseño de un túnel de 3.332 metros de longitud cuyos emboquilles estén situados fuera del Espacio Natural (entre 700+040 y pk 703+380), protegiéndose de este modo los valores naturales del área protegida.

Ilustración 6.2 - Monumento Natural de la Montaña de Guaza



Fuente: Elaboración propia a partir de las Normas de Conservación del Espacio Natural

COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

El instrumento de planeamiento específico del Monumento Natural de la Montaña de Guaza son las normas de Conservación aprobadas por Acuerdo de la COTMAC de 30 de julio de 2008 y publicadas en el BOC nº 208 de 16 de octubre de 2008.

El área donde se localiza el trazado está clasificada como Zona de Uso Restringido.

El Área de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Tenerife en su informe anteriormente mencionado del 21 de junio de 2011 señala que como norma general, los documentos normativos de los espacios no regulan los usos del subsuelo que no afecten a la superficie, por lo que no se hace mención explícita a la construcción de un túnel que atraviese el Monumento Natural.

Además, el artículo 28.6 de las Normas de Conservación señala como actividad permitida:

“Las medidas e infraestructuras que fueran necesarias para garantizar la seguridad de los usuarios del túnel subterráneo que atravesaría la Montaña de Guaza para la circulación de la infraestructura ferroviaria que, en su caso, resulte de la aprobación del Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur”.

El informe del Área de Medio Ambiente termina indicando que aunque las Normas de Conservación de la Montaña de Guaza no indiquen expresamente la consideración de uso permitido o autorizable del túnel bajo la Montaña de Guaza, indirectamente lo admiten, al considerar como permitidas las infraestructuras asociadas al mismo con repercusión superficial (como sería un conducto de ventilación) por lo que se considera que la actuación es compatible con lo previsto en el documento de gestión.

Además el 2 de enero de 2013 se recibe Informe de Compatibilidad del Órgano Gestor del Espacio Natural, señalándose que en el estudio de impacto ambiental se deberá estudiar en profundidad la posible afección al Monumento Natural de la Montaña de Guaza.

CONCLUSIÓN

El PTEOI del Tren del Sur resulta compatible con las Normas de Conservación del Monumento Natural de la Montaña de Guaza aunque se deberán diversas medidas protectoras y correctoras propuestas por el Área de Medio Ambiente que se pueden consultar en el apartado 9.

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, El Rosario, Candelaria, Arafo, Güímar, Fasnia, Arico, Granadilla de Abona, San Miguel, Arona y Adeje.

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.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



Cabe reseñar inicialmente, que a diferencia de lo que sucede en la mayor parte de los proyectos de grandes infraestructuras, el tren del Sur 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 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-1, 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

6.5.1.1. Compatibilidad del trazado preliminar

El trazado discurre por el Término Municipal de Santa Cruz de Tenerife a lo largo de casi 8 kilómetros y en una franja de terreno que discurre entre las TF-4 y TF-1 y el borde del mar. Ello determina en buena medida que en los momentos iniciales del recorrido las posibles afecciones del trazado estén relacionadas más con las franjas de protección derivadas de la aplicación de la Ley de Costas y de su Reglamento, que del propio planeamiento urbanístico.

En los 1.140 m iniciales el ferrocarril discurre en falso túnel, lo que le permite no afectar al Suelo Urbano Consolidado (en adelante SUC) adyacente a la Avenida de la Constitución. Del PK 101+315 al PK 102+145 se desarrolla un gran viaducto, buena parte del cual discurre sobre la superficie del mar.

En el P.K. 102+240 se inicia un nuevo viaducto de 131 m, que minimiza la afección al Suelo Rústico de Protección Costera (cardonal-tabaibal).

En cuanto a afecciones superficiales significativas cabe resaltar:

- Las correspondientes a Suelo Urbano Consolidado:
 - o Entre los PP.KK. 102+145 y 102+240, se observa una afección a SUC, que sin embargo no implica ninguna edificación preexistente.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



- Entre los PP.KK. 103+835-104+990 en el Área de Ordenación Urbana de Los Moriscos, de uso residencial según la Revisión del PGOU.
- Las correspondientes a Suelo Urbanizable:
 - Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado, (en adelante SUSNO):
 - Entre los PP.KK. 103+615 a 103+835, afectando al Sector Los Moriscos 2, que la Revisión del PGOU en su Documento de Aprobación Definitiva, destina a la ejecución de unas 150 viviendas. El trazado discurre soterrado y la afección se produce en el límite con el Sistema General Viario de la TF-1, de modo que, aunque sea preciso reajustar las previsiones de esta pieza, no se altera de manera significativa su funcionalidad futura.
 - Desde la estación de Añaza hasta el final del término municipal (pk 200+870) también se afecta a suelo urbano no consolidado.

Entre los pk 104+800 y 107+000 el trazado discurre por suelo de protección de infraestructuras, alternando tramos en superficie, con túnel y falso túnel.

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

6.5.1.2. Intercambiadores previstos

6.5.1.2.1. Estación de Santa Cruz de Tenerife

FIGURA DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO: Vigente: PGOU. Adaptación Básica del PGOU al DL 1/2000. 2007. En la actualidad Revisión del PGOU Documento de Aprobación Definitiva. Enero 2010.

PLANEAMIENTO ACTUAL

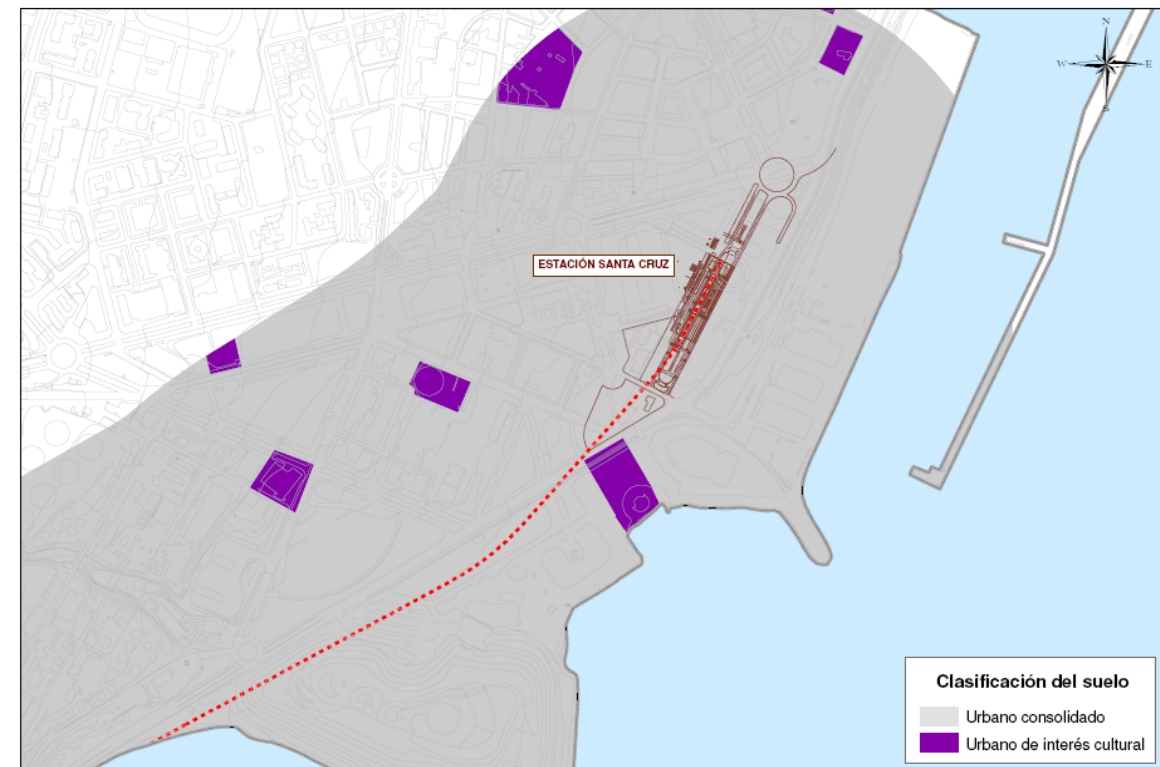
La estación prevista en Santa Cruz de Tenerife se inscribe en el Área de Ordenación Urbana de Cabo-Llanos, con la clasificación de Suelo Urbano Consolidado.

Ilustración 6.3 -Localización prevista para la estación Santa Cruz



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

Ilustración 6.4 - Planeamiento urbanístico en el entorno de la futura estación de Santa Cruz



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

En su Memoria de Ordenación, la Revisión del PGOU concibe esta pieza urbana como una de las de mayor centralidad de la ciudad, en la que ya en la actualidad se ubican grandes centros comerciales y dónde está previsto la localización de nuevos elementos tales como edificio de Usos Múltiples III, el nuevo Edificio de Juzgados, o la puesta en funcionamiento del Palmetum.

La ampliación del intercambiador existente para la ubicación de la estación del Tren del Sur está igualmente prevista, como un elemento más de la consolidación de esta zona de expansión del centro urbano actual. El actual intercambiador del Tres de Mayo refuerza así sus cometidos y funciones, ya que junto a sus actuales instalaciones se incorporará la estación ferroviaria del tranvía y del tren, convirtiéndose en el principal nodo insular de transporte público terrestre de viajeros.

Se prevé igualmente que en consonancia con esta centralidad el área se dote de un número adecuado de aparcamientos rotatorios para garantizar una adecuada accesibilidad y las funciones del intercambiador de transporte. Su entrada en servicio ha de hacerse coincidir igualmente con la necesaria mejora de sus accesos peatonales desde el centro de la ciudad, desde la zona de Cabo Llanos y desde las dotaciones y grandes equipamientos cercanos existentes, de próxima apertura o de futura ejecución: Edificio de Juzgados, Auditorio, Parque Marítimo, etc.

Recogido en la Memoria de Ordenación, así como en los planos de ordenación estructural, el intercambiador de Santa Cruz se integra completamente en el urbanismo futuro de la ciudad. Igualmente, la Normativa del Plan dedica el capítulo 6 a los Bienes de Dominio Público Ferroviario, desarrollando en los artículos 6.6.1 a 6.6.3 tanto la normativa sectorial aplicable en materia de ferrocarriles, como el dominio público ferroviario y las zonas contiguas de protección, remitiéndose a la Normativa del PTEOI del Tren del Sur.

De este modo puede considerarse que la compatibilidad entre el PGOU de Santa Cruz de Tenerife y el PTEOI del Tren del Sur es total.

RECOMENDACIONES AL PLANEAMIENTO

Dado el elevado grado de compatibilidad no se realizan recomendaciones al planeamiento.

6.5.1.2.2. Estación de Añaza

PLANEAMIENTO ACTUAL: SUCO y SUSO.

La futura estación de Añaza se localiza a caballo entre dos piezas urbanas diferentes:

- El Área de Ordenación Urbana Alisios-Santa María del Mar, correspondiente a SUCO, y en concreto a la pieza denominada "Ciudad-Jardín", de uso eminentemente residencial. Se afecta aquí de manera directa a edificaciones preexistentes. Con todo, quizás la afección más grave derive del aislamiento en el que quedan una serie de viviendas encajonadas entre las futuras vías de acceso al intercambiador y la TF-1.
- El SUSO del Parque Tecnológico, con uso fundamental de investigación y desarrollo: constituye una de las apuestas estratégicas más fuertes de la Revisión del PGOU para la reactivación económica de la ciudad. La situación de este suelo urbanizable, colindante con la Autopista del Sur TF-1 y con la futura Autopista Exterior de enlace entre ésta y la del Norte, resulta especialmente adecuada para la ubicación de un área como la propuesta, dadas las inmejorables condiciones de accesibilidad y de posición referencial en el territorio. La Modificación del PGOU hace referencia a la ejecución de un nuevo intercambiador en Añaza, pero sin que se recoja en su cartografía ni se localice de forma concreta. En cualquier caso aún cuando no esté prevista su inserción en la pieza en cuestión es indudable que la posibilidad de incrementar y diversificar su accesibilidad mediante su conexión al ferrocarril no puede sino interpretarse como de forma positiva.

