

# APÉNDICE 6. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS DE UBICACIÓN DE TALLERES Y COCHERAS

**ÍNDICE**

- 1. Objeto y Alcance del Análisis..... 3**
- 2. Descripción general de la metodología del análisis ..... 4**
- 3. Definición de alternativas..... 4**
- 4. Descripción y ponderación de los criterios..... 17**
  - 4.1. SUPERFICIE OCUPADA .....17
  - 4.2. COMPATIBILIDAD CON LOS USOS DEL SUELO .....19
  - 4.3. FUNCIONALIDAD .....20
  - 4.4. PARÁMETROS GEOMÉTRICOS .....20
  - 4.5. AFECCIÓN MEDIOAMBIENTAL.....21
  - 4.6. AFECCIÓN TERRITORIAL .....21
  - 4.7. ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS .....22
  - 4.8. PONDERACIÓN DE CRITERIOS .....22
- 5. Resumen y conclusiones..... 24**
- 6. Reserva de Suelo en Fasnia. Actividades relacionadas con los talleres y cocheras del Tren del Sur..... 24**



**1. Objeto y Alcance del Análisis**

Las necesidades de la línea prevista en el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur para poder dar servicio a la demanda generada por su explotación requieren una reserva de suelo para las instalaciones ferroviarias.

Se ha procedido a realizar un análisis comparativo entre un total de DOCE alternativas con el fin de de seleccionar la alternativa óptima de ubicación de los talleres y cocheras.

En el Anejo nº 16. Dimensionamiento de talleres y cocheras se describe la necesidad funcional específica de estacionamiento, limpieza y revisiones periódicas, así como las reparaciones de los trenes de la línea y vehículos auxiliares.

Las doce alternativas estudiadas se localizan en la parte central del conjunto de los tres tramos, y más concretamente a lo largo del Tramo 2:

| Alternativa | Término Municipal   | PK NOMINAL | PK INICIAL | PK FINAL |
|-------------|---------------------|------------|------------|----------|
| 1           | Güímar              | 210+320    | 209+800    | 210+840  |
| 2           | Güímar              | 212+255    | 211+730    | 212+780  |
| 3           | Güímar              | 217+150    | 216+500    | 217+800  |
| 4           | Fasnia              | 221+500    | 221+000    | 222+000  |
| 5           | Fasnia              | 223+000    | 222+440    | 223+610  |
| 6           | Arico               | 226+650    | 226+150    | 227+150  |
| 7           | Arico               | 230+400    | 229+900    | 230+900  |
| 8           | Granadilla de Abona | 239+625    | 239+150    | 240+100  |
| 9           | Granadilla de Abona | 240+050    | 239+550    | 240+550  |
| 10          | Granadilla de Abona | 240+735    | 240+140    | 241+330  |
| 11          | Granadilla de Abona | 242+215    | 241+570    | 242+860  |
| 12          | Granadilla de Abona | 243+500    | 243+000    | 244+000  |

El análisis multicriterio utilizado para la elección de la ubicación de los talleres y cocheras es el denominado como **Método de la Media Ponderada o Pattern de**

**rangos**, empleando indicadores cualitativos (muy bueno, bueno, regular, malo) a cada criterio que, como en el caso de Tren del Sur es difícil de cuantificar.

Se han considerado los siguientes criterios:

1. Superficie ocupada
2. Compatibilidad con la clasificación del suelo
3. Funcionalidad
4. Parámetros geométricos
5. Afección medioambiental
6. Afección territorial
7. Aspectos socioeconómicos



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2 MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



## 2. Descripción general de la metodología del análisis

El análisis multicriterio constituye una forma de modelizar los procesos de decisión. Cuando se presenta un caso de decisión en el que no se pueden calcular los indicadores de manera cuantitativa o es difícil la ponderación de los criterios, se puede aplicar la técnica del método Pattern de rangos.

Esta técnica limita rangos de valores en criterios difíciles de valorar, de tal forma que a cada rango se le asigna un valor numérico (4 al primero, 3 al segundo, etc.), permitiendo emplear indicadores cualitativos (muy bueno, bueno, regular, malo)

Posteriormente se tiene que realizar un proceso de normalización tras el cual se debe cumplir:

- la suma de los pesos que valoran los m criterios debe ser 1
- la suma de la valoración para un criterio i de las n alternativas debe ser 1.

Finalmente, se selecciona la alternativa de mayor puntuación resultante de las sumas ponderadas para cada criterio.

La metodología empleada para el análisis comienza con una descripción de las diferentes alternativas. El siguiente paso consiste en la fijación de objetivos y criterios, y en la ponderación de cada criterio.

Posteriormente se justifica la adopción de valoraciones, ponderando cada alternativa para cada criterio.

Seguidamente, se procede al análisis de alternativas, mediante la generación de las tablas que recogen, para las diferentes alternativas, las valoraciones por criterios seleccionados.

Por último se exponen el resumen y las conclusiones de la aplicación del análisis a las diferentes alternativas, consecuencia de lo cual se propondrá la solución elegida para la ubicación de los Talleres y Cocheras.

## 1. Definición de alternativas

Para su mayor comprensión se ha realizado una ficha informativa para cada alternativa con los datos necesarios para la valoración y posterior análisis. La información de partida que compone cada ficha es la siguiente:

1. Ubicación en el trazado del PTEOITS
2. Superficie
3. Clasificación del suelo
4. Tipo de afección
5. Alegaciones presentadas en la zona

A continuación se describen las características principales de cada uno de estas alternativas:



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras  
del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN

Apéndice 6



# ALTERNATIVA 1. Güímar

|                                       |            |            |          |
|---------------------------------------|------------|------------|----------|
| <b>UBICACIÓN TRAZADO TREN DEL SUR</b> | PK NOMINAL | PK INICIAL | PK FINAL |
|                                       | 210+320    | 209+800    | 210+840  |

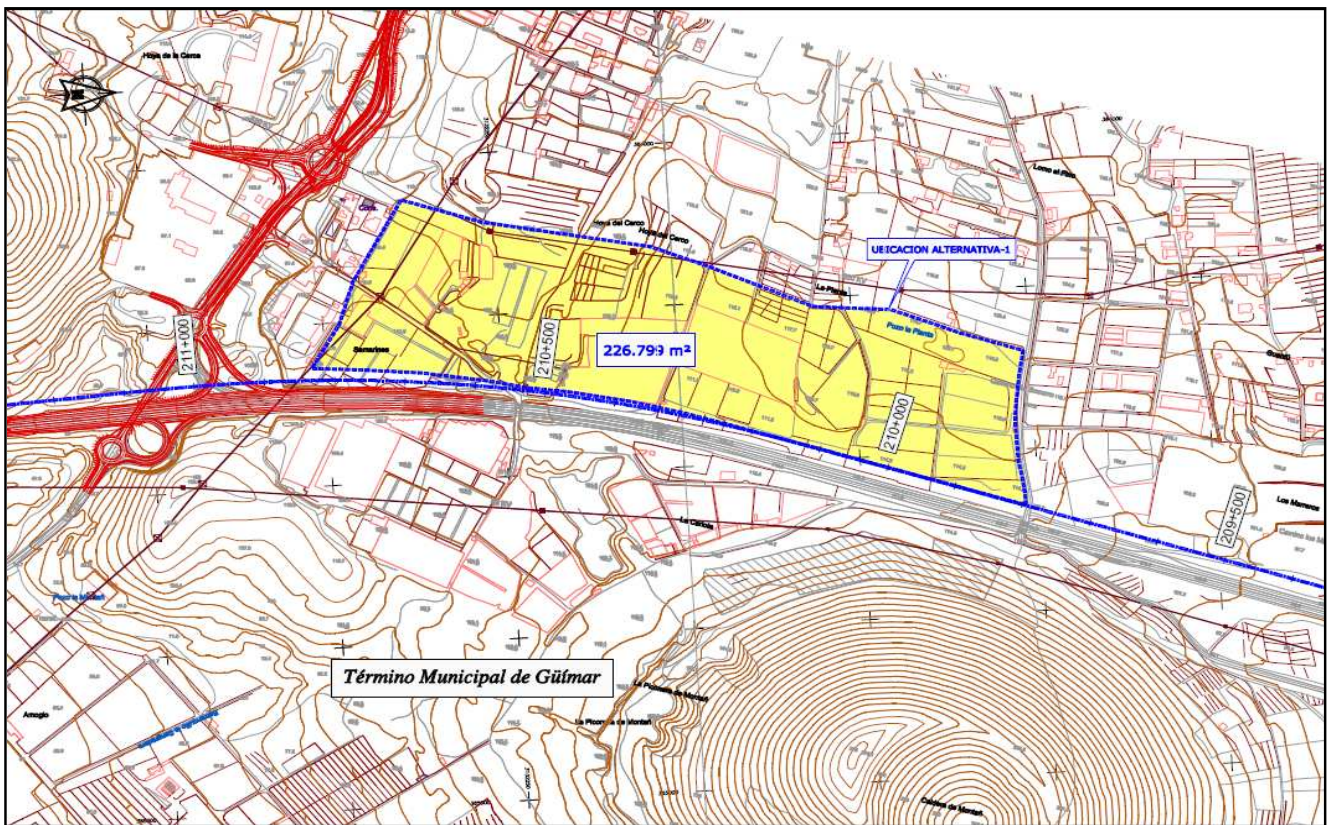
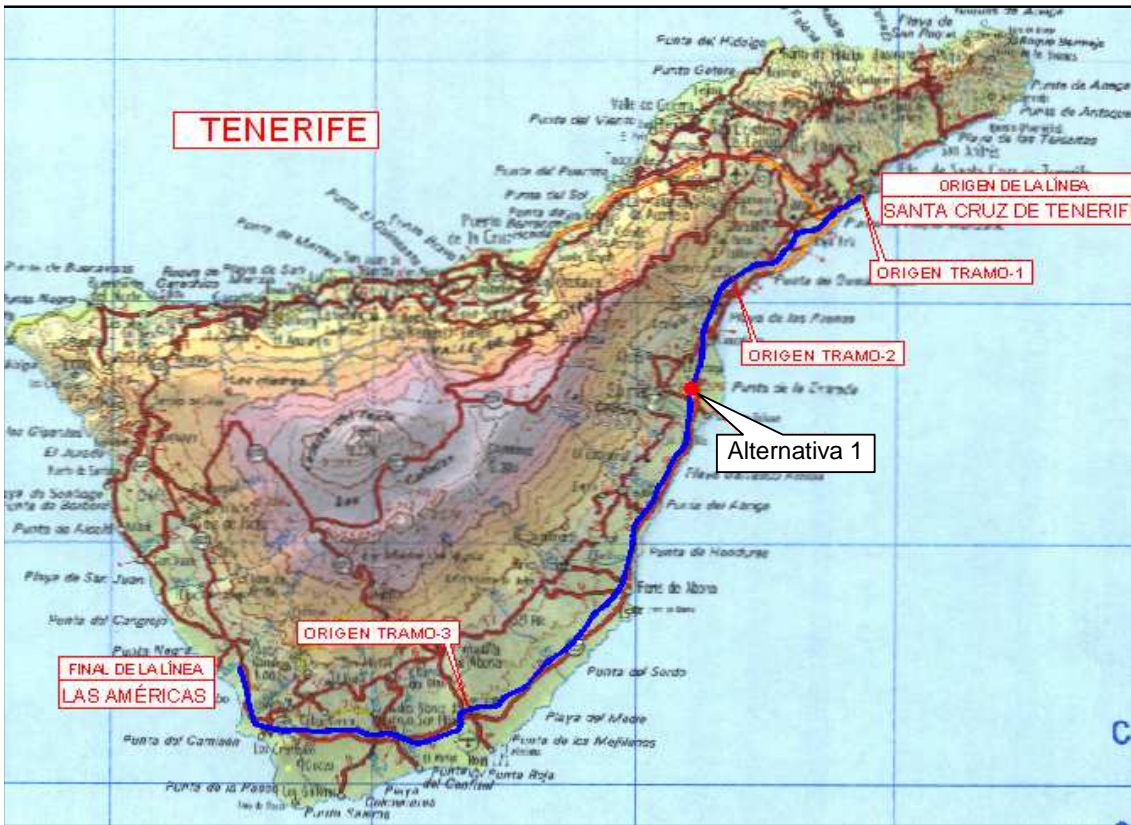
|                           |        |                |
|---------------------------|--------|----------------|
| <b>SUPERFICIE OCUPADA</b> | 226799 | m <sup>2</sup> |
|---------------------------|--------|----------------|

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| <b>ALEGACIONES PRESENTADAS EN LA</b> | Trazado Febrero 2006 → D-4, D-13, D-16, D-18, D-20, D-21, D-22 |
|                                      | Trazado Febrero 2007, Febrero y Octubre 2008 → 0               |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| <b>CLASIFICACIÓN DEL SUELO</b> | Suelo Rústico de Protección Agraria Intensiva |
|--------------------------------|---|

|                         |  |
|-------------------------|--|
| <b>TIPO DE AFECCIÓN</b> | Ocupación de suelo agrícola. Se redacta un informe comparando: <ul style="list-style-type: none"> <li>- superficie afectada según Mapa de cultivos 2003</li> <li>- superficie afectada según Catastro</li> <li>- superficie afectada tras visita al terreno</li> </ul> |
|-------------------------|--|

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>OBSERVACIONES</b> | Ubicación propuesta en el PTEOITS Edición de Febrero de 2006 |
|----------------------|--|



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



# ALTERNATIVA 2. Güímar

|                                       |            |            |          |
|---------------------------------------|------------|------------|----------|
| <b>UBICACIÓN TRAZADO TREN DEL SUR</b> | PK NOMINAL | PK INICIAL | PK FINAL |
|                                       | 212+255    | 211+730    | 212+780  |