Ilustración 6.5 - Localización prevista para la estación Añaza



Fuente: Elaboración propia



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

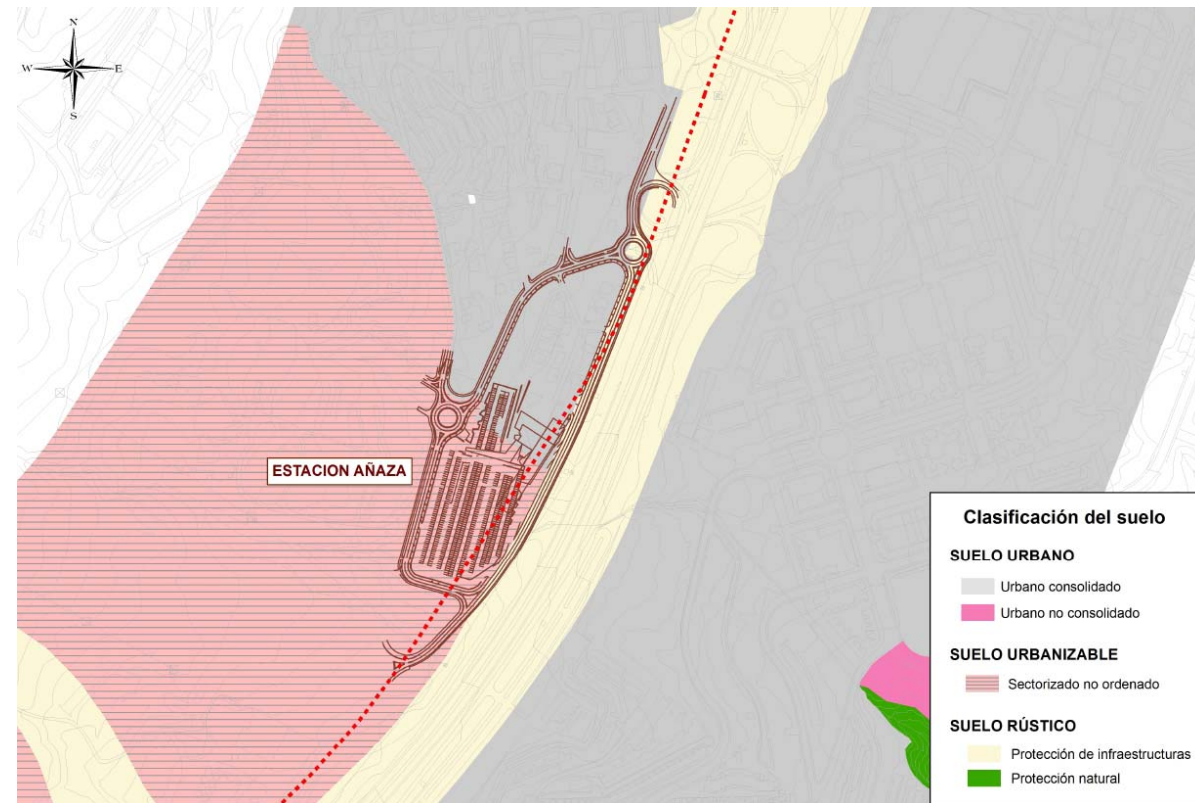
DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



RECOMENDACIONES AL PLANEAMIENTO

El planeamiento de desarrollo del futuro Parque Tecnológico habrá de incluir la futura estación dentro del esquema básico de sus estructuras, así como la conexión de ésta con el resto del viario exterior e interior.

Ilustración 6.6 - - Planeamiento urbanístico en el entorno de la futura estación de Añaza



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal

6.5.1.2.2.1. Propuesta para la Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado, Parque Tecnológico.

El ámbito de actuación definido para el desarrollo del Intercambiador Sta. María del Mar – Añaza, tiene una superficie total de 69.865 m², e incluye la propia parcela del Intercambiador, los suelos para la reordenación del viario (tanto en suelo urbano como en el sector de suelo urbanizable), las superficies destinadas a áreas ajardinadas en los Barrancos del el Pilar y Los pocitos y el espacio destinado a la línea Suroeste del tranvía con su área ajardinada (éste último espacio se encuentra en terrenos determinados como suelo rústico de protección de infraestructuras).

Cuadro resumen resultante de la ordenación recogida en el PTEOITS

Nº de Recinto	USOS	SUPERFICIE (m ²)
1	Viario	25.168,92
2	Sistema General Intercambiador	28.073,02
3	Área ajardinada y trazado del tranvía	10.974,23
4	Espacio libre (Barranco de El Pilar)	4.583,63
5	Espacio libre (Barranco de Los Pocitos)	1.065,38
TOTAL ÁMBITO DE ACTUACIÓN DE LA URBANIZACIÓN		69.865,18

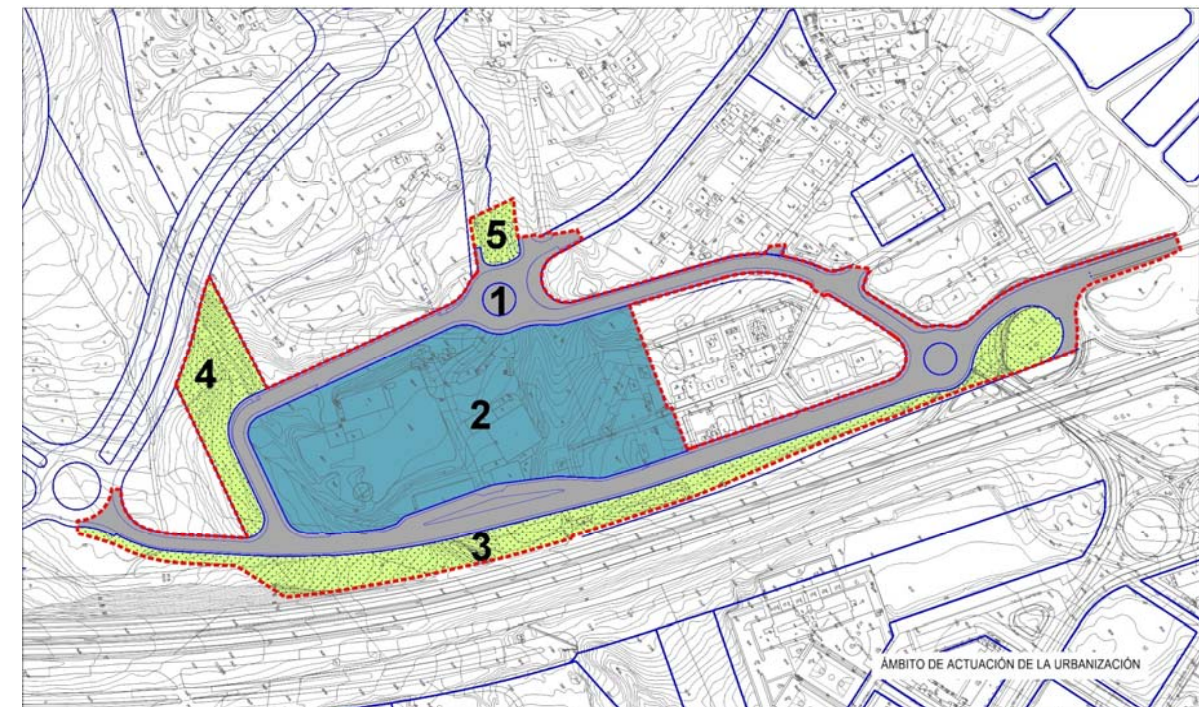


Ilustración 6.7 - - Ámbito de actuación del Intercambiador de Sta. María del Mar – Añaza.

Conviene insistir en que la parcela donde se desarrolla el intercambiador se ubica parte en Suelo Urbano Consolidado y parte en Suelo Urbanizable Sectorizado. Según la adaptación Básica del PGOU, actualmente vigente, se trata del suelo del Área Santa María del mar SO-7 y del suelo urbanizable no ordenado Sector Cuevas Blancas, SO-19. Si tomamos las denominaciones dadas en la Revisión del PGO en trámite, pendiente de su aprobación, se trata de terrenos incluidos en el Ámbito 5.5.5, Ciudad Jardín – Sta. María del Mar; perteneciente al Área de Ordenación Urbana 5.5 Los Alisios – Sta. María del Mar; y en el suelo urbanizable sectorizado ordenado denominado Sector 5.7, parque tecnológico.

El Cabildo insular de Tenerife ante la incertidumbre de la entrada en vigor de la Revisión del PGO de Santa Cruz de Tenerife optó por iniciar el procedimiento recogido en el artículo 47 del TRLOTENC para la suspensión del planeamiento vigente, que en estos momento es la adaptación Básica del PGOU de 1992 al TRLOTENC del año 2000, y la sustitución del mismo por unas normas sustantivas.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



En consecuencia de lo anterior, tras la tramitación pertinente, se aprobó el Decreto 253/2010, de 16 de diciembre, por el que se dispone la suspensión, para el ámbito territorial concreto, de las determinaciones del PGO de Santa Cruz de Tenerife, y se aprueban las normas sustantivas transitorias de ordenación, con el fin de legitimar la implantación de un Parque Científico y Tecnológico en el ámbito del SO-19 Cuevas Blancas (BOC núm. 256, de 30 de diciembre de 2010, donde se anuncia el acuerdo y se reproducen las normas sustantivas provisionales).

Sin embargo, en esas Normas sustantivas transitorias de ordenación, aprobadas a través del citado procedimiento excepcional del artículo 47 del TRLOTENC, con el fin de legitimar la implantación de un Parque Científico y Tecnológico en el ámbito del SO-19 Cuevas Blancas (y publicadas junto al anuncio del acuerdo adoptado, en el BOC núm. 256, de 30 de diciembre de 2010), no aparece contemplada las infraestructuras del Tren del Sur.

La implantación por parte del PTEOITS del Intercambiador de Sta. María del Mar – Añaza en este ámbito no sólo produce afecciones a la ordenación pormenorizada del ámbito de suelo urbano consolidado (Área de Ordenación Urbana SO 5.5 Los Alisios – Santa María del Mar), sino también a parte de la ordenación pormenorizada que se establece para el sector 5.7 Parque Tecnológico, que determina la categoría de suelo urbanizable sectorizado ordenado y el uso global industrial, destinado principalmente para actividades tecnológicas y empresariales.

Entre las modificaciones que se deben realizar se deberá contener, al menos, las siguientes determinaciones sobre el ámbito de actuación:

- Calificar como Sistema general de Infraestructura de transporte la parcela donde se ubica la estación intermodal del Tren del sur, tal como se indica en el art. 35 de la Normativa del PTEOITS.
- Recoger el nuevo trazado viario desde la rotonda de acceso al sector 5.7, a través de una vía de servicio que desembocará en otra rotonda en el área urbana de Santa María del Mar, que será una rotonda de intermedio junto al antiguo cruce subterráneo de la autopista TF-1.
- Modificar la línea de tranvía, cuyo trazado atravesaba el sector 5.7 (Parque Tecnológico), y cruzada la autopista frente a Acorán, siendo el nuevo trazado paralelo a la nueva vía de servicio hasta el antiguo paso subterráneo de la autopista por el cual cruza hacia el otro margen de la misma.
- Teniendo en cuenta que se está actuando sobre un Sector ordenado y que la nueva parcela calificada para Sistema general de Infraestructura de Transporte ocupará terrenos determinados como uso deportivo, se modifica la ordenación pormenorizada del mismo para mantener la superficie de

espacios libres públicos, dotaciones y equipamientos en cumplimiento de los estándares previstos por la legislación para tales usos.