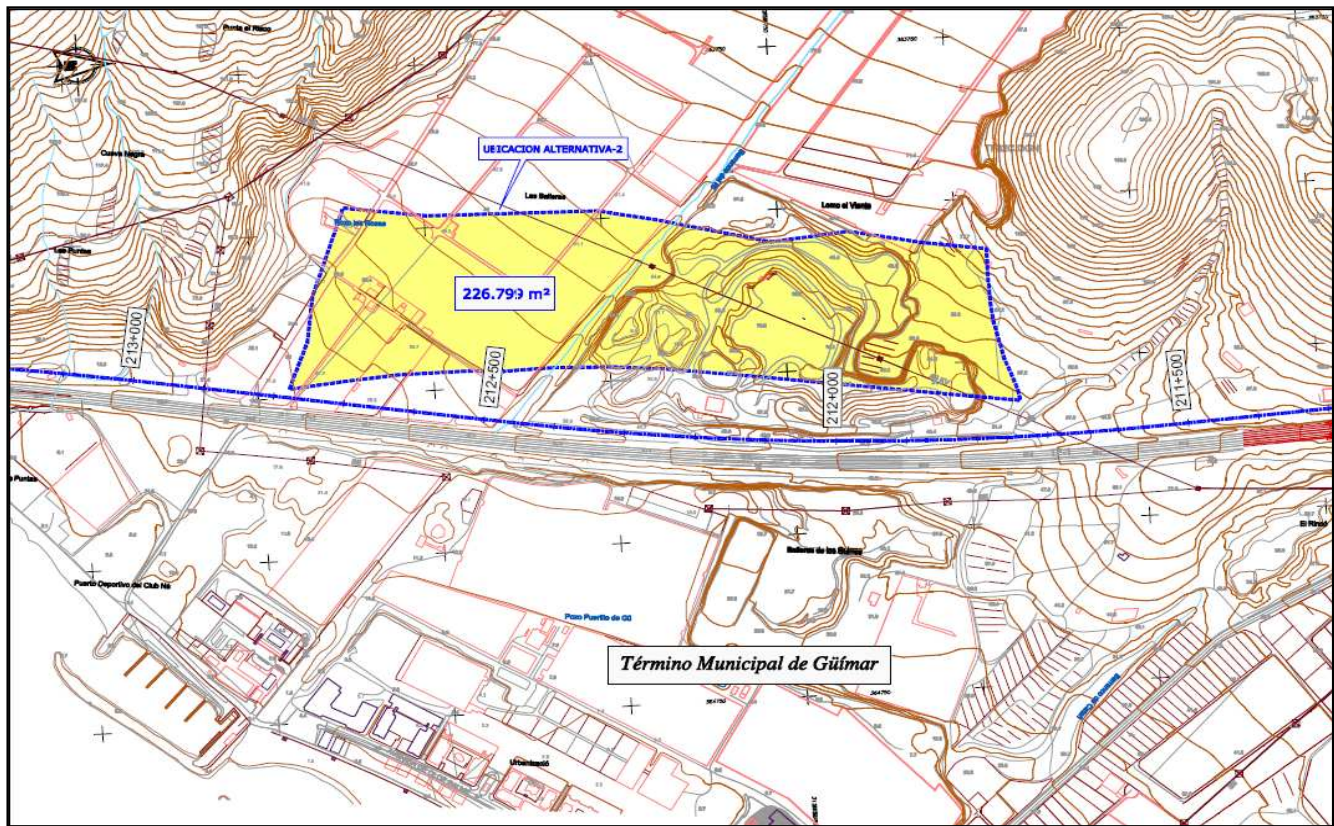
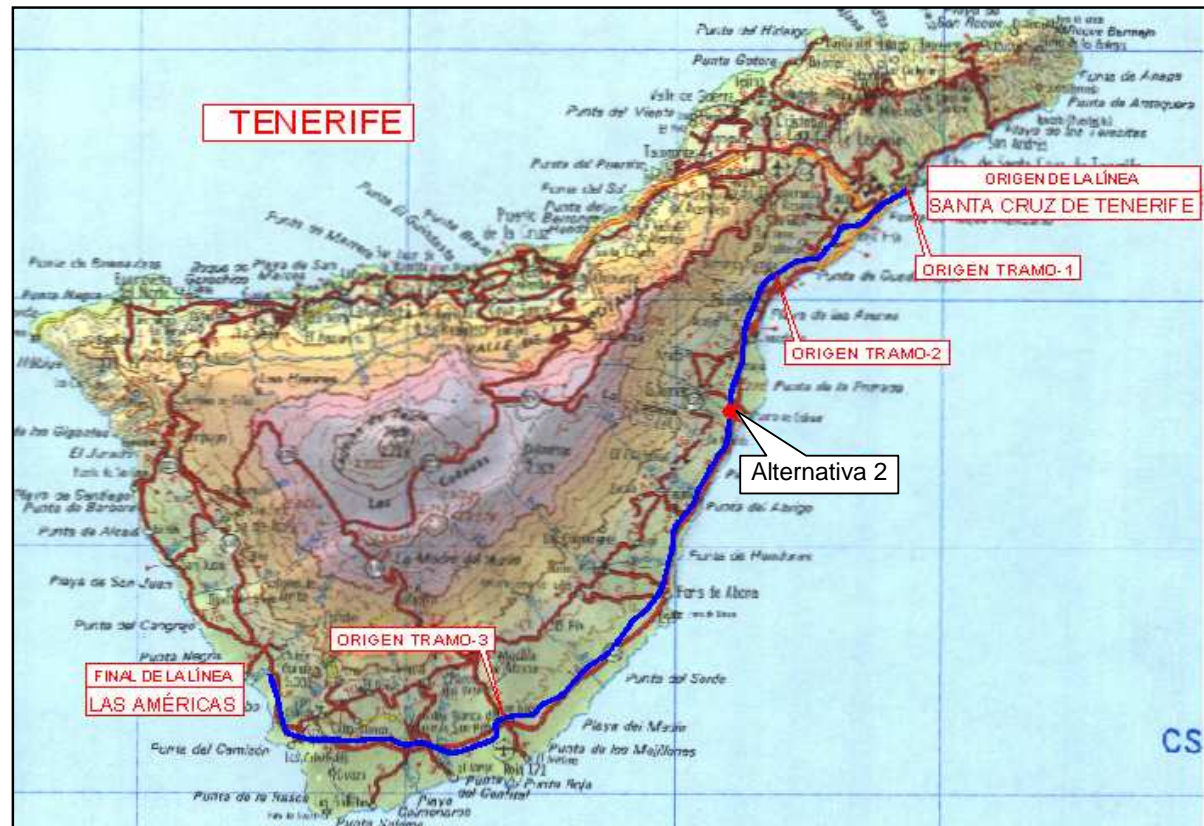
|   |   |
|---|---|
| <b>ALEGACIONES PRESENTADAS EN LA ZONA</b> | Trazado Febrero 2006, Febrero y Octubre 2008 → 0<br>Trazado Febrero 2007 → A-10, D-23, D-30, D-31, D-32, D-33, D-34 |
|---|---|

|                         |                                      |
|-------------------------|--------------------------------------|
| <b>TIPO DE AFECCIÓN</b> | Ocupación de los Barrancos de Güímar |
|-------------------------|--------------------------------------|

|                           |        |                |
|---------------------------|--------|----------------|
| <b>SUPERFICIE OCUPADA</b> | 226799 | m <sup>2</sup> |
|---------------------------|--------|----------------|

|                                |                                    |
|--------------------------------|------------------------------------|
| <b>CLASIFICACIÓN DEL SUELO</b> | Suelo Rústico de Protección Minera |
|--------------------------------|------------------------------------|

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>OBSERVACIONES</b> | Ubicación propuesta en el PTEOITS Edición de Febrero de 2007 |
|----------------------|--|



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



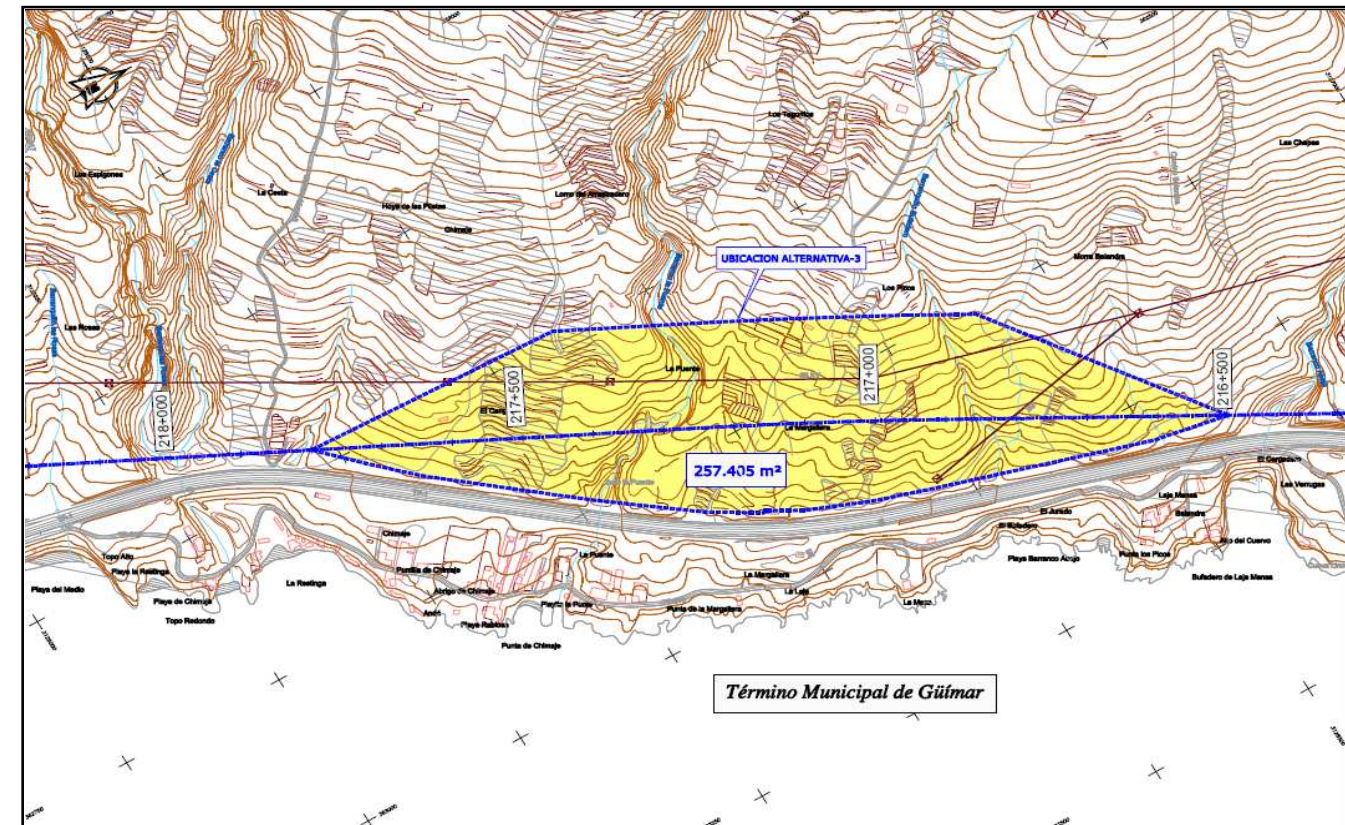
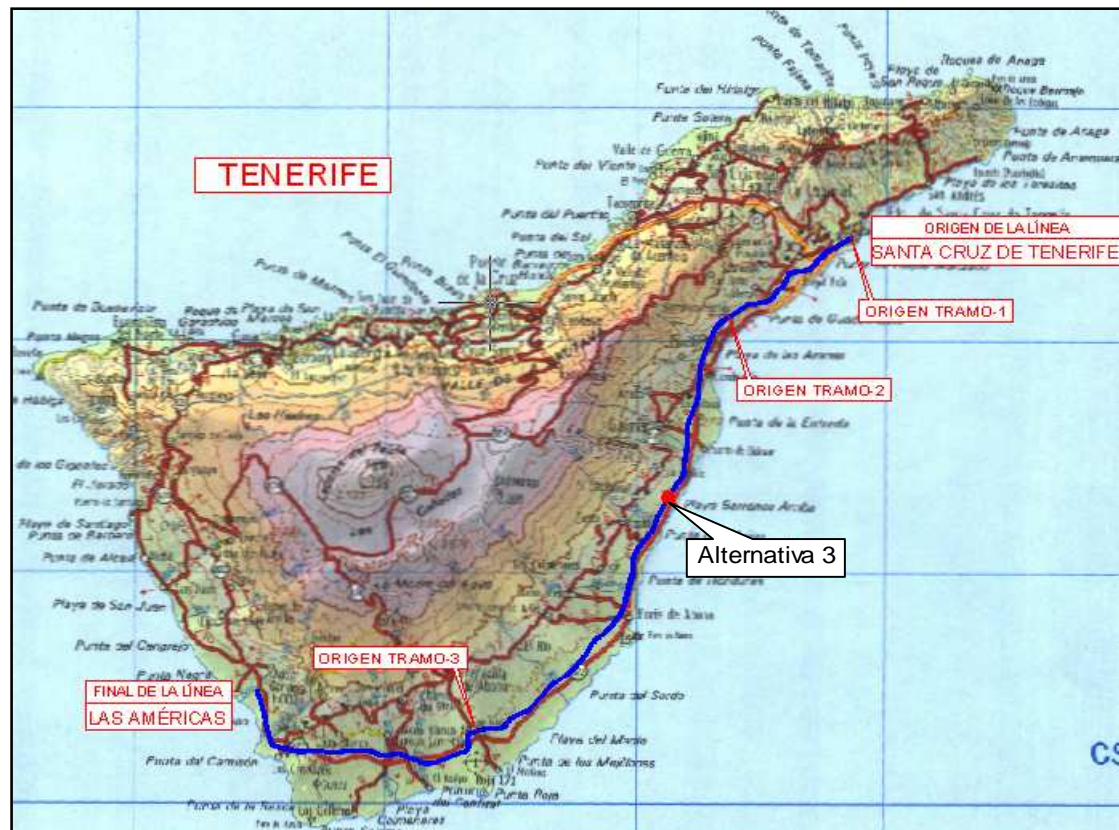
## ALTERNATIVA 3. Güímar

|   |  |            |          |
|---|--|------------|----------|
| <b>UBICACIÓN TRAZADO TREN DEL SUR</b>     | PK NOMINAL                                       | PK INICIAL | PK FINAL |
|   | 217+150  | 216+500    | 217+800  |
| <b>ALEGACIONES PRESENTADAS EN LA ZONA</b> | Trazado Febrero 2006 → 0                         |            |          |
|   | Trazado Febrero 2007, Febrero y Octubre 2008 → 0 |            |          |
| <b>TIPO DE AFECCIÓN</b>                   | Ocupación de Suelo Protegido                     |            |          |

|                           |                        |
|---------------------------|------------------------|
| <b>SUPERFICIE OCUPADA</b> | 257.405 m <sup>2</sup> |
|---------------------------|------------------------|

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>CLASIFICACIÓN DEL SUELO</b> | Suelo Rústico de Protección Paisajística |
|--------------------------------|--|

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>OBSERVACIONES</b> |  |
|----------------------|--|



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



# ALTERNATIVA 4. Fasnía

|                                       |            |            |          |
|---------------------------------------|------------|------------|----------|
| <b>UBICACIÓN TRAZADO TREN DEL SUR</b> | PK NOMINAL | PK INICIAL | PK FINAL |
|                                       | 221+500    | 221+000    | 222+000  |

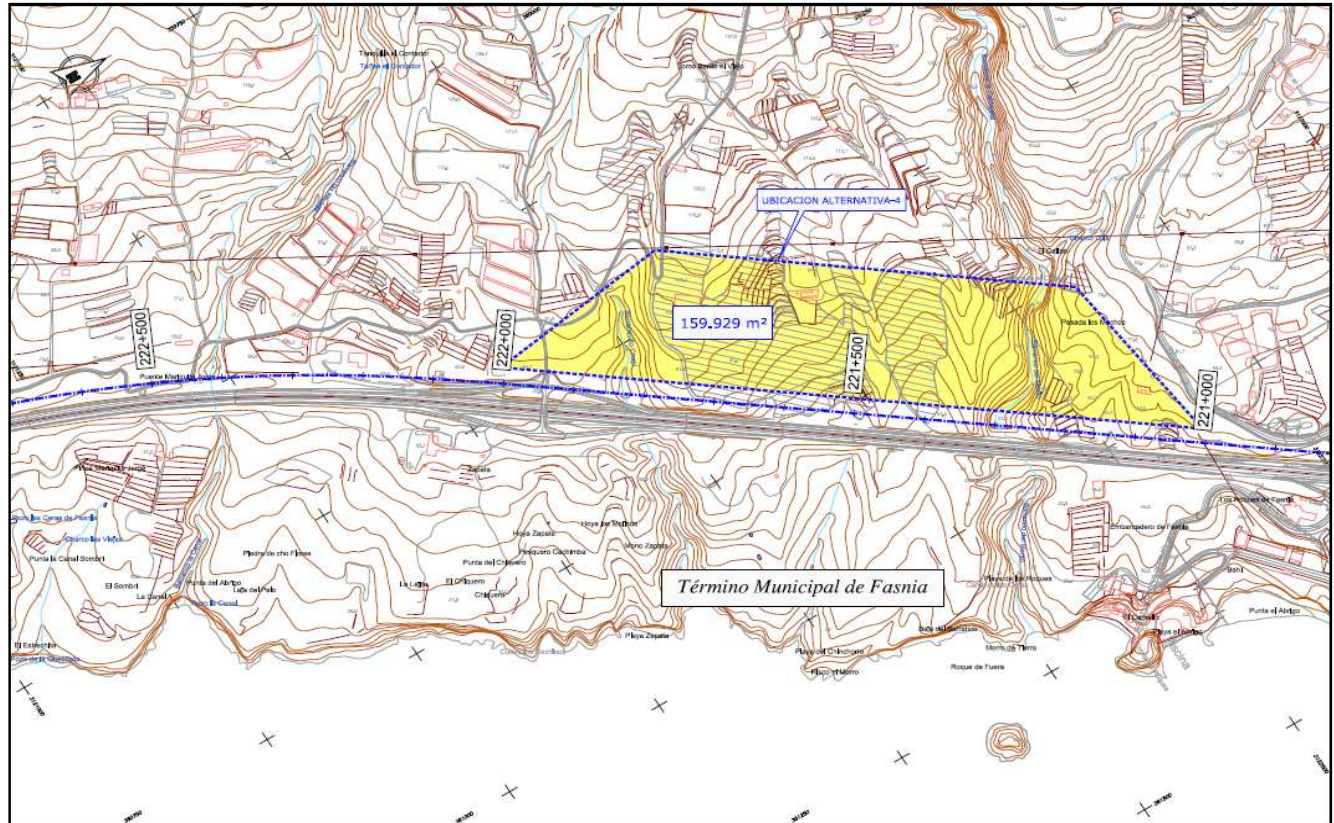
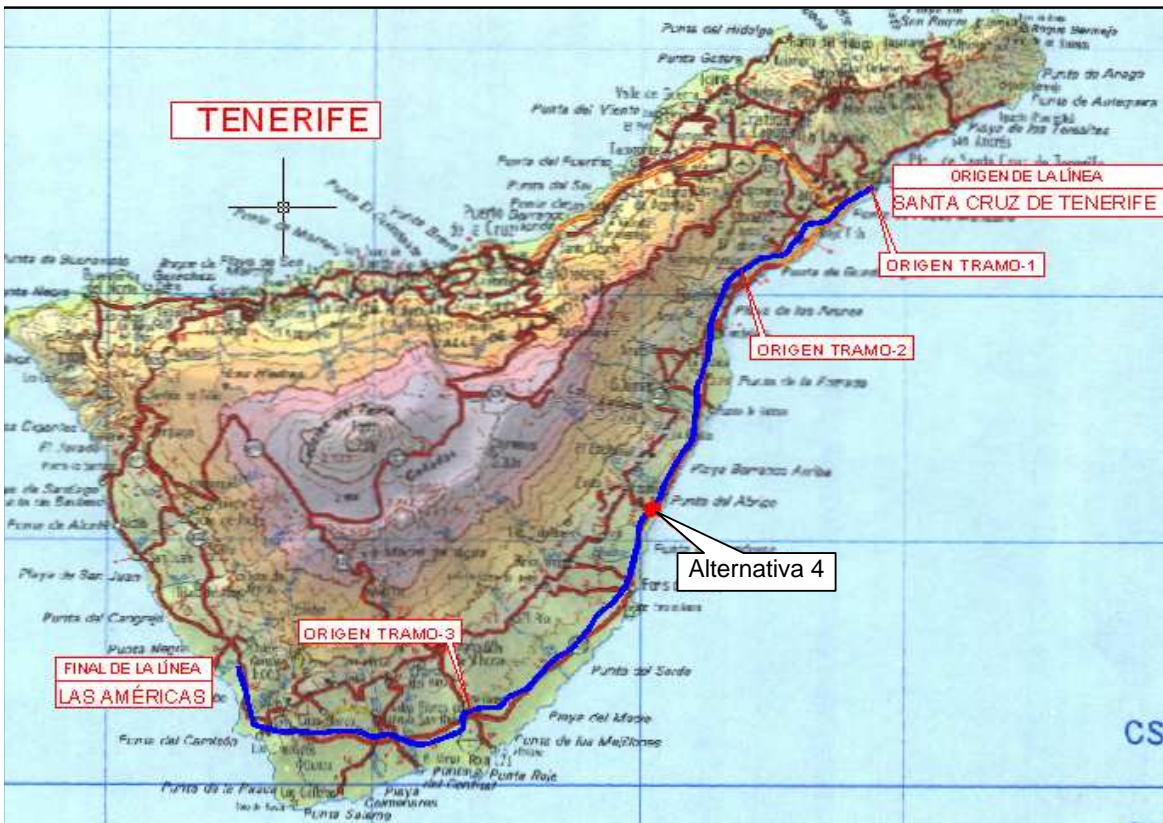
|                           |                        |
|---------------------------|------------------------|
| <b>SUPERFICIE OCUPADA</b> | 159.929 m <sup>2</sup> |
|---------------------------|------------------------|

|   |  |
|---|--|
| <b>ALEGACIONES PRESENTADAS EN LA ZONA</b> | Trazado Febrero 2006 → 0                         |
|   | Trazado Febrero 2007, Febrero y Octubre 2008 → 0 |

|                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| <b>CLASIFICACIÓN DEL SUELO</b> | Suelo Agrícola |
|--------------------------------|----------------|

|                         |                             |
|-------------------------|-----------------------------|
| <b>TIPO DE AFECCIÓN</b> | Ocupación de Suelo Agrícola |
|-------------------------|-----------------------------|

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>OBSERVACIONES</b> |  |
|----------------------|--|



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6





## ALTERNATIVA 5. Fasnía

| UBICACIÓN TRAZADO TREN DEL SUR | PK NOMINAL | PK INICIAL | PK FINAL |
|--------------------------------|------------|------------|----------|
|                                | 223+000    | 222+440    | 223+610  |

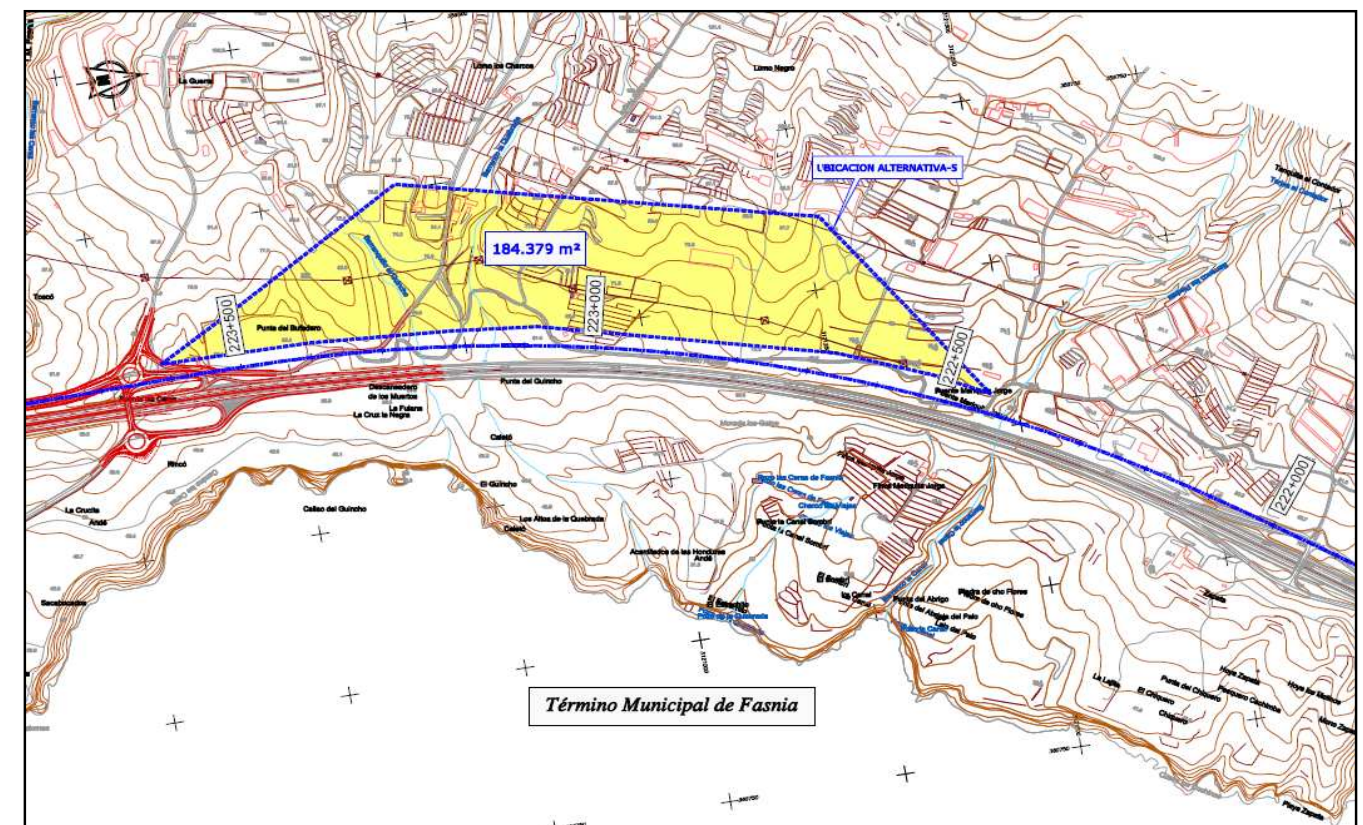
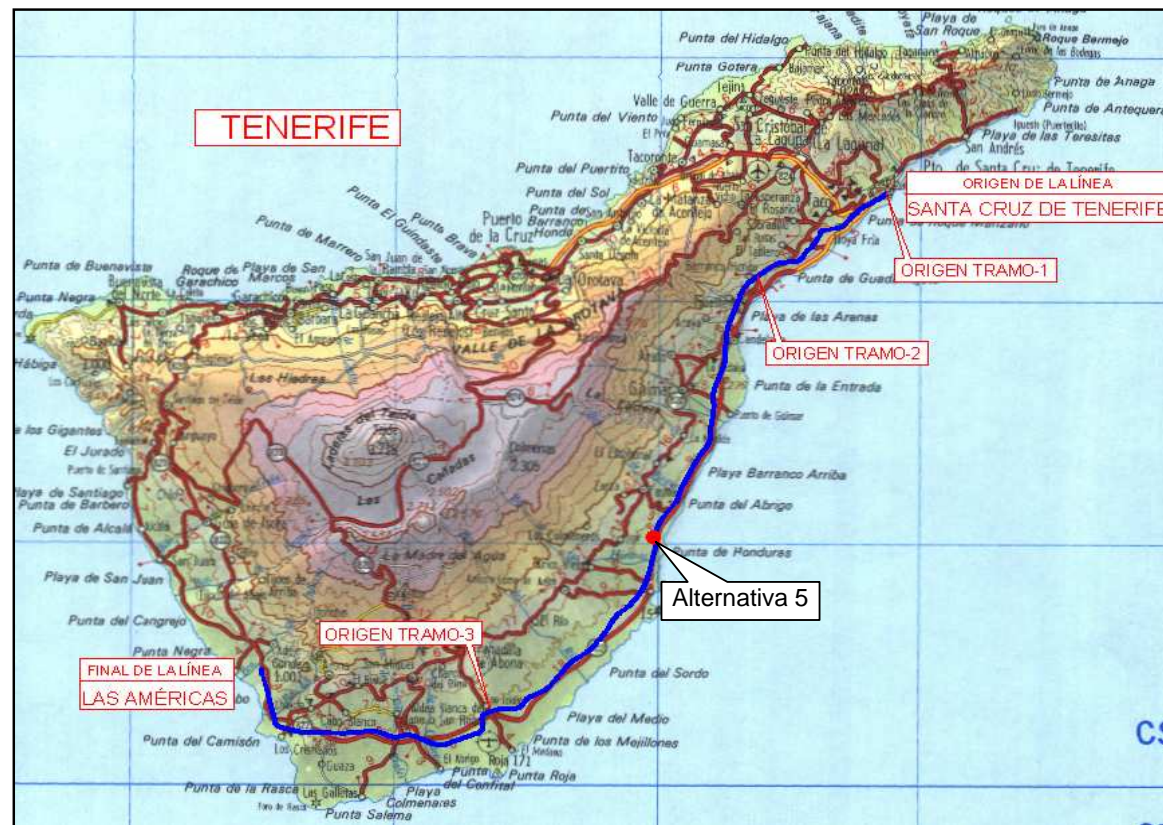
| SUPERFICIE OCUPADA | 184.329 m <sup>2</sup> |
|--------------------|------------------------|
|--------------------|------------------------|