Es éste último aspecto el que se desarrolla en este apartado, entendiendo la importancia de la iniciativa por parte de la colaboración entre la administración autonómica, el Cabildo Insular de Tenerife y el ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife para la creación de un Parque Científico y Tecnológico en el municipio de Santa Cruz de Tenerife que responde a la conveniencia de diversificar, especializar y cuantificar la actividad económica de dicho municipio y los espacios para su desarrollo, con las consecuencias positivas que ello comporta para la economía, y la necesidad de adoptar políticas de fomento de la creación de empresas que favorezcan la creación de empleo y la competitividad en la difícil coyuntura económica-financiera actual.

Por esto se plantea la modificación de la ordenación pormenorizada del sector denominado SSU 5.7 Parque Tecnológico, para la inclusión en él del Intercambiador denominado Sta. María del Mar- Añaza.

Estos cambios en la ordenación actualmente vigente en el sector de suelo Urbanizable se puede esquematizar en los siguientes aspectos:

- Reordenación viaria.
- Redelimitación de la parcela 8-O y reubicación de la misma.
- Cambio de uso de la parcela 9-SG SER por SG INT y reubicación de la misma.
- Redelimitación de la parcela 10 –SL DOC y reubicación de la misma.
- Redelimitación de la parcela 11-E DEP y reubicación de la misma.
- Redelimitación de la parcela 7-ID/NT y reubicación de la misma.
- Cambio de los coeficientes de edificación.

A continuación se insertan la ficha, el plano de Usos pormenorizados y Gestión Urbanística y el Plano de Alineaciones Rasantes y Zonas de Edificación (Tipologías) que se plantean para la nueva Ordenación del Sector.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.
MEMORIA DE ORDENACIÓN



SSU 5.7 PARQUE TECNOLÓGICO **SUSO**

CARACTERÍSTICAS DEL SECTOR DE SUELO URBANIZABLE

SUPERFICIE TOTAL (m2):	262.690	USO GLOBAL CARACTERÍSTICO:	Investigación y Desarrollo
		SISTEMA DE EJECUCIÓN:	Público por Cooperación

Coeficiente de Edificabilidad (m ² c/m ² s)	Densidad		Habitantes Potenciales	Viviendas			Aprov. Medio (Uda./m ² s)
	VIV./Ha	Hab./Hab		Total	Total VP	%VP	
0,57	0	0	0	0	0	0	0,68

Parcela	Usos Pormenorizados	Tipología	Coeficiente de Edificabilidad (m ² c/m ² s)	Superficie de Suelo (m ² s)	Sup. Edificable máxima (m ² c)	Aprov. (Udas)
1	I+D / Nuevas Tecnologías	C-Pt / A-Pt	1,22	20.725	25.285	30.594
2	I+D / Nuevas Tecnologías	C-Pt / A-Pt	1,22	14.757	18.004	21.784
3	I+D / Nuevas Tecnologías	C-Pt / A-Pt	1,22	17.179	20.958	25.360
4	I+D / Nuevas Tecnologías	C-Pt / A-Pt	1,22	18.925	23.089	27.937
5	I+D / Nuevas Tecnologías	C-Pt / A-Pt	1,22	17.614	21.489	26.002
6	I+D / Nuevas Tecnologías	C-Pt / A-Pt	1,22	12.948	15.797	19.114
7	I+D / Nuevas Tecnologías	C-Pt / A-Pt	1,22	14.636	17.856	19.418
8	Terciario Oficinas	C-Pt / A-Pt	1,22	4.671	5.699	6.268
Subtotal Terciario				121.455	148.175	176.477
9	E. Deportivo	A-E1	0,10	7.882	788	631
Subtotal Equipamientos Locales				7.882	788	631
10-SG INT	S.G. Intercambiador de Transporte	A-D		19.282		
SG Puia	S.G. Parque Urbano de interés Ambiental			11.169		
SGV	S.G. Viario			27.411		
SG PV	Áreas Libres Ajardinadas de Protección del Viario			18.040		
Subtotal Sistemas Generales				75.902		
11 - DOC	S.L. Docente	A-D		2.627		
Subtotal Sistema Local de Dotaciones				2.627		
S.L. AJ	S.L. Áreas Ajardinadas			28.331		
Subtotal Sistema Local de Espacios Libres				28.331		
AJ	Áreas Ajardinadas			3.289		
P	Peatonales			669		
V	Viario			22.535		
Subtotal Viario y Otros				26.493		
TOTAL SECTOR				262.690	148.963	177.108

Superficie de suelo de Cesión de Sistemas Generales y Locales: 133.353 m² (50% de la superficie total del sector)

CUMPLIMIENTO DE RESERVA LEGAL PARA S.L. DE ESPACIOS LIBRES, DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS						
Superficie computable del Sector:		262.690	Reservas del Sector	Espacios Libres:	28.331	38.840
Reserva legal Mínima		36.777		Dotaciones:	2.627	
Espacios Libres (10%)	Equip. (3%)	Dotaciones (1%)		Equipamientos:	7.882	
26.269	7.881	2.627				

PROGRAMACION DE LA GESTION Y EJECUCION DE LOS SECTORES ORDENADOS

SISTEMA DE EJECUCION: PUBLICO POR COOPERACION

Plazos máximos establecidos para el proceso de las actuaciones de gestión y ejecución

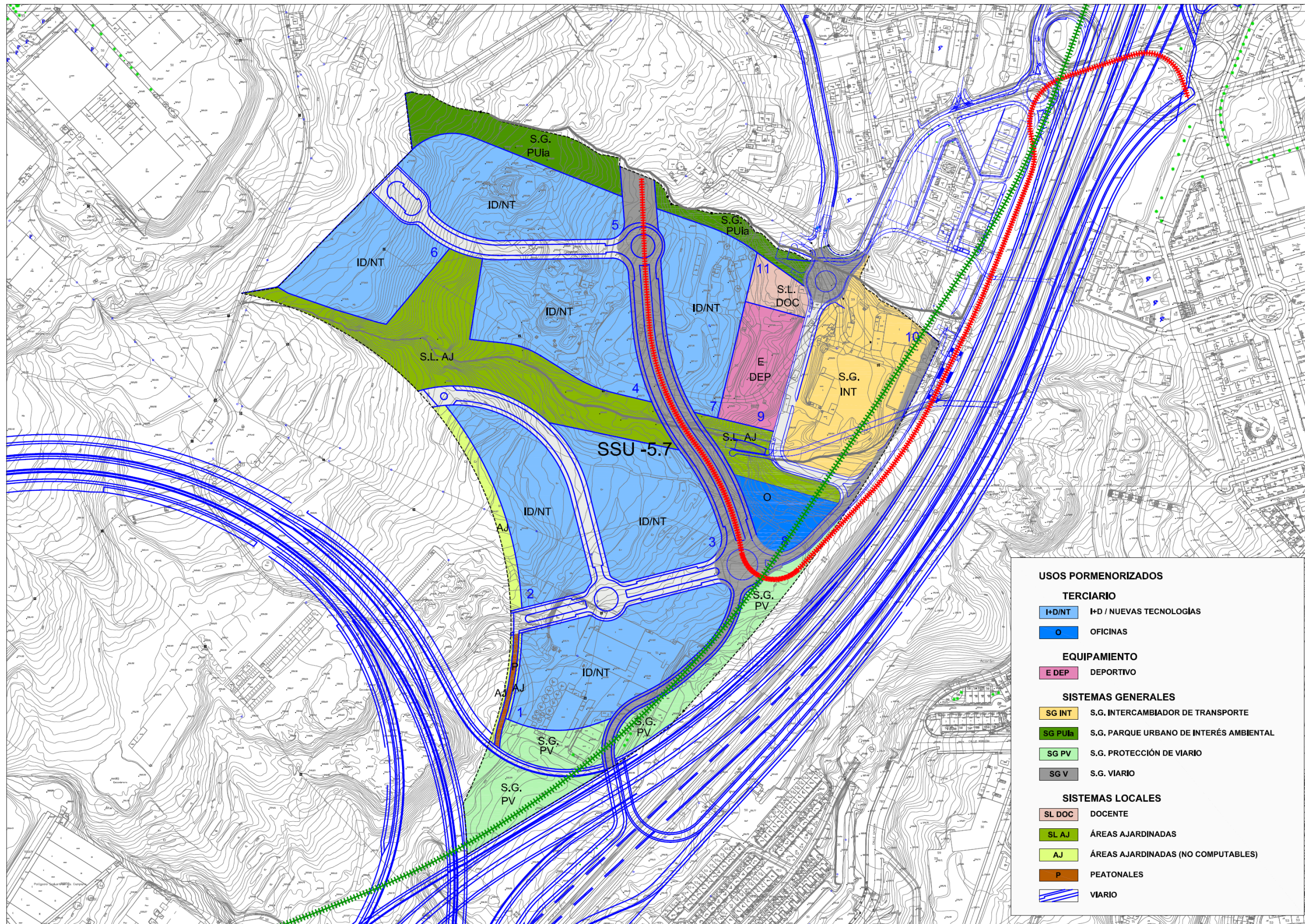
Presentación del instrumento de gestión y del proyecto de Urbanización, desde la entrada en vigor del PGO.	Cumplimiento efectivo de los deberes de cesión y distribución equitativa de beneficios y cargas derivados del planeamiento, desde el inicio del expediente del sistema de cooperación.	Inicio de las obras de urbanización, desde la aprobación del Proyecto de Urbanización.	Ejecución completa de las obras de urbanización, desde el inicio de las mismas.	Solicitud de licencia de edificación, desde la aprobación del instrumento de gestión y del Proyecto de urbanización.
6 meses	1 año	1 año	2 años y menos de 5 años desde la entrada en vigor del PGO	3 años