| ALEGACIONES PRESENTADAS EN LA ZONA | Trazado Febrero 2006 → 0                         |
|------------------------------------|--|
|                                    | Trazado Febrero 2007, Febrero y Octubre 2008 → 0 |

| CLASIFICACIÓN DEL SUELO | Suelo Rústico de Protección Territorial. |
|-------------------------|--|
|-------------------------|--|

| TIPO DE AFECCIÓN | Ninguna |
|------------------|---------|
|------------------|---------|

| OBSERVACIONES |  |
|---------------|--|
|---------------|--|



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2 MEMORIA DE ORDENACIÓN

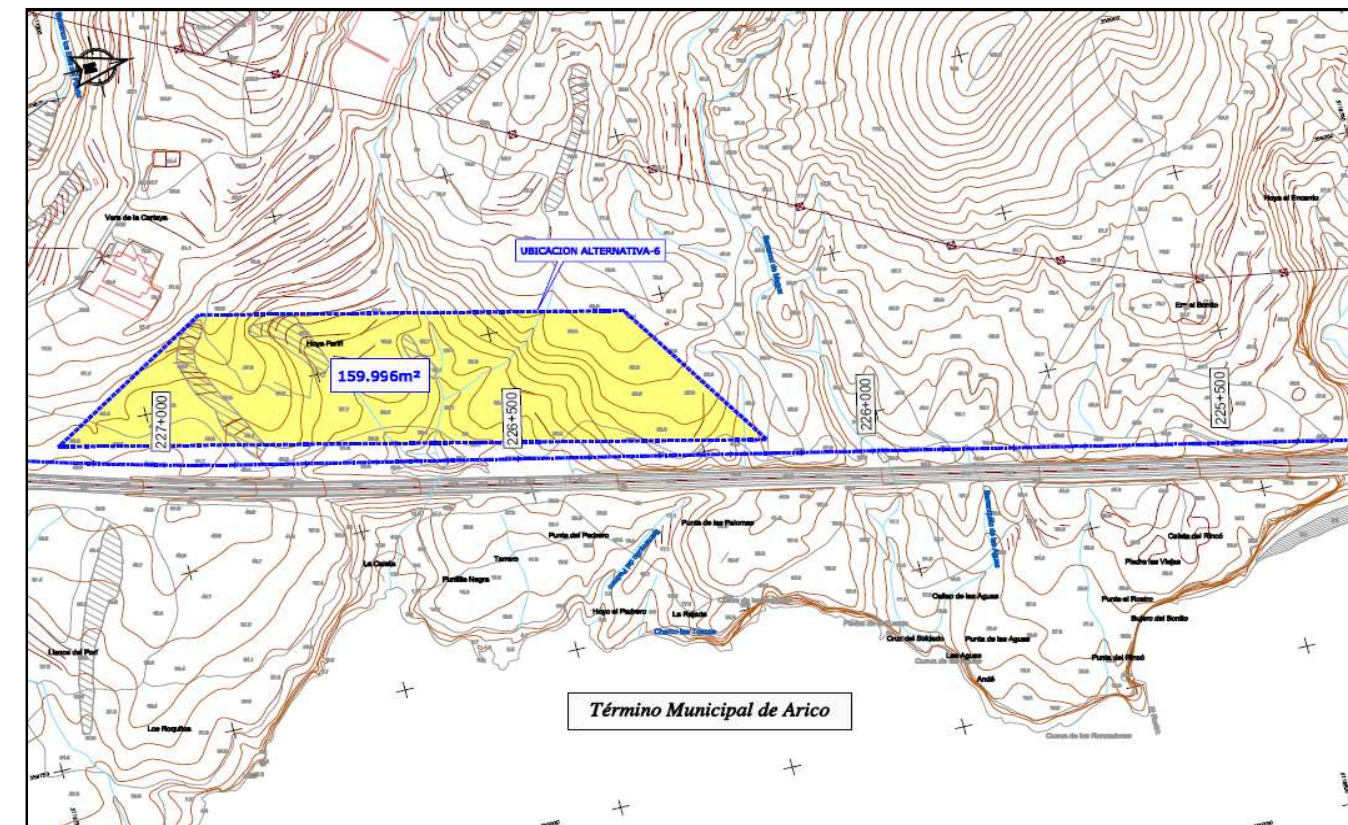
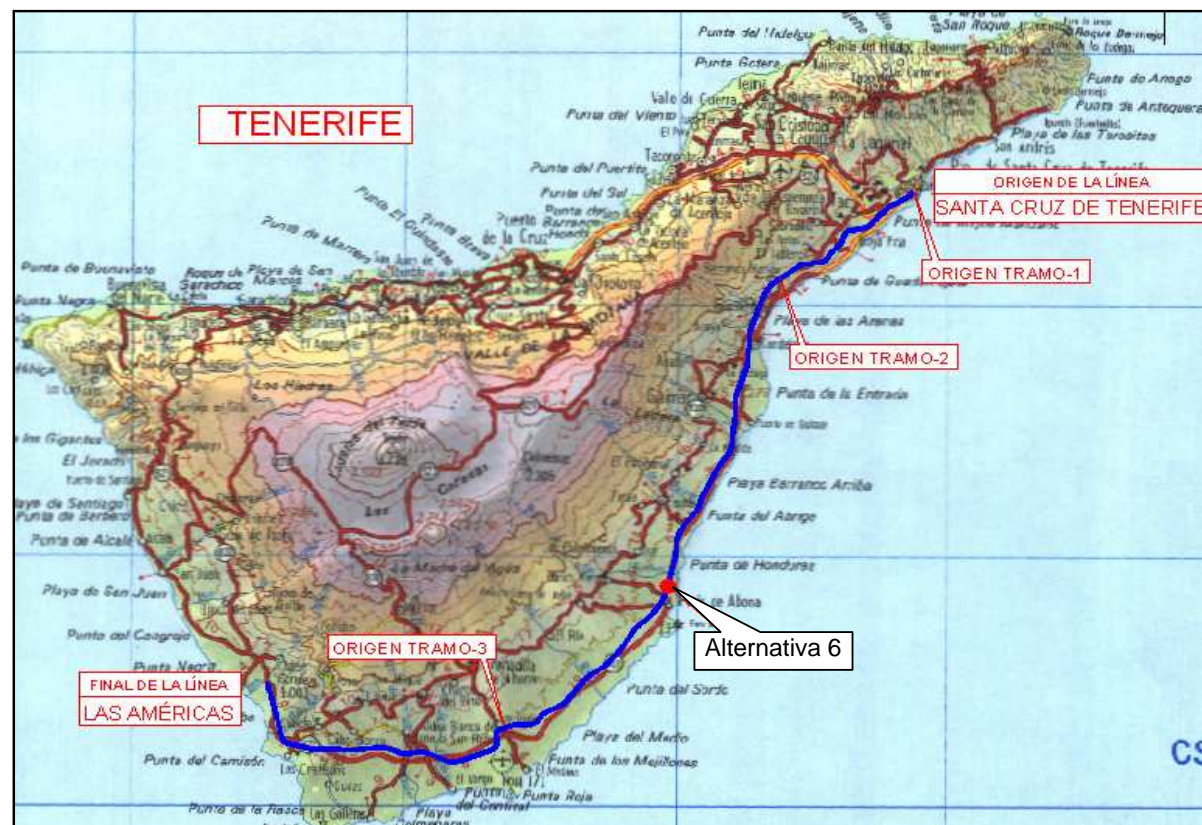
Apéndice 6



## ALTERNATIVA 6. Arico

|                                    |  |            |          |
|------------------------------------|--|------------|----------|
| UBICACIÓN TRAZADO TREN DEL SUR     | PK NOMINAL                                       | PK INICIAL | PK FINAL |
|                                    | 226+650  | 226+150    | 227+150  |
| ALEGACIONES PRESENTADAS EN LA ZONA | Trazado Febrero 2006 → A-6                       |            |          |
|                                    | Trazado Febrero 2007, Febrero y Octubre 2008 → 0 |            |          |
| TIPO DE AFECCIÓN                   | Afección al Barranco de Las Aguas                |            |          |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| SUPERFICIE OCUPADA      | 159.996 m <sup>2</sup>                   |
| CLASIFICACIÓN DEL SUELO | Suelo Rústico de Protección Paisajística |
| OBSERVACIONES           |  |



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2 MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



# ALTERNATIVA 7. Arico

|                                       |            |            |          |
|---------------------------------------|------------|------------|----------|
| <b>UBICACIÓN TRAZADO TREN DEL SUR</b> | PK NOMINAL | PK INICIAL | PK FINAL |
|                                       | 230+400    | 229+900    | 230+900  |

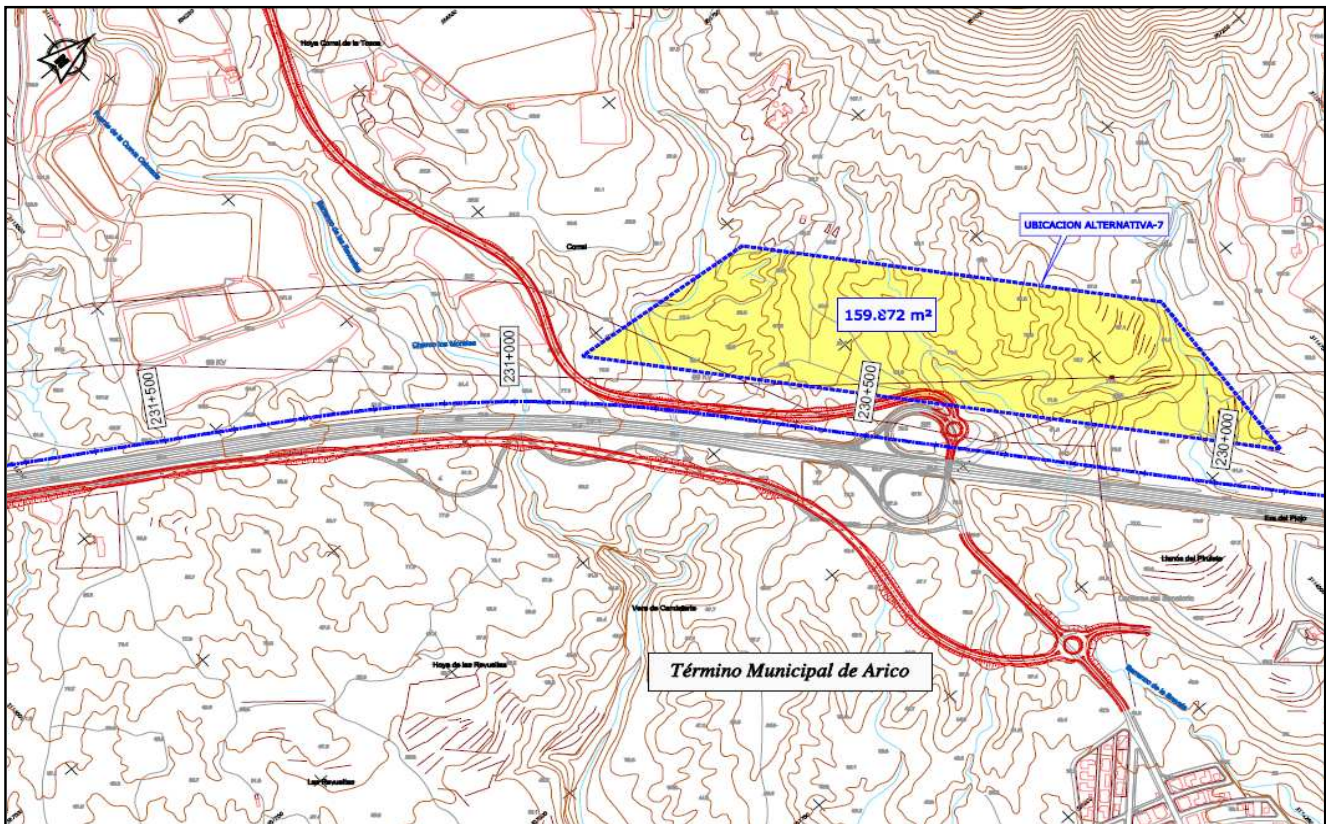
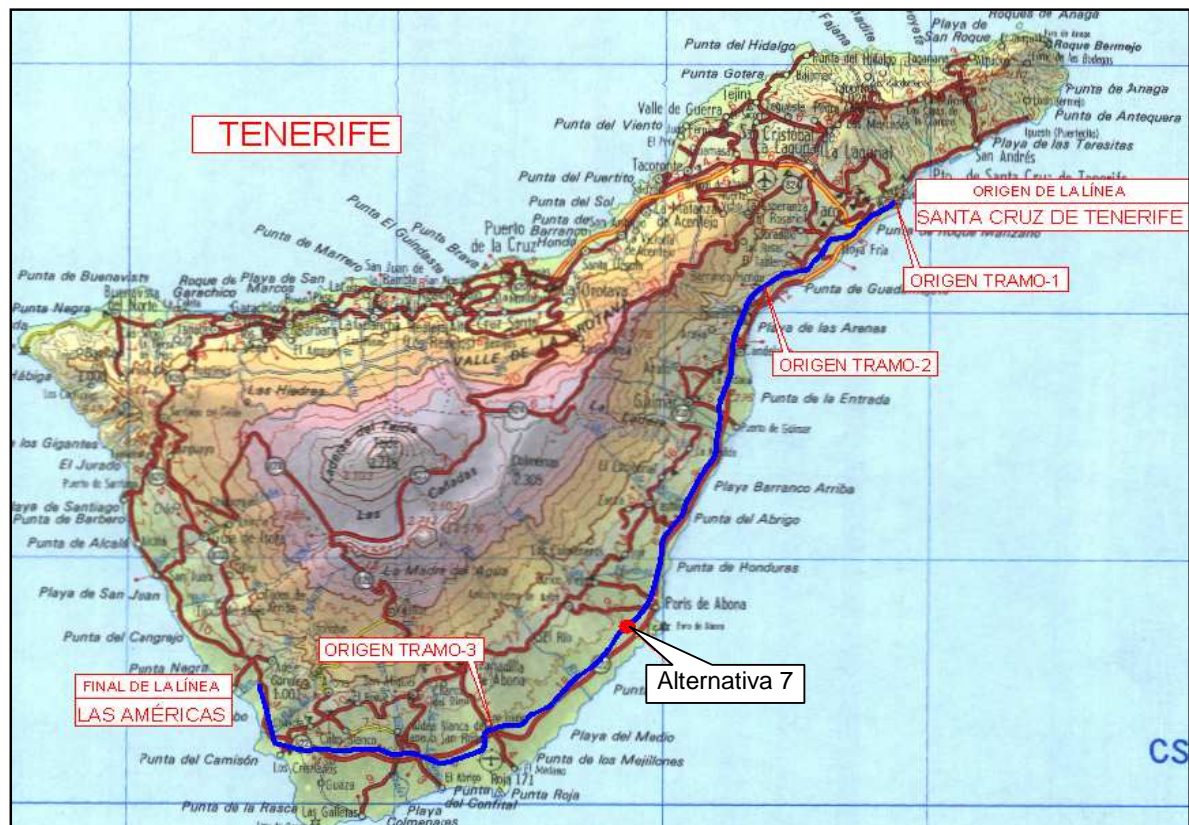
|                           |                        |
|---------------------------|------------------------|
| <b>SUPERFICIE OCUPADA</b> | 159.872 m <sup>2</sup> |
|---------------------------|------------------------|

|   |  |
|---|--|
| <b>ALEGACIONES PRESENTADAS EN LA ZONA</b> | Trazado Febrero 2006 → A-6                       |
|   | Trazado Febrero 2007, Febrero y Octubre 2008 → 0 |

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>CLASIFICACIÓN DEL SUELO</b> | Suelo Rústico de Protección Paisajística |
|--------------------------------|--|

|                         |                            |
|-------------------------|----------------------------|
| <b>TIPO DE AFECCIÓN</b> | Afección a Suelo Protegido |
|-------------------------|----------------------------|

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>OBSERVACIONES</b> |  |
|----------------------|--|



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



## ALTERNATIVA 8. Granadilla de Abona

| UBICACIÓN TRAZADO TREN DEL SUR | PK NOMINAL | PK INICIAL | PK FINAL |
|--------------------------------|------------|------------|----------|
|                                | 239+625    | 239+150    | 240+100  |

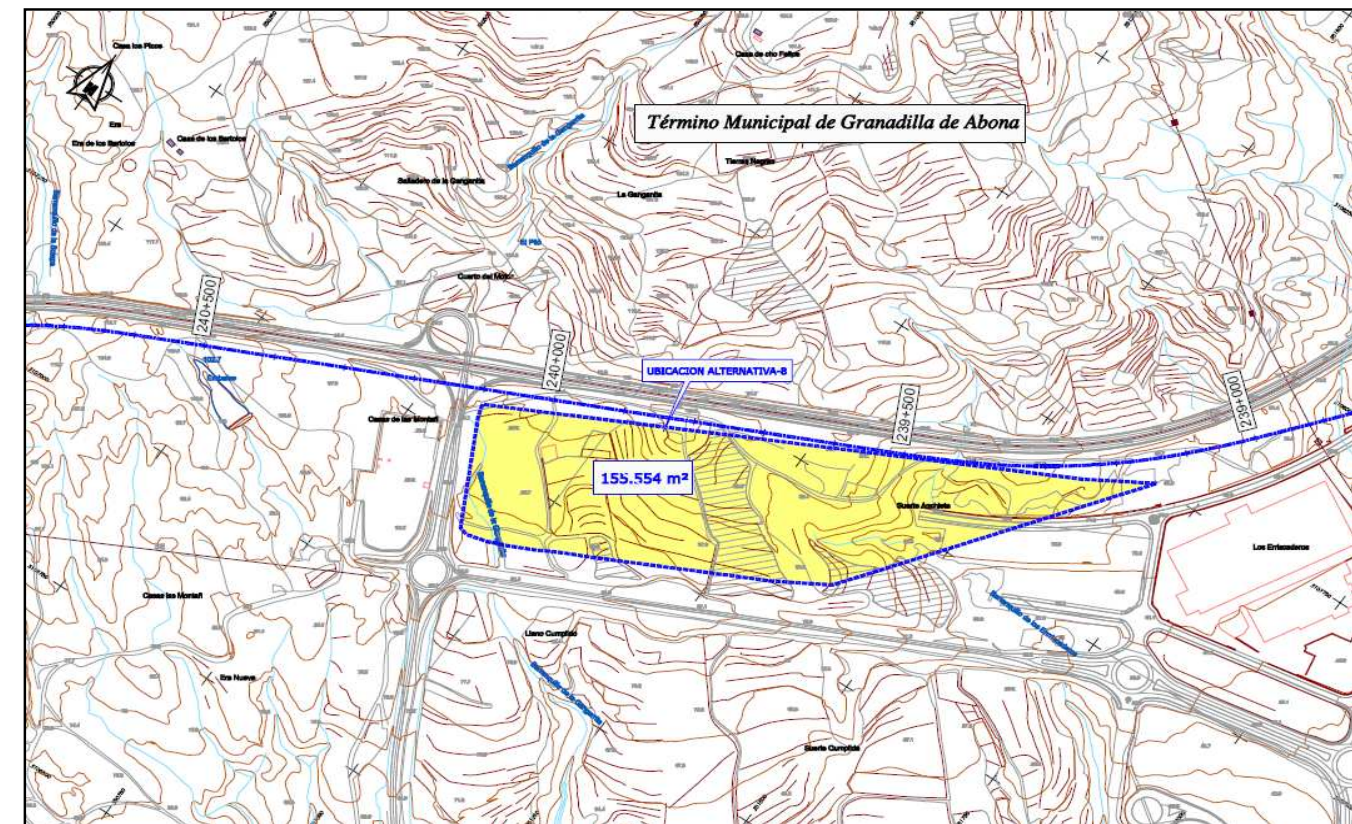
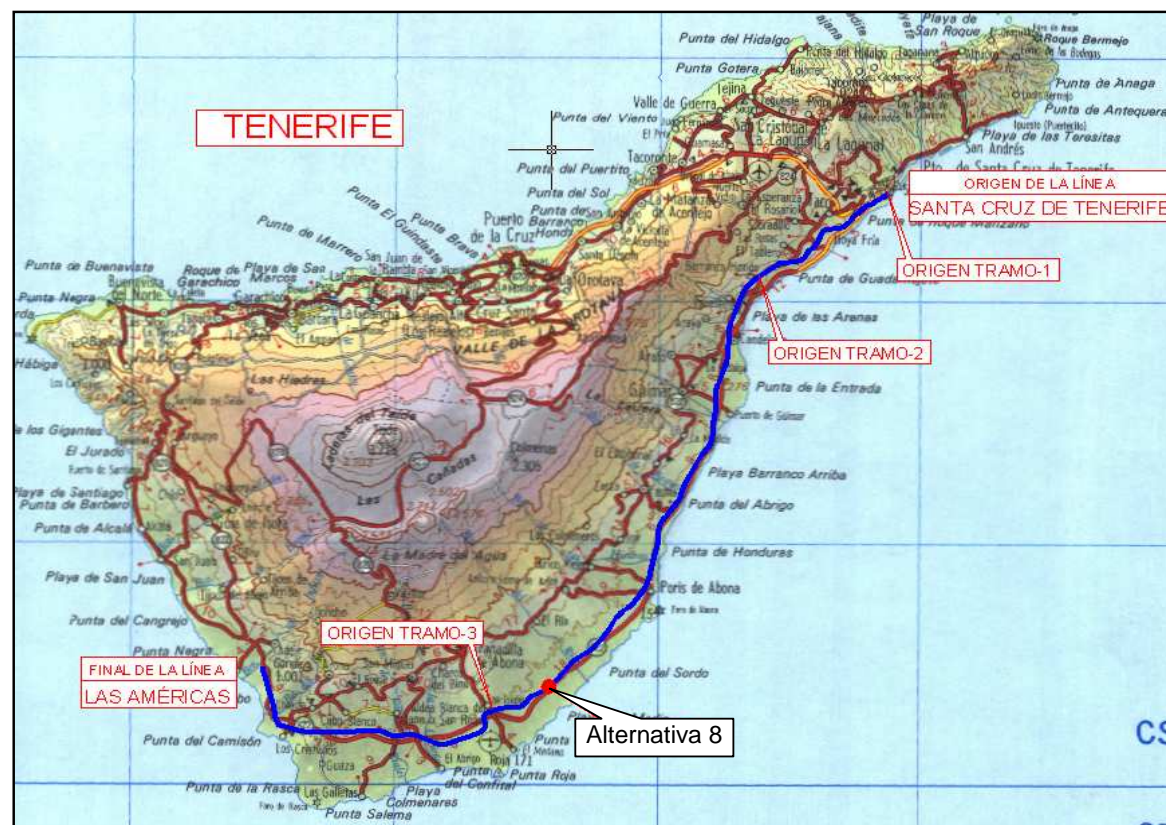
| SUPERFICIE OCUPADA | 155.554 m <sup>2</sup> |
|--------------------|------------------------|
|--------------------|------------------------|

| ALEGACIONES PRESENTADAS EN LA ZONA | Trazado Febrero 2006 → 0                         |
|------------------------------------|--|
|                                    | Trazado Febrero 2007, Febrero y Octubre 2008 → 0 |

| CLASIFICACIÓN DEL SUELO | Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado (SUSNO)<br>Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado (SUSO) |
|-------------------------|--|
|-------------------------|--|

| TIPO DE AFECCIÓN | Afección a Parcela Edificada |
|------------------|------------------------------|
|------------------|------------------------------|

| OBSERVACIONES | Ubicada en el Polígono de Granadilla |
|---------------|--------------------------------------|
|---------------|--------------------------------------|



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



## ALTERNATIVA 9. Granadilla de Abona

|                                |            |            |          |
|--------------------------------|------------|------------|----------|
| UBICACIÓN TRAZADO TREN DEL SUR | PK NOMINAL | PK INICIAL | PK FINAL |
|                                | 240+050    | 239+550    | 240+550  |