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN

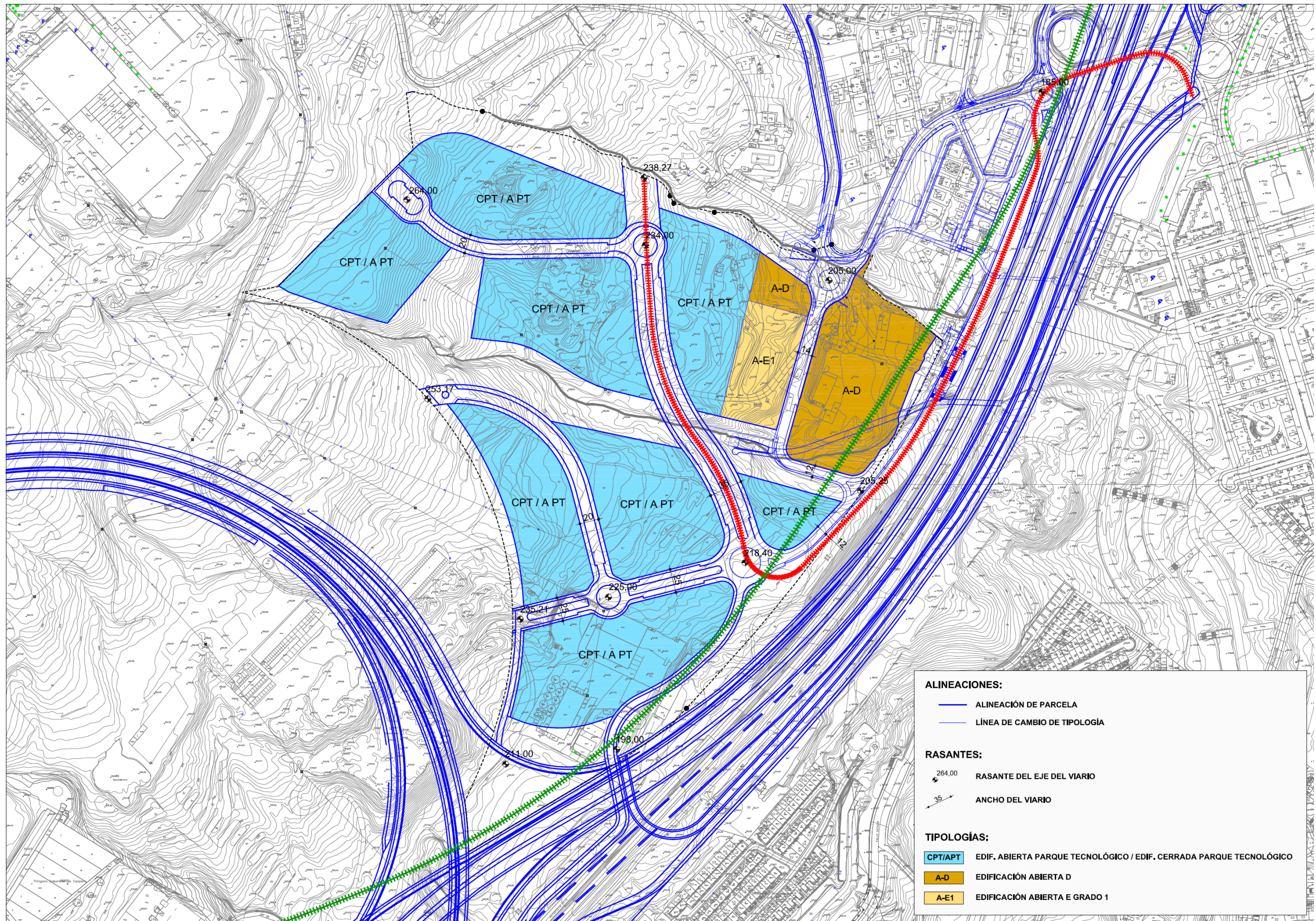




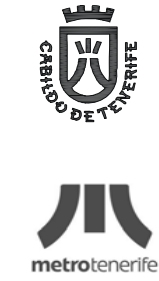
Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN





ALINEACIONES:	
	ALINEACIÓN DE PARCELA
	LÍNEA DE CAMBIO DE TIPOLOGÍA
RASANTES:	
	RASANTE DEL EJE DEL VIARIO
	ANCHO DEL VIARIO
TIPOLOGÍAS:	
	EDIF. ABIERTA PARQUE TECNOLÓGICO / EDIF. CERRADA PARQUE TECNOLÓGICO
	EDIFICACIÓN ABIERTA D
	EDIFICACIÓN ABIERTA E GRADO 1



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



6.5.1.2.2.2. Propuesta para la Ordenación pormenorizada del Suelo Urbano del ámbito.

Como se ha indicado en el apartado anterior, la implantación del Intercambiador de Sta. María del Mar – Añaza no sólo afecta al sector de Suelo Urbanizable donde se sitúa el Parque Tecnológico, también se ve afectado un área de suelo Urbano, que se trataría según la adaptación del PGOU, actualmente vigente, suelo del Área Santa María del Mar SO-7. Si tomamos la denominación dada a la revisión del PGO en trámite se trata de terrenos incluidos en el Ámbito 5.5.5, Ciudad Jardín-Sta. María del Mar, perteneciente al Área de Ordenación Urbana 5.5 Los Alisios – Santa María del Mar.

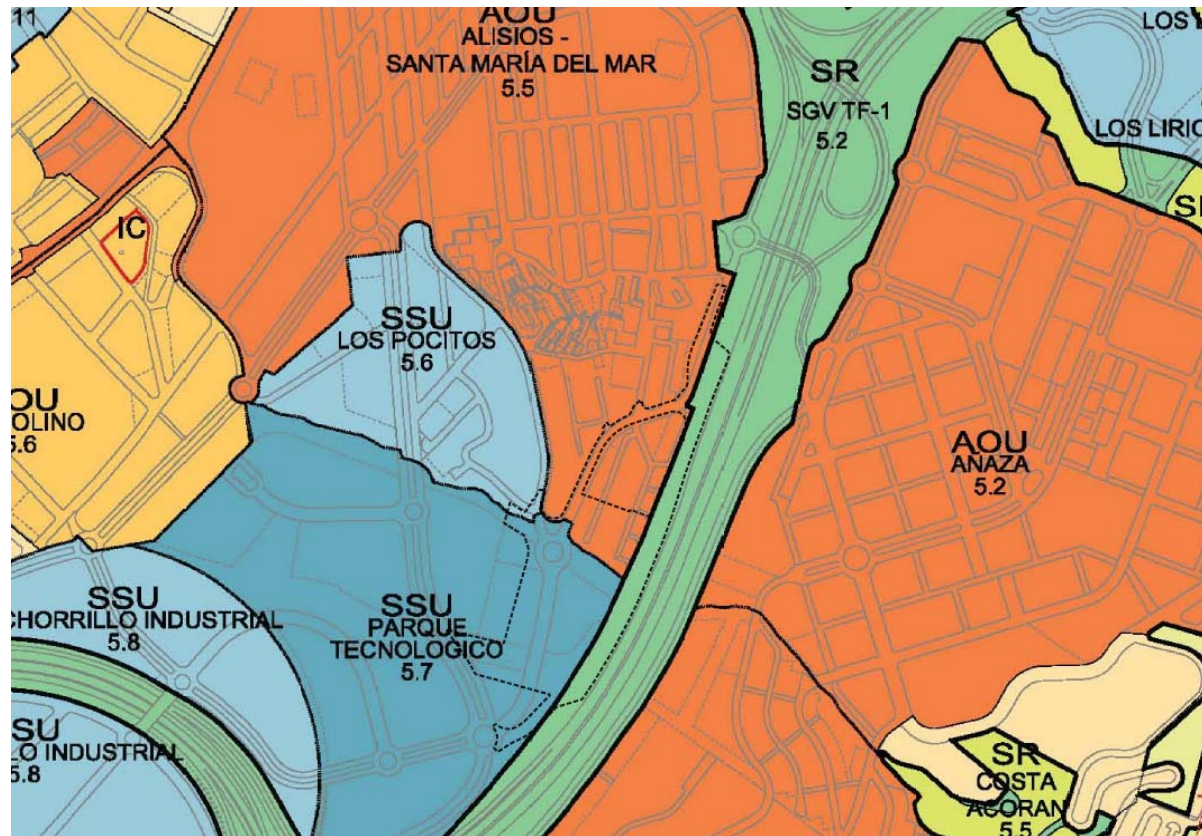


Ilustración 6.8 - - Revisión PGO Santa Cruz de Tenerife con superposición del ámbito del Intercambiador de Santa María del Mar - Añaza

La superficie de suelo urbano incluida en el ámbito de la actuación es de 12.105 m² aproximadamente.

Los cambios en la ordenación actual en el área urbana de Santa María del Mar (Ámbito 5.5.5, Ciudad Jardín-Sta. María del Mar) son básicamente los siguientes:

- Cambio de uso del recinto de residencial y viario a Sistema General de Infraestructura de transporte, en una superficie de 8.779, 26 m².

- Determinación de la gestión para la obtención del suelo y ejecución del espacio público, para lo que se delimitan Actuaciones de ejecución de Sistema Local (AESL), cuyos límites se representan en la ilustración 1
- Reordenación del viario, en una superficie de 2.561,61m², pero que si tomamos también el espacio a obtener alcanzaría una superficie de aproximadamente 3.325 m².

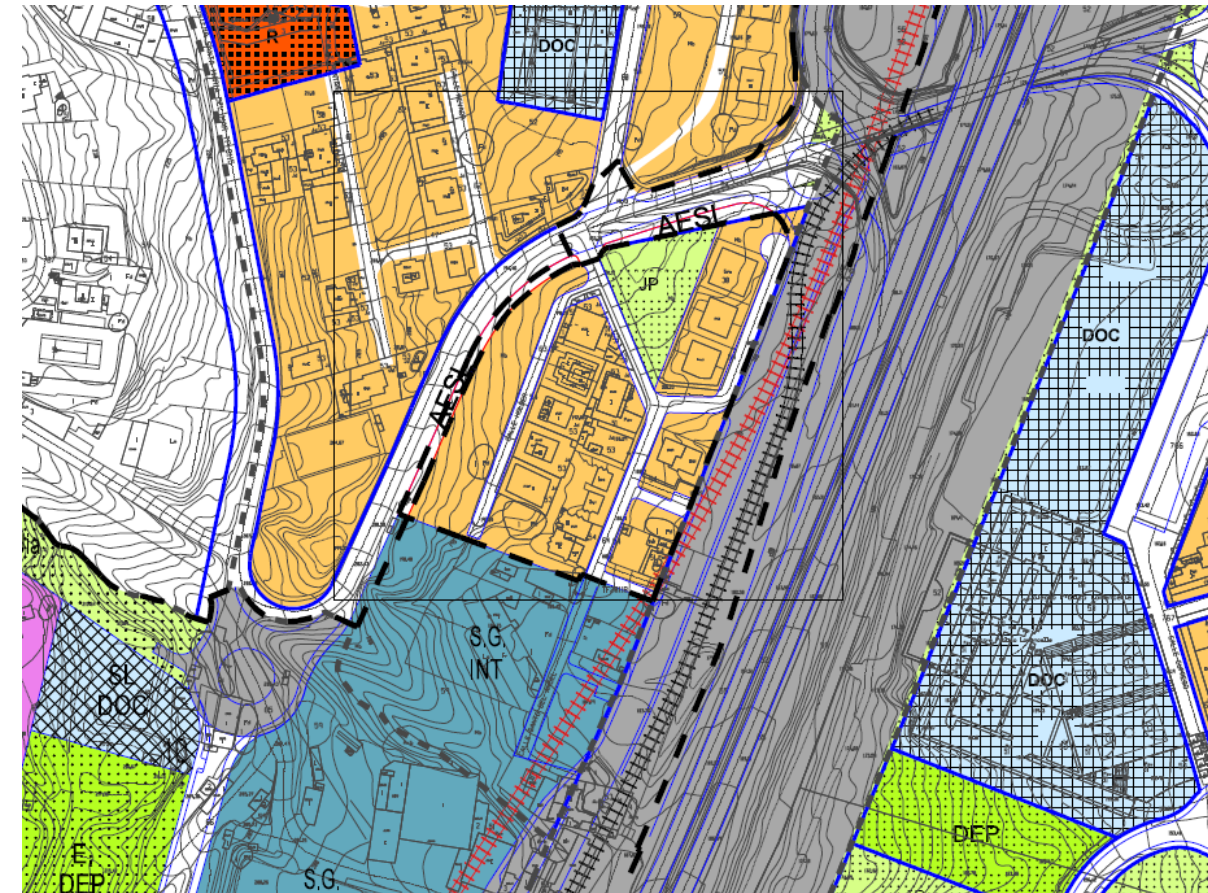


Ilustración 6.9 - - Delimitación Actuaciones de ejecución de sistema Local (AESL)

6.5.2. El Rosario

A excepción de los 875 m de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (en adelante SRPI) entre los pk 203+275 y 204+150 y entre los PPKK 204+150 y 204+180, correspondientes a Suelo Rústico de Protección Natural Barrancos, se observa que la totalidad del recorrido a lo largo del término municipal de El Rosario se realiza en túnel, por lo que no se prevén conflictos urbanísticos reseñables.

Con respecto al SPRI, la Normativa del PGOU establece en su artículo Art. 3.3.7. b) las Condiciones al Trazado de la Red del Tren del Sur, que en síntesis son las siguientes:



- La necesidad de tramitar un Plan Especial Territorial, como el presente.
- La necesidad de acoplar la sección del ferrocarril con la de la autopista, nivelando "por arriba la parte superior del túnel del ferrocarril con la parte superior de los puentes de enlace de la Autopista". Dicha condición obliga a resolver las vías de aceleración-deceleración subiendo a los puentes de enlace de la Autopista.
- Estudio en detalle de los enlaces de la Autopista para resolver las vías de aceleración - deceleración, las rotondas, su entronque con las vías de servicio y sus conexiones viarias con las vías principales.
- A nivel de Sección Transversal el ancho de plataforma (vía doble sentido) tiene 14 metros, disponiendo dos zonas adyacentes de dominio público de 8 metros, y una zona de servidumbre de calificación de 17 metros, servidumbres que se refieren al Suelo Urbano, y que se propone que sea continuo a lo largo de toda la Autopista incluso en los Sectores Urbanizables.
- En lo referente a las afecciones del Proyecto Ferrocarril del Sur en Cauces Hidráulicos se seguirán las disposiciones contenidas en el Informe Sectorial del Consejo Insular de Aguas de Tenerife sobre el asunto.
- Deberá evaluarse el soterramiento en túnel en la zona de Radazul a fin de asegurar la estabilidad de las edificaciones ante la excavación del subsuelo.

El PGOU incluye además la Red del Tren del Sur como uno de sus Sistemas Generales (Art. 6.1), clasificando como SRPI el trazado del Tren del Sur con sus zonas de dominio.

Puede considerarse así que no existe ninguna incompatibilidad entre PGOU y PTEOI.

6.5.3. Candelaria

6.5.3.1. Compatibilidad del trazado preliminar

A semejanza de lo que ocurre en la mayor parte del término municipal de El Rosario, en Candelaria la alternativa seleccionada discurre esencialmente bajo tierra, correspondiendo el recorrido en superficie a su tramo final, entre los PP.KK 206+820 a 212+020. Salvo los 140 primeros metros de este recorrido al aire libre, que se corresponden con SR de Protección Natural tanto de barrancos como de laderas, cuenta de nuevo con la clasificación de SRPI.

La Normativa Estructural del PGOU de Candelaria dedica su artículo 3.3.6. al régimen del Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras SRPI y establece las condiciones al Trazado de la Red del Tren del Sur. Éstas son las mismas que las establecidas por el PGOU de El Rosario, incluyéndose una referencia a la estación: "6. Se localizará la Estación Comarcal en el Sector Urbanizable Diferido de Guaja

sobre la Autopista TF-1 y se dispondrá la correspondiente Zona de Aparcamiento dimensionada en función de las necesidades de dicha estación".

Como en casos anteriores la compatibilidad entre el PGOU y el PTEOI puede considerarse como completa.

6.5.3.2. Intercambiadores previstos: Estación de Candelaria

FIGURA DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO: Vigente: PGOU. Adaptación Básica del PGOU al DL 1/2000. 2007. En la actualidad Revisión del PGOU Documento de Aprobación Definitiva. Enero 2010.

PLANEAMIENTO ACTUAL

La estación prevista se localiza en un sector de Suelo Urbanizable No Sectorizado o Diferido (en adelante SUNS).

Ilustración 6.10 - Localización prevista para la estación Candelaria



Fuente: Elaboración propia

COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

El SUNS constituye el suelo de reserva para el futuro crecimiento urbanístico, no pudiendo ser desarrollado hasta que lo sea el ya ordenado o sea sectorizado por la Administración Autonómica o el Cabildo Insular.



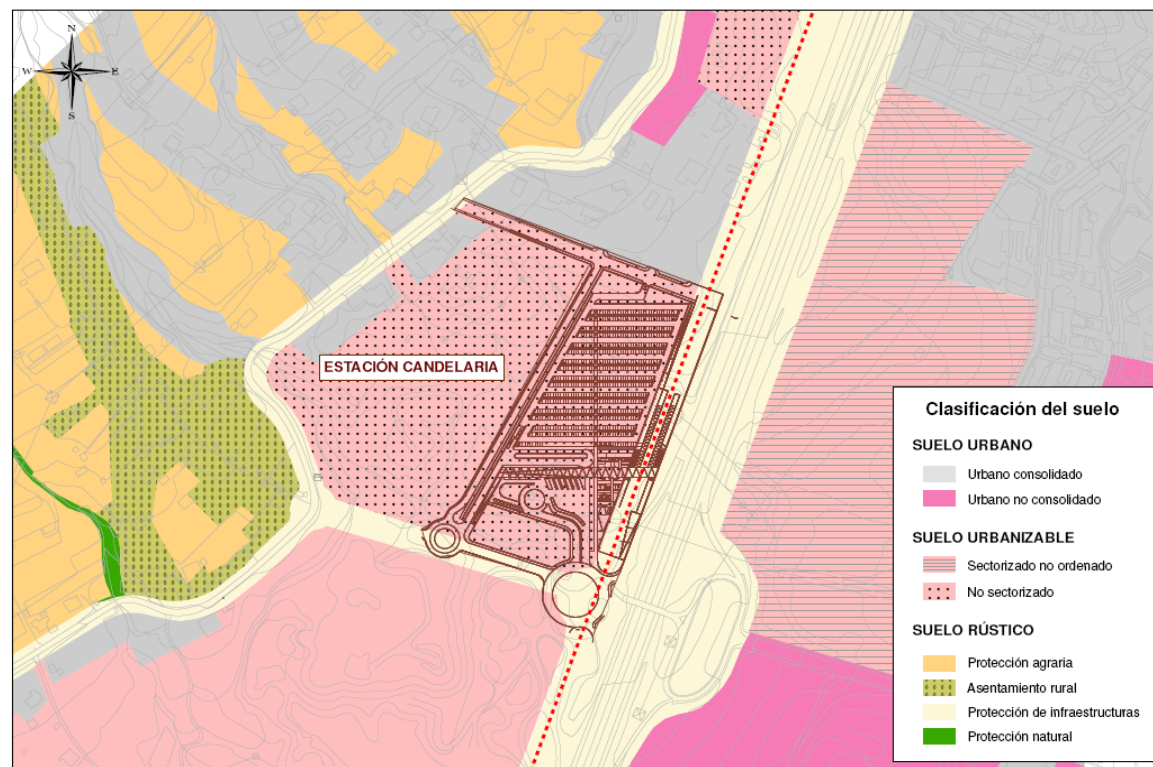
Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



En la Memoria de Ordenación del PGOU se concreta que el SUNS del Sector de Guaja se recoge la propuesta del Plan Territorial Especial del Tren del Sur que localiza en él la Estación Comarcal y una gran zona de aparcamiento anexo, planteándose con carácter indicativo otra parcela dotacional anexa. Podrá sectorizarse dicho Sector con Informe Preceptivo del Cabildo cuando se desarrolle el Tren del Sur.

Ilustración 6.11 --Planeamiento urbanístico en el entorno de la futura estación de Candelaria



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal

RECOMENDACIONES AL PLANEAMIENTO

Dado el elevado grado de compatibilidad no se realizan recomendaciones al planeamiento más allá de las establecidas por éste.

6.5.4. Arafo

6.5.4.1. Compatibilidad del trazado preliminar

Excepto por la presencia de dos viaductos de 35 y de 290 m respectivamente, el resto del recorrido del Tren del Sur por el término municipal de Arafo se realiza en

superficie y sobre SRPI, por lo que no se aprecia ninguna incompatibilidad reseñable en relación con el planeamiento urbanístico en este término municipal.

6.5.5. Güímar

6.5.5.1. Compatibilidad del trazado preliminar

El recorrido en superficie en el término municipal de Güímar es sensiblemente mayor que en los casos analizados con anterioridad. Las afecciones más destacables en este caso son:

- SRPI: entre los pk 301+405 a 303+600, coincidiendo con la TF-1.
- Suelo Rústico de Protección Agraria (en adelante SRPA): entre los pk 303+600 y 303+930, 311+855 y 312+030, si bien la mayor parte de esta categoría en el municipio se protege mediante la ejecución de diversos viaductos.
- Suelo Rústico de Protección Paisajística: en total se afecta a 3.575 m, siendo la alteración más importante la que se produce entre los PPKK 308+025 y 309+080. De acuerdo con la Normativa Estructural del PGOU (artículo 61) el uso de infraestructuras viarias, previstas por el propio PGOU o por un instrumento de ordenación de rango superior, se considera autorizable en esta categoría de suelo. Dado que el PTEOI del Tren del Sur tiene una categoría superior sería posible la ocupación del suelo por la vía. No obstante, dadas las características del territorio el diseño del trazado y su posterior ejecución habrán de ser especialmente respetuosos con aquél.
- Suelo Rústico de Protección Natural: se producen diversas afecciones de pequeña entidad (PPKK 306+405 a 306+440, 306+490 a 306+515, 306+960 a 307+005, 310+320 a 310+330), que se corresponden con los cruces de los distintos barrancos atravesados por la vía.
- SUSO: Entre los PPKK 311+320 y 311+675: correspondiente al denominado Sector de El Tablado, destinado a uso residencial, con tipología edificatoria de ciudad jardín. La traza atraviesa el Sector dividiéndolo en dos. Esta segregación condiciona muy seriamente la viabilidad futura de la pieza en cuestión pues carece de sentido mantener dos subsectores separados por el ferrocarril y tampoco parece adecuado conservar el proyecto de un espacio residencial que quedaría encajonado entre la vía del tren, la TF-617 y la TF-1. El planeamiento municipal debería evaluar la posibilidad de buscar un área diferente para su futura expansión urbana.



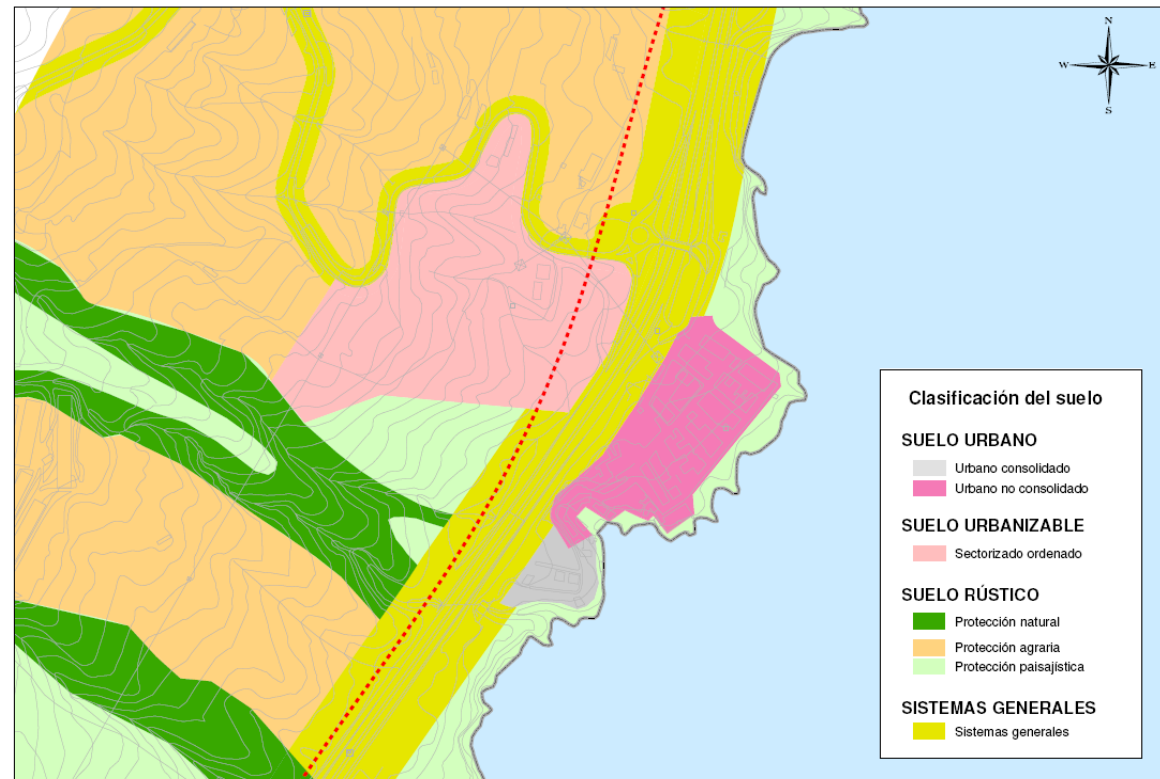
Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



El cruce del barranco de Herques, 312+403 y 312+538, se realiza mediante un viaducto atravesando suelo Rústico de protección de infraestructuras por lo que la infraestructura y el planeamiento es compatible.