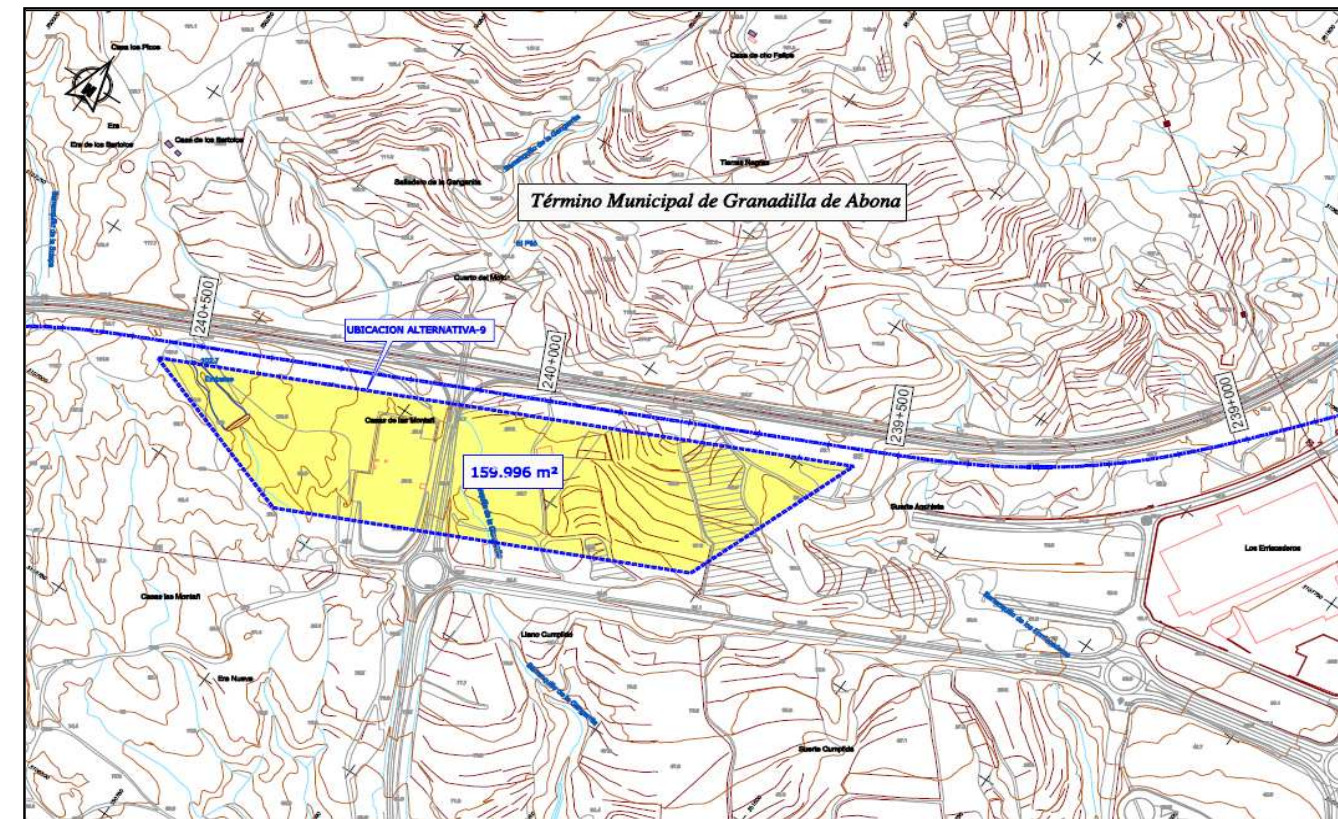
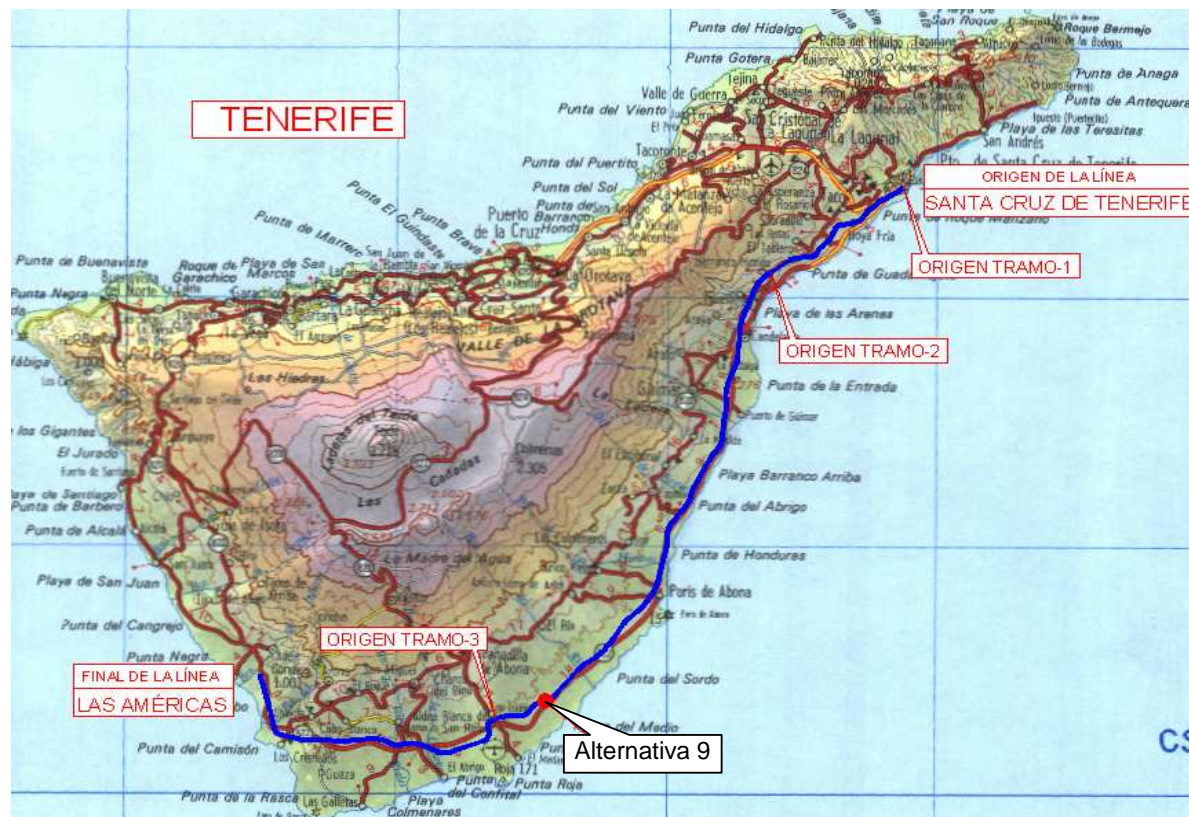
|                    |                        |
|--------------------|------------------------|
| SUPERFICIE OCUPADA | 159.996 m <sup>2</sup> |
|--------------------|------------------------|

|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| ALEGACIONES PRESENTADAS EN LA ZONA | Trazado Febrero 2006 → 0                         |
|                                    | Trazado Febrero 2007, Febrero y Octubre 2008 → 0 |

|                         |   |
|-------------------------|---|
| CLASIFICACIÓN DEL SUELO | Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado (SUSNO) |
|-------------------------|---|

|                  |  |
|------------------|--|
| TIPO DE AFECCIÓN | Anula la carretera de Acceso al Polígono de Granadilla |
|------------------|--|

|               |                                      |
|---------------|--------------------------------------|
| OBSERVACIONES | Ubicada en el Polígono de Granadilla |
|---------------|--------------------------------------|



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2 MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



## ALTERNATIVA 10. Granadilla de Abona

| UBICACIÓN TRAZADO TREN DEL SUR | PK NOMINAL | PK INICIAL | PK FINAL |
|--------------------------------|------------|------------|----------|
|                                | 240+735    | 240+140    | 241+330  |

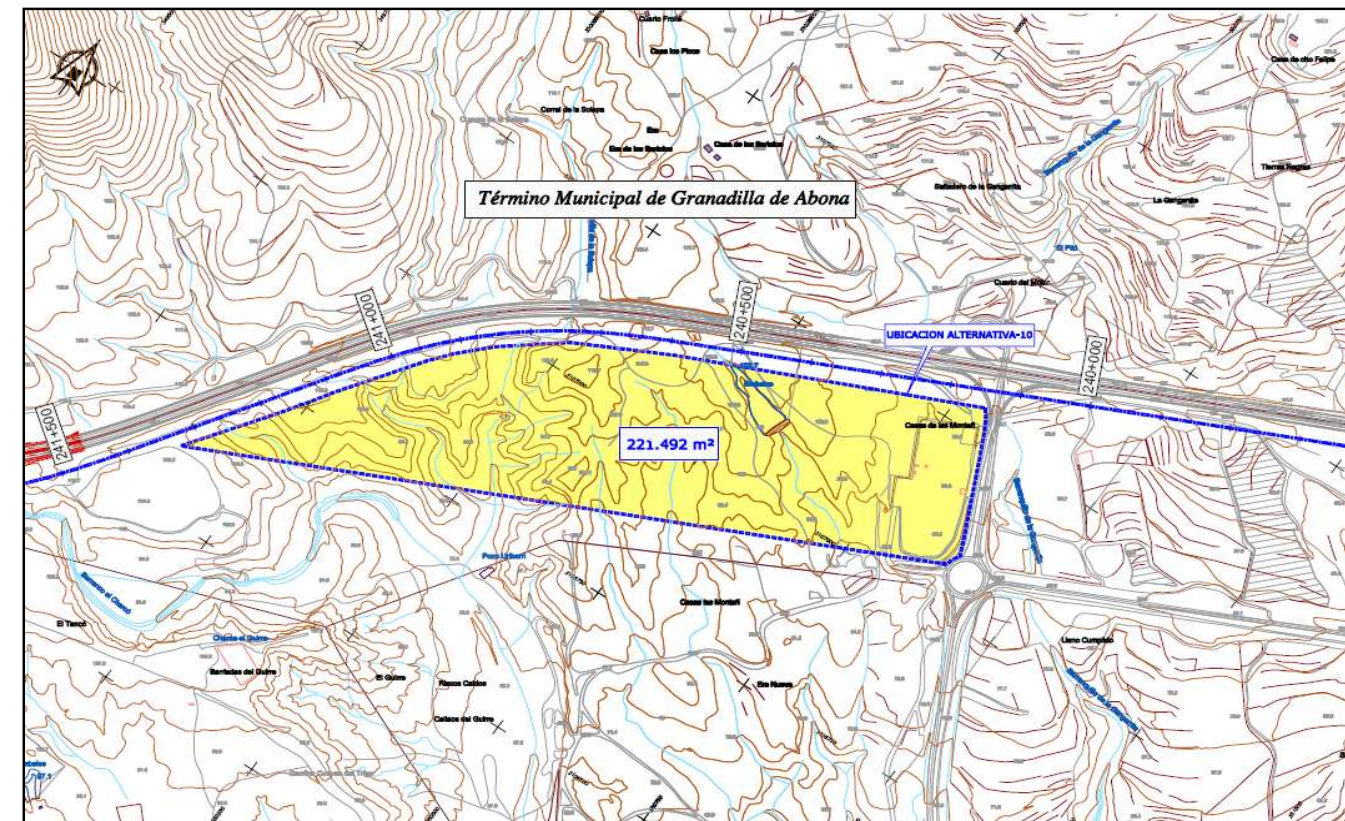
|                           |                        |
|---------------------------|------------------------|
| <b>SUPERFICIE OCUPADA</b> | 221.492 m <sup>2</sup> |
|---------------------------|------------------------|

| ALEGACIONES PRESENTADAS EN LA ZONA | Trazado Febrero 2006 → 0                         |
|------------------------------------|--|
|                                    | Trazado Febrero 2007, Febrero y Octubre 2008 → 0 |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| <b>CLASIFICACIÓN DEL SUELO</b> | Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado (SUSNO) |
|--------------------------------|---|

|                         |  |
|-------------------------|--|
| <b>TIPO DE AFECCIÓN</b> |  |
|-------------------------|--|

|                      |                                      |
|----------------------|--------------------------------------|
| <b>OBSERVACIONES</b> | Ubicada en el Polígono de Granadilla |
|----------------------|--------------------------------------|



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



# ALTERNATIVA 11. Granadilla de Abona

|                                       |            |            |          |
|---------------------------------------|------------|------------|----------|
| <b>UBICACIÓN TRAZADO TREN DEL SUR</b> | PK NOMINAL | PK INICIAL | PK FINAL |
|                                       | 242+215    | 241+570    | 242+860  |