Ilustración 6.12- Trazado preliminar de la alternativa seleccionada a su paso por el Sector de SUSO El Tablado (Güímar)



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal

6.5.6. Fasnía

6.5.6.1. Compatibilidad del trazado preliminar

El trazado de la alternativa seleccionada discurre aquí al Oeste de la TF-1, en su totalidad en superficie, existiendo hasta un total de siete viaductos, sobre los barrancos principales.

La mayor parte del recorrido se realiza sobre SRPA. A la pérdida de suelo productivo directamente ocupada por la infraestructura y sus zonas de servidumbre hay que añadir el posible abandono de las parcelas cultivadas que van a quedar constreñidas entre la vía del tren y la TF-1.

6.5.6.2. Infraestructura prevista: Talleres y cocheras

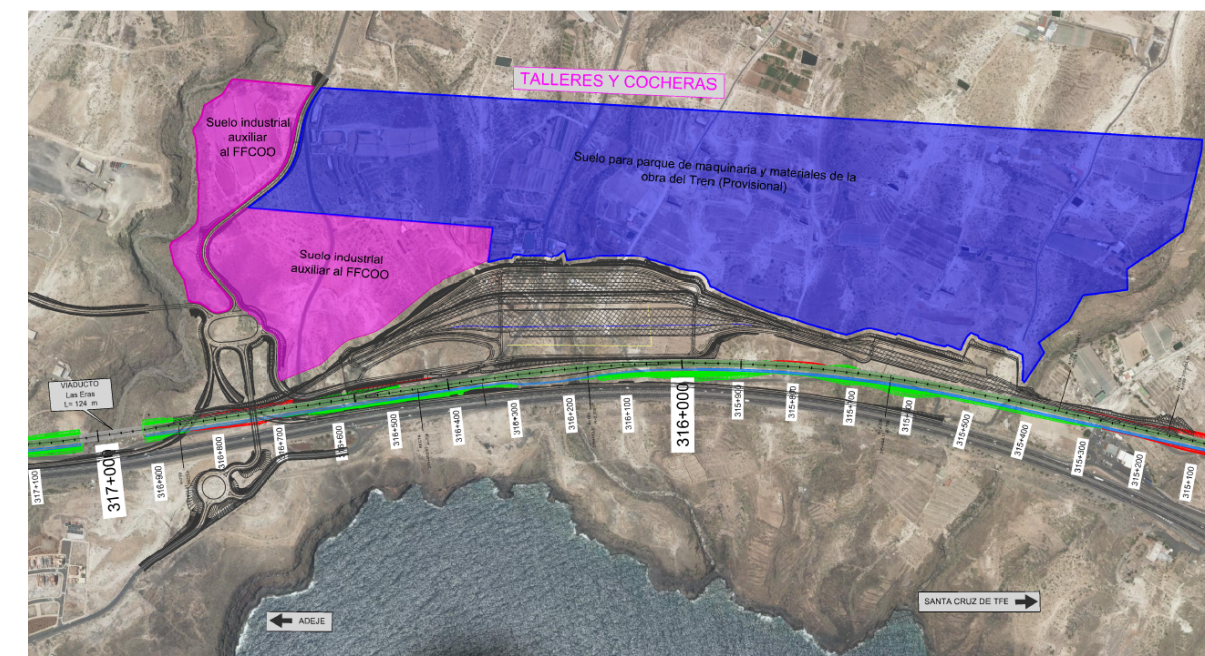
FIGURA DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO: PGOU. Adaptación plena de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal al texto refundido. Aprobación definitiva por acuerdo del COTMAC el 25 de febrero de 2011, publicado en el BOC nº 87 el 3 de mayo de 2011 y en el BOP nº 75 el 13 de mayo de 2011.

PLANEAMIENTO ACTUAL

Las futuras instalaciones se localizan en Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras Ferroviarias y en Suelo No Sectorizado Estratégico.

Este ámbito tiene como objetivo la reserva de suelo para uso industrial auxiliar a las infraestructuras ferroviarias previstas.

Ilustración 6.73 - Localización prevista para los talleres y cocheras



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

COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

La calificación del suelo es totalmente compatible con la ubicación de las instalaciones..

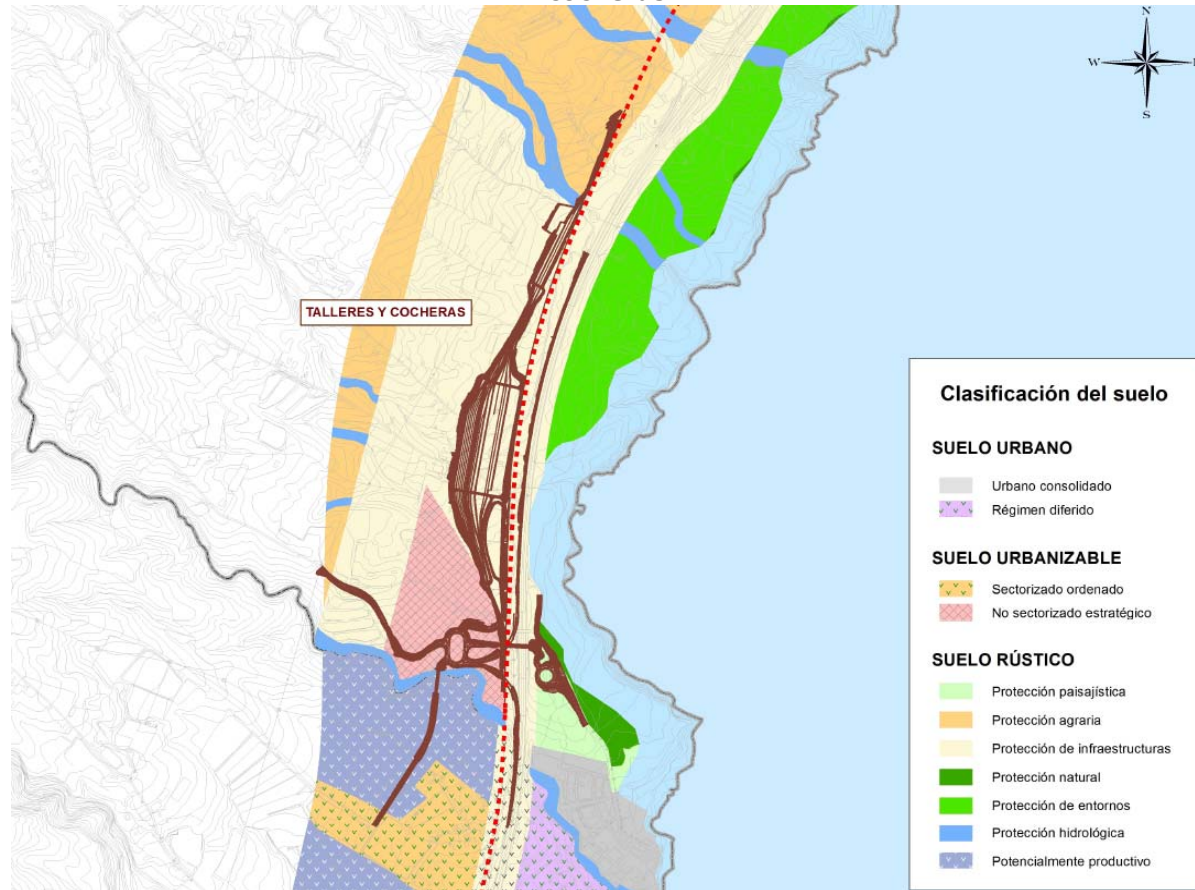


Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



Ilustración 6.84 - Planeamiento urbanístico en el entorno de Los futuros talleres y cocheras



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal

6.5.7. Arico

Como en el caso de Fasnia, el trazado en el municipio de Arico es en su totalidad superficial, ajustándose estrechamente al margen Oeste de la TF-1, por lo que ocupa esencialmente suelo clasificado como Sistema General. Tan sólo muy puntualmente se desvía del corredor de la autopista, ocupando lo que las Normas Subsidiarias de este municipio califican como Suelo Rústico de Protección de Parajes Naturales.

6.5.8. Granadilla de Abona

6.5.8.1. Compatibilidad del trazado preliminar

El PGOU de Granadilla de Abona recoge en su Plano de Clasificación y Categorización del Suelo el trazado del Tren del Sur, que a lo largo del municipio se realiza mayoritariamente en superficie y falso túnel. La traza discurre al Oeste de la TF-1 hasta aproximadamente el PK 413+600, en las proximidades del barranco de El Cobón, dónde atraviesa la autopista mediante un falso túnel. A partir de ese punto discurre de forma aproximadamente paralela a la TF-1, variando la distancia a ésta según los tramos. La afección superficial se produce sobre todo tipo de categorías de suelo, destacándose seguidamente aquellas potencialmente más conflictivas.

- Suelo Rústico de Protección Natural (SRPN): se producen diferentes afecciones al inicio del trazado en el municipio (entre los PK 412+005 y 413+380), que se corresponden con el cruce de diversos barrancos.
- Suelo Rústico de Protección Territorial (SRPT): Protección Territorial 2 (PT2): entre los PPKK 412+295 a 415+500 y 412+560 a 412+670, correspondientes a la subcategoría PT2, es decir aquellos suelos que cuya localización y características aconsejan vincularlos a la preservación del modelo territorial y de su organización, pero que además pueden ser soporte de las actuaciones de interés general contempladas en el artículo 67 de la TRLOTCEC, que por su propia definición, requieren de instalaciones y construcciones fijas.
- Suelo Urbano Consolidado (SUC): Entre el PK 413+820 y el PK 414+100: sin afectar a ninguna edificación preexistente.
- Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado (SUSO): Entre los PPKK 414+115 a 415+345, con algún subtramo en viaducto. Se corresponde a dos subsectores:
 - SP2-01: De uso industrial y que el PGOU considera suelo urbano consolidado, contando con Plan Parcial y Proyecto de Urbanización aprobado. Se delimita un ámbito sujeto a reordenación en algunas zonas para adaptarlas al PTEOI del Tren del Sur.
 - SP2-02: De uso industrial estratégico, que cuenta igualmente con Plan Parcial y Proyecto de Urbanización aprobados y en el que también se delimita un ámbito objeto de reordenación en algunas zonas para adaptarlas al PTEOI del Tren del Sur.
- Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado (SUSNO): Entre los PPKK 415+345 a 417+660, de uso industrial estratégico, correspondiente al



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



polígono industrial SP-1, en el que también se tiene en cuenta el trazado del Tren del Sur.

- Suelo Urbanizable No Sectorizado Estratégico (SUNSO): Entre los PPKK 417+660 y 500+725, correspondiente al área estratégica de actividades terciarias, logísticas y de transporte, que verá mermada su superficie en la franja que se desarrolla entre el trazado del tren y la TF-1.

El resto de las afecciones corresponden a SRPI y al Sistema General del Aeropuerto Reina Sofía.

Dado que el PGOU ha internalizado el trazado del Tren del Sur, no se produce ninguna incompatibilidad desde el punto de vista del planeamiento urbanístico.

6.5.8.2. Estación prevista: San Isidro

FIGURA DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO: Plan General de Ordenación Urbana. Texto Refundido. 2005.

PLANEAMIENTO ACTUAL

La futura estación se localiza en Suelo Urbanizable No Sectorizado Estratégico correspondiente al Área Estratégica de actividades terciarias, logísticas y de transportes.

Ilustración 6.95 - Localización prevista para la estación San Isidro



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

COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

La calificación de la pieza urbana afectada es totalmente compatible con la ubicación de la estación.

RECOMENDACIONES AL PLANEAMIENTO

La localización de la estación presenta una elevada accesibilidad infraestructural, debida a la proximidad de la TF-1 y a la TF-64 y la disponibilidad en el entorno de espacios para la ejecución de aparcamientos.

En la Memoria Informativa del PGOU se considera que sería esencial que la futura estación de San Isidro se diseñe de forma que en ella puedan desarrollarse funciones de intercambiador de transportes, dotándola de las instalaciones y condiciones necesarias para ello y garantizando un correcto intercambio de las modalidades del transporte público colectivo (líneas de guaguas y Tren del Sur); así como la interconexión de ambos sistemas con los desplazamientos en vehículos privados, a través de la creación de un importante aparcamiento público. Este intercambiador de transporte se complementaría con la estación de guaguas ya existente en Granadilla casco y con la nueva estación prevista en Atogo.



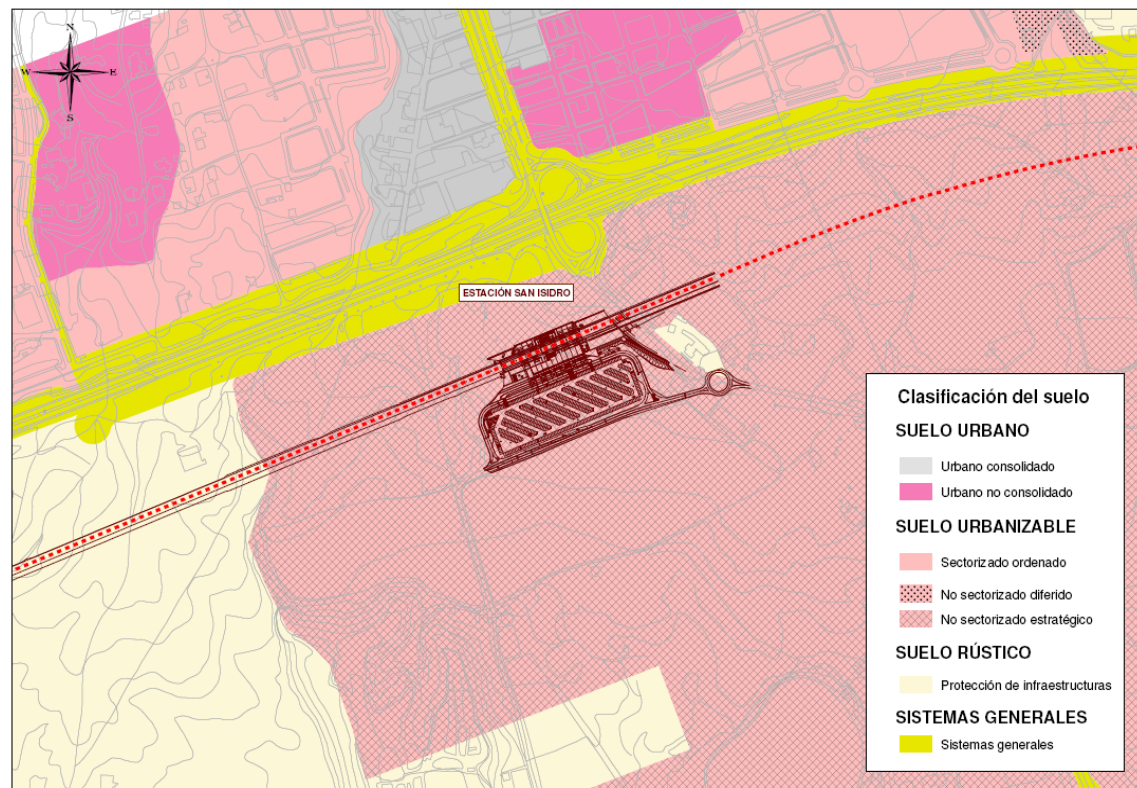
Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



Dado que en el PGOU, en el plano de ordenación de la Estructura General (plano O-2.1) no se localizan dotaciones de aparcamientos, se recomienda que en dicha estructura se incluya al menos un aparcamiento público rotario a ubicar en las proximidades de la estación, ya que 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-1, como en San Isidro, favorece el acceso y dispersión desde varios medios de transporte.

Ilustración 6.106- Planeamiento urbanístico en el entorno de la futura estación de San Isidro



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal

6.5.8.3. Estación prevista: Aeropuerto Sur

PLANEAMIENTO ACTUAL

La futura estación se localiza en Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, correspondiente al Aeropuerto Reina Sofía.

Ilustración 6.117 - Localización prevista para la estación Aeropuerto Sur



Fuente: Elaboración propia

COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

La prevalencia de los Planes Directores Aeroportuarios sobre las figuras de planeamiento urbanístico municipales hace que las consideraciones que realiza el PGOU con respecto a esta pieza y en relación con el Tren del Sur sean meramente indicativas.

Cabe señalar si embargo que el Art. 3.0.3. Planes Especiales de Ordenación de la Normativa del PGOU establece:

- 6. El Plan Especial del Aeropuerto Sur habrá de cumplir además las siguientes determinaciones:
 - Se habrá de respetar el Bien Interés Cultural de la Cueva del Hermano Pedro.
 - Será preferente la alternativa de ubicar la segunda pista al Norte de la existente.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN

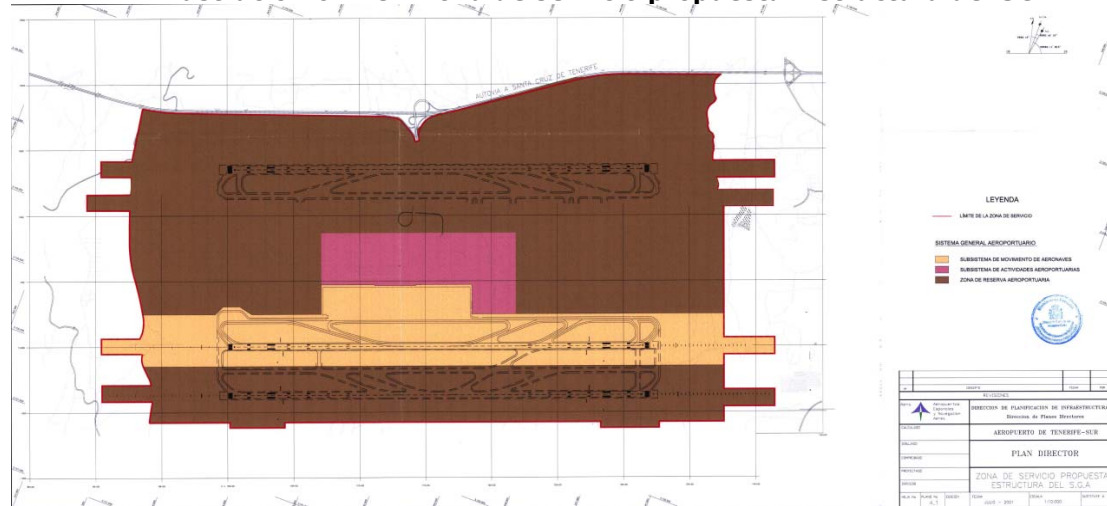


- Deberá contemplarse el trazado del sistema de transporte colectivo (Tren del Sur), así como el viario y los nuevos accesos al aeropuerto, dada la imposibilidad de mantener el actual trazado del viario de acceso por el desarrollo de la nueva pista al Norte de la actual.

Por otra parte la ORDEN FOM/550/2004, de 27 de febrero, por la que se complementan las previsiones del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur en cuanto a la ampliación del campo de vuelos determina que:

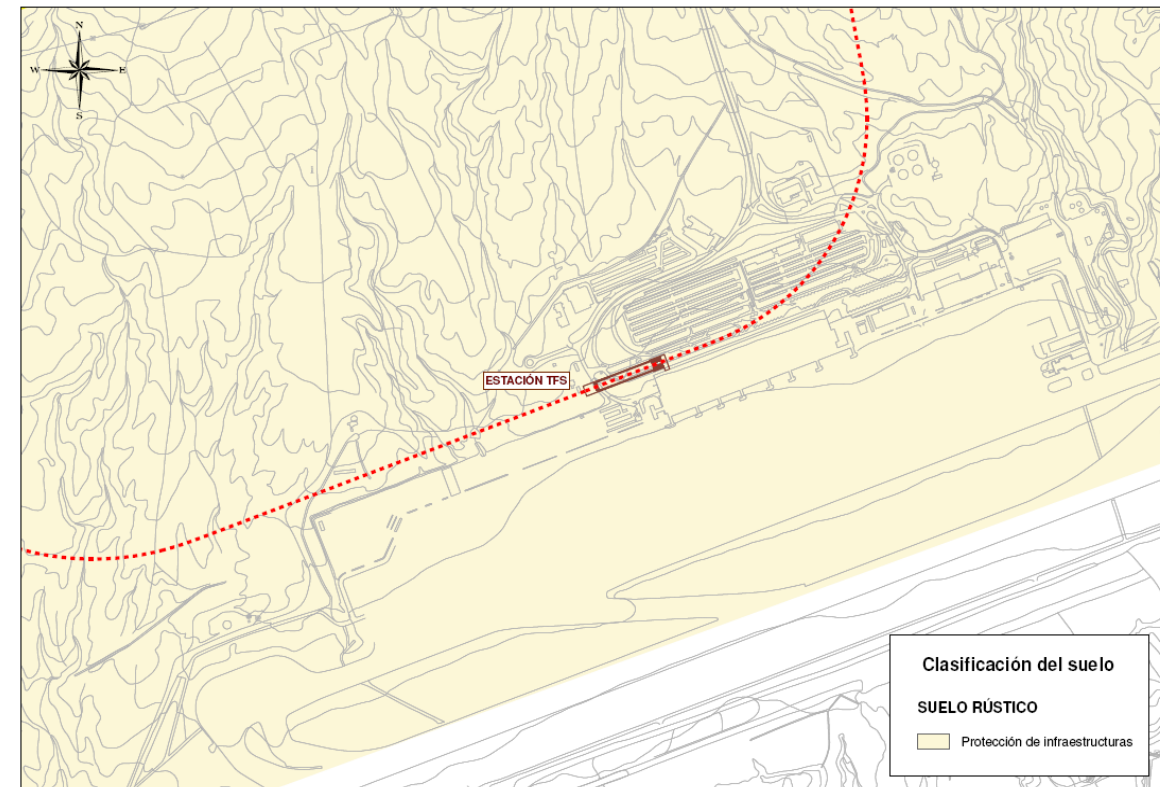
“Primero. La ampliación del campo de vuelos del Aeropuerto de Tenerife Sur prevista en su Plan Director, se realizará mediante la construcción de una nueva pista al norte de la actual, paralela y a 1.350 metros de ella.
Segundo. La construcción de la nueva pista se realizará conforme a las previsiones del propio Plan Director del Aeropuerto”.

Ilustración 6.128 - Zona de servicio propuesta: Estructura del SGA



Fuente: Plan Director 2002

Ilustración 6.139 - Planeamiento urbanístico en el entorno de la futura estación de Aeropuerto Sur



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal

6.5.9. San Miguel de Abona

De los 3.290 m del trazado que discurren por el término municipal de San Miguel de Abona, el 65% corresponde a recorrido en túnel. Las afecciones superficiales se producen en las siguientes categorías de ordenación:

- Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS): entre los PPKK 506+515 y 600+060.
- Suelo Rústico de Protección Territorial: entre los PPKK 602+330 a 602+785

No se trata de categorías especialmente sensibles y la afección se produce de manera bastante tangencial, por lo que no se detectan conflictos urbanísticos reseñables.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



6.5.10. Arona

6.5.10.1. Compatibilidad del trazado preliminar

Entre los PK 602+785 y 700+040, el trazado discurre en superficie, destacando en el PK 603+860 un viaducto de 1.000 m. La totalidad de este recorrido superficial se realiza sobre la categoría suelo de protección agraria. Corresponde al Valle de San Lorenzo, por encima de la TF-1. Presenta una topografía ligeramente inclinada, con áreas más accidentadas, parcelación y explotaciones de pequeño tamaño y con tendencia a la intensificación de los cultivos.

Ilustración 6.20 - Trazado preliminar de la alternativa seleccionada a su paso por el Sector de SNU en Arona



Fuente: Elaboración propia sobre imagen de Google Earth

Como puede apreciarse se trata de terrenos agrícolas intensamente cultivados en la actualidad. Como en casos ya señalados con anterioridad, a la pérdida del suelo directamente ocupado por la infraestructura hay que sumar el probable abandono de las parcelas que quedan encajonadas entre la vía y la TF-1.

6.5.10.2. Estación Prevista: Los Cristianos

FIGURA DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO: PGOU. Adaptación al texto refundido. Aprobación definitiva parcial aprobada el 19 de mayo de 2011, publicada en el BOC nº 145 de 25 de julio de 2011 y en el BOP nº 191 de 21 de noviembre de 2011.

PLANEAMIENTO ACTUAL

La futura estación se localiza en Suelo Urbano.

Ilustración 6.214 - Localización prevista para la estación Los Cristianos



Fuente: Elaboración propia

COMPATIBILIDAD INFRAESTRUCTURA-PLANEAMIENTO

No existe ninguna incompatibilidad urbanística con respecto al PGOU vigente, de 2011. En la revisión del PGOU aprobado definitivamente en 2011, la Ordenación Pormenorizada de la Zona El Mojón-Colinas de Guaza recoge el sector en el que se ubicará la futura estación como de uso Infraestructuras-Estación de transportes, con lo que la compatibilidad entre ambos instrumentos de ordenación no puede ser mayor.

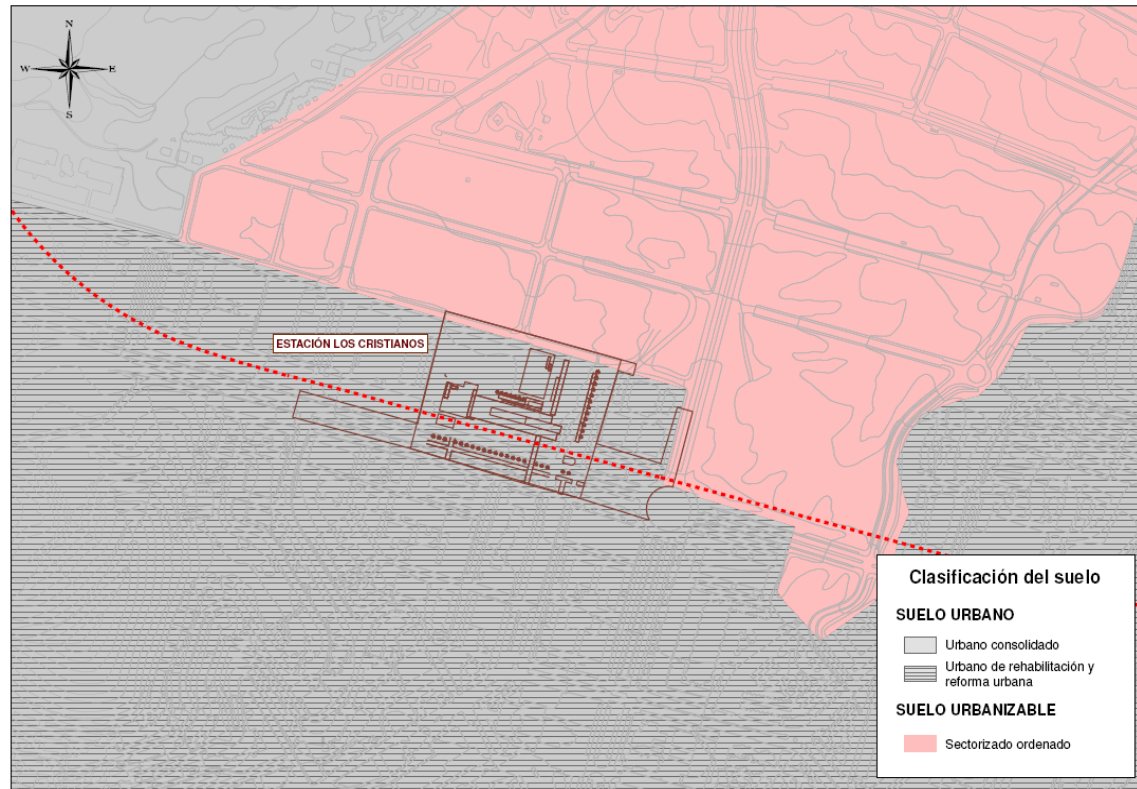


Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN



Ilustración 6.22 -Planeamiento urbanístico en el entorno de la futura estación de Los Cristianos



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal

RECOMENDACIONES AL PLANEAMIENTO

La futura estación se inscribe en una de las últimas piezas de Suelo Urbano vacantes en Los Cristianos, lindando al Norte con el Suelo Urbanizable sectorizado. El Plan Parcial “El Mojón de Los Cristianos”, fue aprobado definitivamente por la COTMAC con fecha 1 de Octubre de 1996. Las Ordenanzas de Edificación del Plan Parcial “El Mojón de Los Cristianos”, se publicaron en boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife, número 18 del día 10 de Febrero de 1.997, cumplimentando la Orden número 1.170 del Excmo. Sr. Consejero de Política Territorial de fecha 27 de Noviembre de 1.996.

La futura estación lindará con las manzanas 22, 23 y 24 (Residencial Colectiva), de dicho Plan Parcial.

Ni el Texto Refundido del PGOU pendiente de aprobación, ni el Plan Parcial de El Mojón prevén la ejecución de aparcamientos en las proximidades de la estación. Sería deseable que en la estructura de estas piezas se incluyera al menos un aparcamiento público rotario, ya que la creación de aparcamientos de disuasión favorece el acceso y dispersión desde varios medios de transporte.

6.5.11. Adeje

6.5.11.1. Compatibilidad del trazado preliminar

A su paso por el término municipal de Adeje el trazado discurre básicamente en túnel, salvaguardando las piezas urbanísticamente más sensibles tale como el Suelo Urbano de San Eugenio o de Miraverde. Los últimos 500 m discurren en falso túnel, sobre SRPI y SRPA. Por todo ello no se señala ningún conflicto urbanístico.

6.5.11.2. Estación Prevista: Costa Adeje

FIGURA DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Plan General de Ordenación Urbana. (Adaptación a la DT 2ª del D.L.1/2000 de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Noviembre). Documento Refundido. Diciembre de 2007.

PLANEAMIENTO ACTUAL

La futura estación se localiza en Suelo Rústico de Protección Agraria, cultivado de forma intensiva y protección de infraestructuras. Esta pieza está bien comunicada a través de la TF-1.

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, siendo necesaria su recalificación.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN

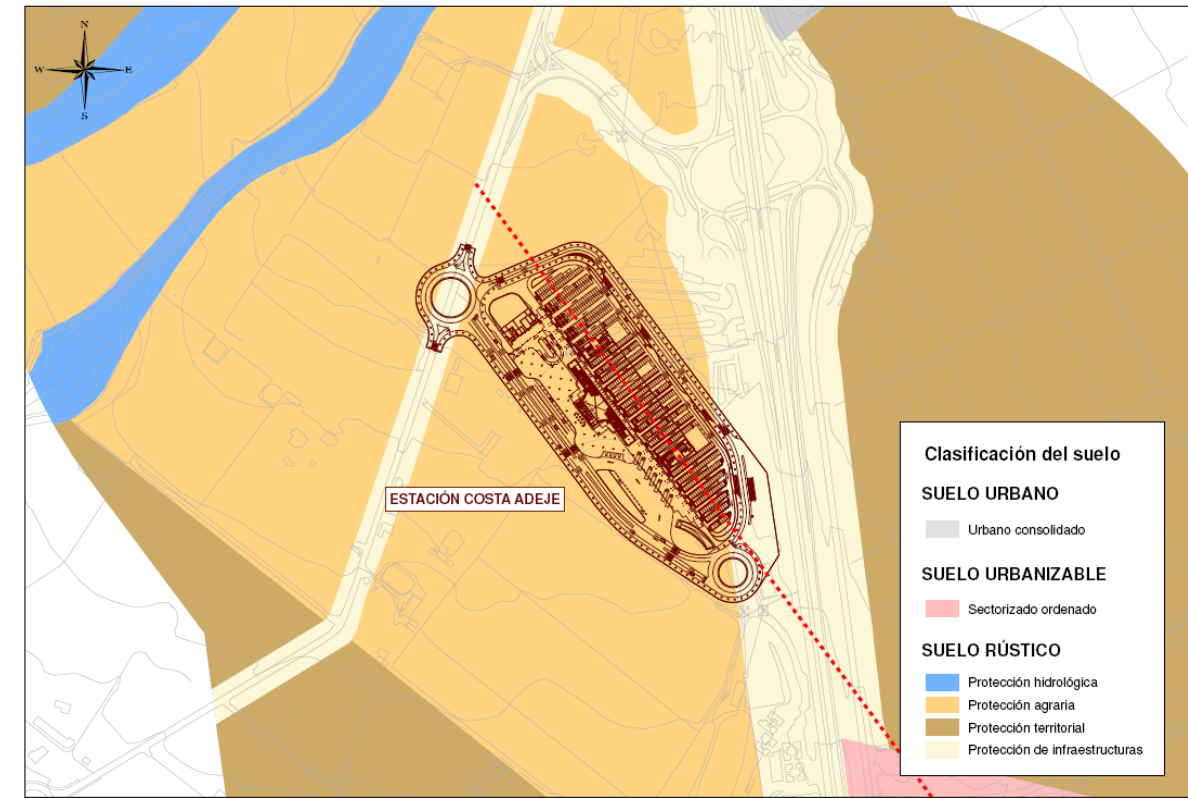


Ilustración 6.153 - Localización prevista para la estación de Costa Adeje



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

Ilustración 6.164- Planeamiento urbanístico en el entorno de la futura estación de Costa Adeje



Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal

RECOMENDACIONES AL PLANEAMIENTO

La localización de la estación es buena desde el punto de vista de la centralidad municipal, al situarse entre la cabecera municipal y los centros turísticos de la costa y 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.

6.5.12. Medidas para evitar la incompatibilidad con el planeamiento

Como comentario general cabe destacar que el importante trazado en túnel del Tren del Sur (22%) permite salvaguardar las categorías de ordenación más sensibles desde el punto de vista urbanístico y en especial las piezas de Suelo Urbano Consolidado en las que existen numerosas viviendas.

También es reseñable en este caso el elevado grado de integración del proyecto del Tren del Sur en el planeamiento urbanístico municipal vigente o en revisión, siendo frecuente que la ordenación y normativa recojan el trazado y/o las estaciones



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN