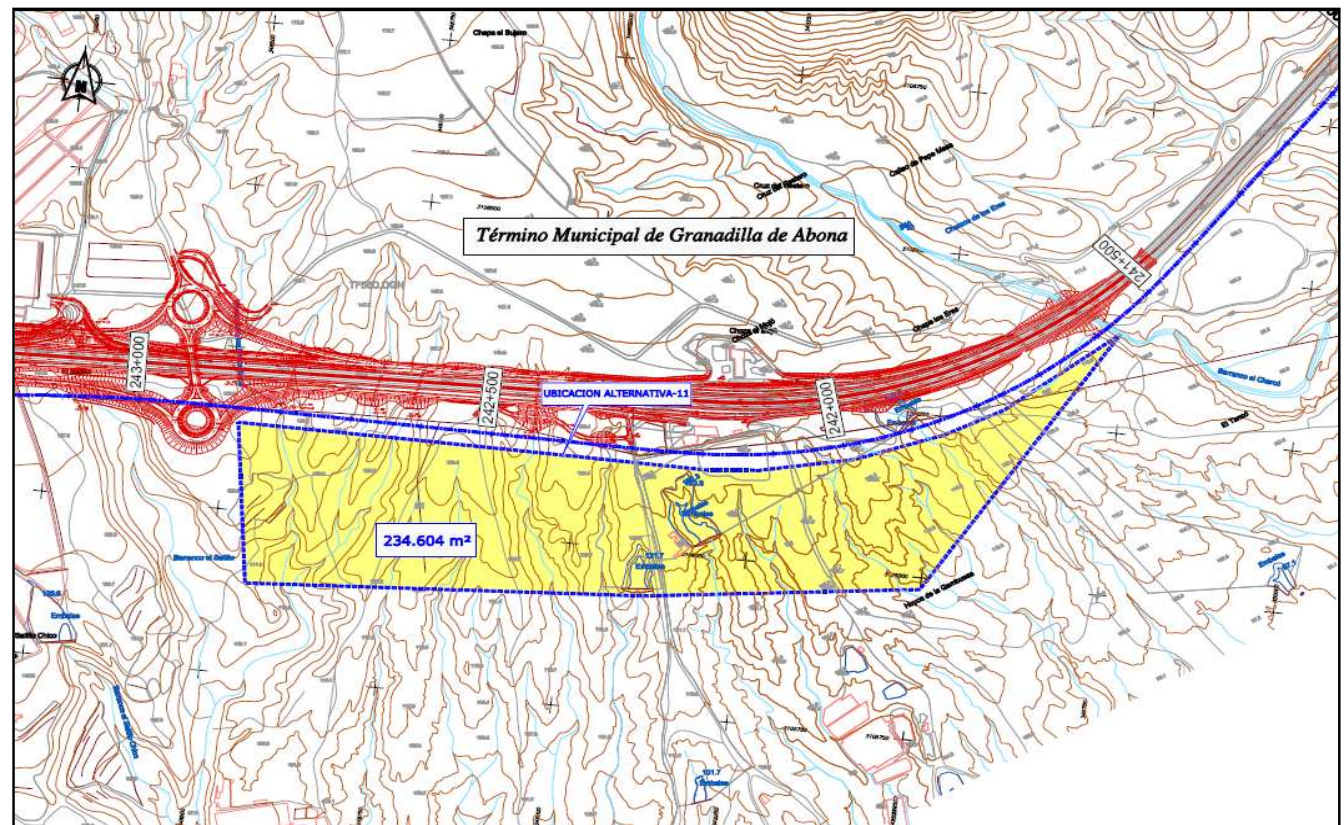
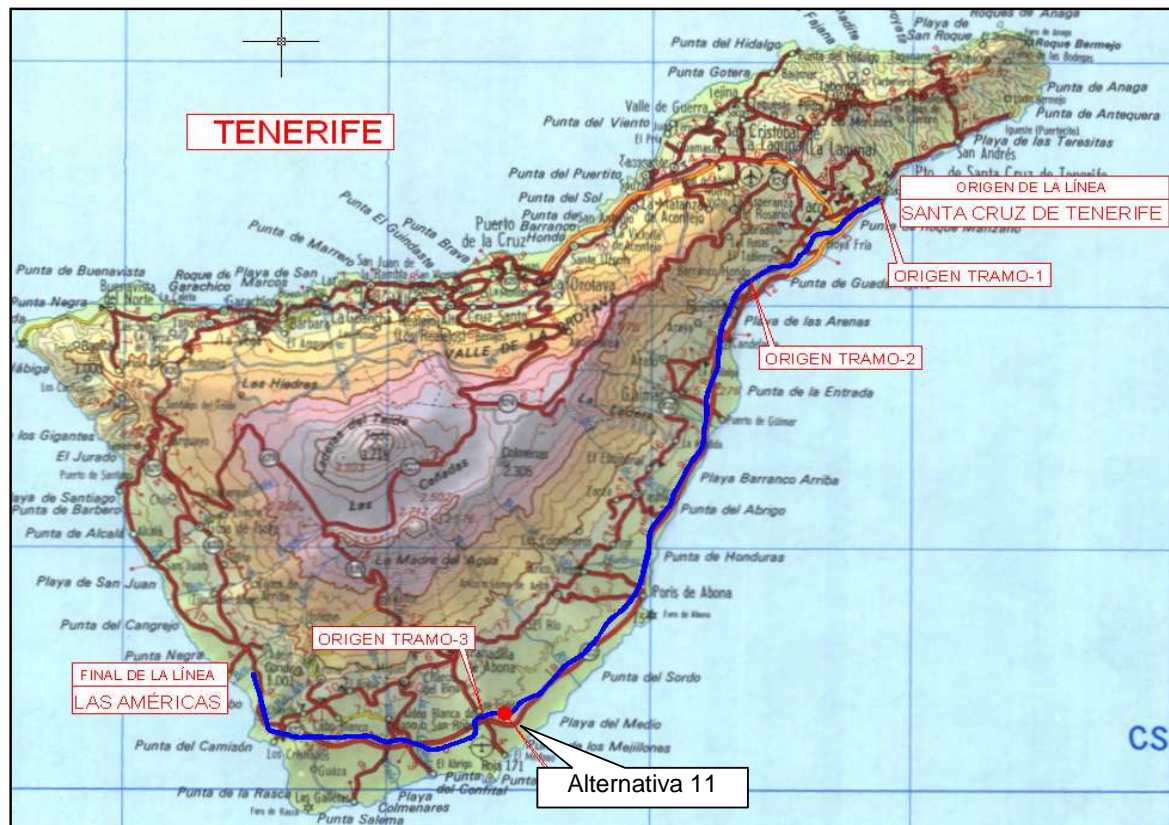
|                           |                        |
|---------------------------|------------------------|
| <b>SUPERFICIE OCUPADA</b> | 234.604 m <sup>2</sup> |
|---------------------------|------------------------|

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <b>ALEGACIONES PRESENTADAS EN LA ZONA</b> | Trazado Febrero 2006 → D-12 |
|   | Trazado Febrero 2007 → 0    |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| <b>CLASIFICACIÓN DEL SUELO</b> | Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS) |
|--------------------------------|---|

|                         |  |
|-------------------------|--|
| <b>TIPO DE AFECCIÓN</b> | Afecta a a una parte de terreno que se encuentra clasificada como Infraestructuras y Equipamientos, para una futura EDAR |
|-------------------------|--|

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>OBSERVACIONES</b> | Ubicada entre el Polígono de Granadilla y San Isidro |
|----------------------|--|



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



## ALTERNATIVA 12. Granadilla de Abona

|                                       |            |            |          |
|---------------------------------------|------------|------------|----------|
| <b>UBICACIÓN TRAZADO TREN DEL SUR</b> | PK NOMINAL | PK INICIAL | PK FINAL |
|                                       | 243+500    | 243+000    | 244+000  |

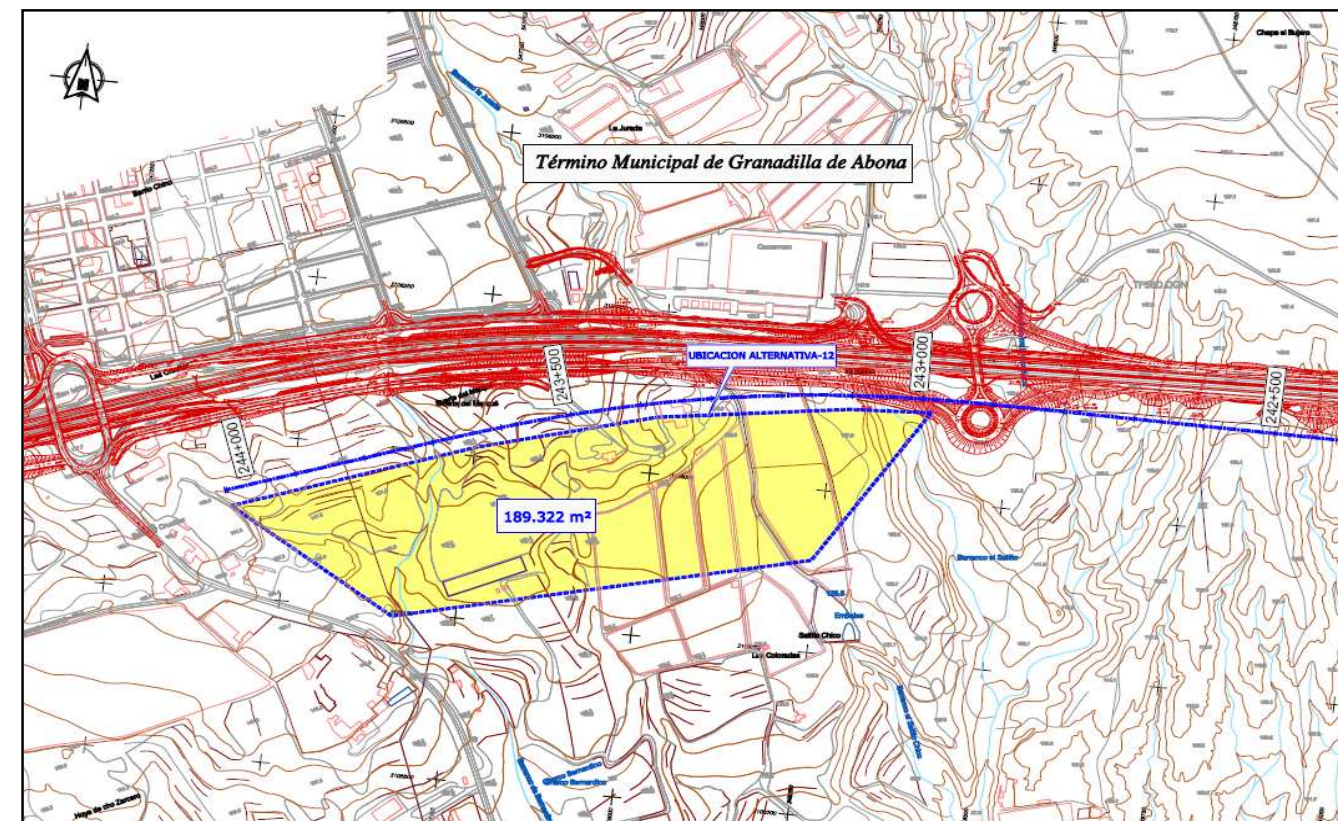
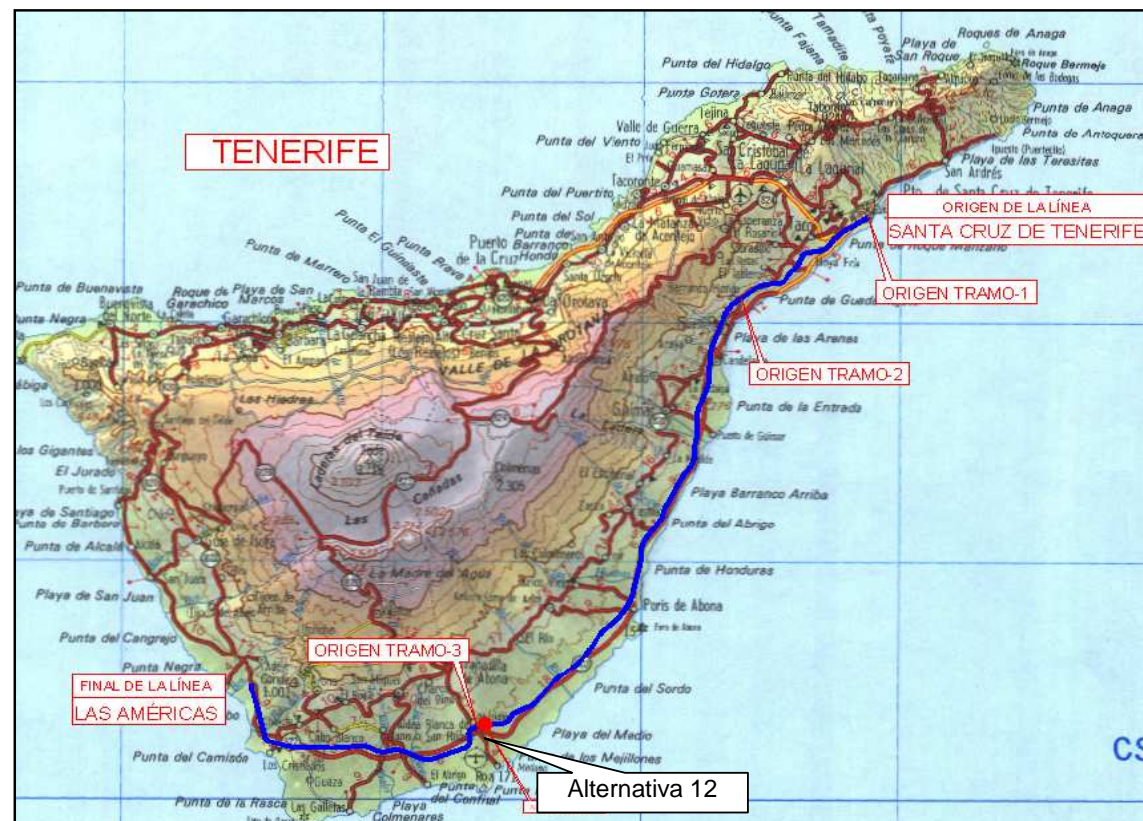
|                           |                        |
|---------------------------|------------------------|
| <b>SUPERFICIE OCUPADA</b> | 189.322 m <sup>2</sup> |
|---------------------------|------------------------|

|   |  |
|---|--|
| <b>ALEGACIONES PRESENTADAS EN LA ZONA</b> | Trazado Febrero 2006 → 0                           |
|   | Trazado Febrero 2007, Febrero y Octubre 2008 → D-9 |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| <b>CLASIFICACIÓN DEL SUELO</b> | Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS) |
|--------------------------------|---|

|                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| <b>TIPO DE AFECCIÓN</b> | Afección a Invernadero |
|-------------------------|------------------------|

|                      |                             |
|----------------------|-----------------------------|
| <b>OBSERVACIONES</b> | Ubicada cerca de San Isidro |
|----------------------|-----------------------------|



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6





Descripción y ponderación de los criterios

Atendiendo a los objetivos marcados para la actuación y a las características del medio social y ambiental en el que ésta se desarrolla, se ha estimado conveniente valorar las alternativas considerando los siguientes criterios:

- Superficie ocupada*
- Compatibilidad Usos del Suelo*
- Funcionalidad*
- Parámetros geométricos*
- Afección medioambiental*
- Afección territorial*
- Aspectos socioeconómicos*

Para cada uno de estos criterios se ha obtenido un parámetro único, cuyos valores oscilan entre 1 y 4, deducido a partir de la evaluación de diversos factores y conceptos simples escogidos por su representatividad, su importancia y la factibilidad de su valoración por métodos cuantitativos. De esta forma, la puntuación inicial de cada alternativa para cada criterio se resume según el siguiente cuadro:

|           |   |
|-----------|---|
| Muy bueno | 4 |
| Bueno     | 3 |
| Regular   | 2 |
| Malo      | 1 |

Se analizan a continuación de forma individualizada los siete criterios considerados. Los valores ponderados entre 1 y 4 se normalizan posteriormente de tal forma que la suma de los valores de las alternativas para cada criterio es igual a 1.

**1.1. SUPERFICIE OCUPADA**

Dado que el suelo es un bien escaso en la isla, este criterio valorará positivamente la superficie óptima para las necesidades de la línea, que como ya se describe en el apartado 5 del presente Anejo, para el caso del Tren del Sur, es aproximadamente de 180.000 m<sup>2</sup>.

Se calcula la diferencia en valor absoluto entre la superficie de cada alternativa y la óptima, creando cuatro rangos de valores a los que se asignarán valores numéricos.

$$Superficie\ Óptima\ (S_o)=180.000\ m^2$$

$$|S_i-S_o|,\ para\ i=1,2,\dots,12$$



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

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



|  | ALTERNATIVA 1 | ALTERNATIVA 2 | ALTERNATIVA 3 | ALTERNATIVA 4 | ALTERNATIVA 5 | ALTERNATIVA 6 | ALTERNATIVA 7 | ALTERNATIVA 8 | ALTERNATIVA 9 | ALTERNATIVA 10 | ALTERNATIVA 11 | ALTERNATIVA 12 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| SUPERFICIE ÓPTIMA (S <sub>o</sub> ) = 180.000 m <sup>2</sup> |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                |                |                |
| Superficie (m <sup>2</sup> )                                 | 226.799       | 226.799       | 257.405       | 159.929       | 184.329       | 159.996       | 159.872       | 155.554       | 159.996       | 221.492        | 234.604        | 189.322        |
| S <sub>i</sub> -S <sub>o</sub>   (m <sup>2</sup> )           | 46.799        | 46.799        | 77.405        | 20.071        | 4.329         | 20.004        | 20.128        | 24.226        | 20.004        | 41.492         | 54.604         | 9.322          |

Los rangos y la ponderación correspondiente considerados son los siguientes:

| S <sub>i</sub> -S <sub>o</sub>   (m <sup>2</sup> ) | Valor |
|--|-------|
| <10.000  | 4     |
| 10.001 - 20.000                                    | 3     |
| 20.001-40.000                                      | 2     |
| >40.000  | 1     |

|                    |               | Alternativa 1 | Alternativa 2 | Alternativa 3 | Alternativa 4 | Alternativa 5 | Alternativa 6 | Alternativa 7 | Alternativa 8 | Alternativa 9 | Alternativa 10 | Alternativa 11 | Alternativa 12 |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Superficie ocupada | Ponderación   | 1             | 1             | 1             | 2             | 4             | 2             | 2             | 2             | 2             | 1              | 1              | 4              |
|                    | Normalización | 0,043         | 0,043         | 0,043         | 0,087         | 0,174         | 0,087         | 0,087         | 0,087         | 0,087         | 0,043          | 0,043          | 0,174          |



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



**1.2. COMPATIBILIDAD CON LOS USOS DEL SUELO**

La clasificación del suelo actual favorecerá o no la decisión de ubicación de los Talleres. De forma global, se distingue entresuelo urbanizable.

Las puntuaciones vinculadas a zonas infraestructurales, frente a suelo agrícola o protegido deben marcar de forma clara las diferencias.

En este sentido, se ha asignado las siguientes puntuaciones:

| Tipo de suelo     | Valor |
|-------------------|-------|
| SUSO, SUSNO, SRPT | 4     |
| SUNS              | 3     |
| SA                | 2     |
| SRPAI, SRPP, SRPM | 1     |

|                |               | Alternativa 1 | Alternativa 2 | Alternativa 3 | Alternativa 4 | Alternativa 5 | Alternativa 6 | Alternativa 7 | Alternativa 8 | Alternativa 9 | Alternativa 10 | Alternativa 11 | Alternativa 12 |
|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Usos del suelo | Ponderación   | 1             | 1             | 1             | 2             | 4             | 1             | 1             | 4             | 4             | 4              | 3              | 3              |
|                | Normalización | 0,034         | 0,034         | 0,034         | 0,069         | 0,138         | 0,034         | 0,034         | 0,138         | 0,138         | 0,138          | 0,103          | 0,103          |



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

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



**1.3. FUNCIONALIDAD**

Se entiende como funcionalidad la facilidad, utilidad y comodidad del empleo de los talleres y cocheras.

Se valora de forma positiva la accesibilidad que posea cada alternativa frente a una ubicación incómoda, que no favorezca la permeabilidad en el territorio.

Otro factor que se tiene en cuenta en la valoración de este criterio es la ubicación en la totalidad del trazado del Tren del Sur, de manera que las alternativas ubicadas en los pkk centrales obtienen un valor más alto.

De esta forma, la valoración queda:

|               |               | Alternativa 1 | Alternativa 2 | Alternativa 3 | Alternativa 4 | Alternativa 5 | Alternativa 6 | Alternativa 7 | Alternativa 8 | Alternativa 9 | Alternativa 10 | Alternativa 11 | Alternativa 12 |
|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Funcionalidad | Ponderación   | 3             | 3             | 2             | 3             | 3             | 3             | 3             | 3             | 1             | 3              | 2              | 2              |
|               | Normalización | 0,097         | 0,097         | 0,065         | 0,097         | 0,097         | 0,097         | 0,097         | 0,097         | 0,032         | 0,097          | 0,065          | 0,065          |

**1.4. PARÁMETROS GEOMÉTRICOS**

Íntimamente ligado al anterior criterio de funcionalidad, se propone en esta apartado valorar tanto el trazado en planta como en alzado de las distintas alternativas

En cuanto a trazado en planta, la forma de valorar el concepto ha consistido en conceder una puntuación mayor a las ubicaciones ubicadas en tramos del trazado en recta o en curvas de amplios radios (mejor valoradas cuanto mayores sean estos radios).

Referente a trazado en alzado, la forma de valorar este concepto ha sido puntuar de forma positiva la ubicación para la cual los desvíos y escapes no se tengan que colocar en acuerdos verticales.



|                        |               | Alternativa 1 | Alternativa 2 | Alternativa 3 | Alternativa 4 | Alternativa 5 | Alternativa 6 | Alternativa 7 | Alternativa 8 | Alternativa 9 | Alternativa 10 | Alternativa 11 | Alternativa 12 |
|------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Parámetros geométricos | Ponderación   | 2             | 2             | 3             | 4             | 3             | 3             | 4             | 2             | 4             | 2              | 2              | 2              |
|                        | Normalización | 0,061         | 0,061         | 0,091         | 0,121         | 0,091         | 0,091         | 0,121         | 0,061         | 0,121         | 0,061          | 0,061          | 0,061          |

**1.5. AFECCIÓN MEDIOAMBIENTAL**

Este es un criterio claro y clásico en planificación ambiental, ya que tiene un apoyo en directrices de legislación, y la pertenencia de una zona a un territorio calificado como espacio protegido permite calificar de inmediato la afección potencial.

Se puede comentar que en este factor, considerando la situación de la isla de Tenerife, queda asumido de forma completa el elemento "Paisaje", por cuanto la práctica totalidad de los enclaves de valor paisajístico relevante están protegidos.

Así, la valoración de este criterio está íntimamente ligada al uso del suelo que posea la parcela susceptible de ubicación, de tal forma que el Suelo Protegido de Protección Paisajística obtendrá la puntuación más baja, es decir, 1, y desde este punto, la afección irá disminuyendo de tal forma que la valoración suba.

|                         |               | Alternativa 1 | Alternativa 2 | Alternativa 3 | Alternativa 4 | Alternativa 5 | Alternativa 6 | Alternativa 7 | Alternativa 8 | Alternativa 9 | Alternativa 10 | Alternativa 11 | Alternativa 12 |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Afección medioambiental | Ponderación   | 3             | 3             | 1             | 2             | 4             | 1             | 1             | 2             | 2             | 2              | 2              | 2              |
|                         | Normalización | 0,120         | 0,120         | 0,040         | 0,080         | 0,160         | 0,040         | 0,040         | 0,080         | 0,080         | 0,080          | 0,080          | 0,080          |

**1.6. AFECCIÓN TERRITORIAL**

Con este criterio pretende evaluarse la incidencia o impacto potencial de las diversas alternativas sobre un conjunto de aspectos que componen la ordenación y planificación del territorio, de forma que se refleje el grado de cambio que se puede producir en la permeabilidad de un área o las transformaciones que se originarían en la futura planificación.

Hay que destacar la presencia de grandes áreas ya contempladas en la planificación como relacionadas con infraestructuras, usos comunes, ámbito aeroportuario y otras, cuya fragilidad se considera claramente menor que la de las áreas urbanas.

Por tanto, de forma negativa se considera la afección a suelo agrícola, considerado de protección económica en gran parte de la isla.

Por otro lado se valora positivamente la capacidad de expansión que una alternativa presente frente a otras que tengan limitado este posible crecimiento.



|                      |               | Alternativa 1 | Alternativa 2 | Alternativa 3 | Alternativa 4 | Alternativa 5 | Alternativa 6 | Alternativa 7 | Alternativa 8 | Alternativa 9 | Alternativa 10 | Alternativa 11 | Alternativa 12 |
|----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Afección territorial | Ponderación   | 1             | 4             | 4             | 1             | 4             | 4             | 4             | 4             | 4             | 4              | 4              | 4              |
|                      | Normalización | 0,024         | 0,095         | 0,095         | 0,024         | 0,095         | 0,095         | 0,095         | 0,095         | 0,095         | 0,095          | 0,095          | 0,095          |

**1.7. ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS**

forma se está recompensando las alternativas que vayan a solucionar los problemas y alegaciones planteadas.

Este criterio a evaluar tiene en cuenta tanto la Viabilidad Técnica como Servicio a poblaciones. Esto es debido a la necesidad de recoger la problemática planteada durante los procesos de Información Pública en los diferentes municipios afectados. De esta

|                          |               | Alternativa 1 | Alternativa 2 | Alternativa 3 | Alternativa 4 | Alternativa 5 | Alternativa 6 | Alternativa 7 | Alternativa 8 | Alternativa 9 | Alternativa 10 | Alternativa 11 | Alternativa 12 |
|--------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Aspectos socioeconómicos | Ponderación   | 4             | 2             | 1             | 1             | 4             | 3             | 4             | 4             | 1             | 4              | 4              | 4              |
|                          | Normalización | 0,111         | 0,056         | 0,028         | 0,028         | 0,111         | 0,083         | 0,111         | 0,111         | 0,028         | 0,111          | 0,111          | 0,111          |

**1.8. PONDERACIÓN DE CRITERIOS**

De los siete criterios tenidos en cuenta para la evaluación de la alternativa óptima de ubicación de talleres y cocheras el parámetro al que se la ha asignado mayor peso es el de Superficie ocupada, ya que se trata de un bien escaso en la isla.

Todos los criterios tienen su grado de importancia en la elección, y puntuando entre 1 y 10, la ponderación y posterior normalización queda de la siguiente manera:

|                          | Ponderación | Normalización |
|--------------------------|-------------|---------------|
| Superficie ocupada       | 10          | 0,179         |
| Usos del suelo           | 8           | 0,143         |
| Funcionalidad            | 9           | 0,161         |
| Parámetros geométricos   | 7           | 0,125         |
| Afección medioambiental  | 8           | 0,143         |
| Afección territorial     | 7           | 0,125         |
| Aspectos socioeconómicos | 7           | 0,125         |
| SUMA                     |             | 1,000         |



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



|                          | Ponderación | Alternativa 1 | Alternativa 2 | Alternativa 3 | Alternativa 4 | Alternativa 5 | Alternativa 6 | Alternativa 7 | Alternativa 8 | Alternativa 9 | Alternativa 10 | Alternativa 11 | Alternativa 12 | SUMA  |
|--------------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|-------|
| Superficie ocupada       | 0,179       | 0,043         | 0,043         | 0,043         | 0,087         | 0,174         | 0,087         | 0,087         | 0,087         | 0,087         | 0,043          | 0,043          | 0,174          | 1,000 |
| Usos del suelo           | 0,143       | 0,034         | 0,034         | 0,034         | 0,069         | 0,138         | 0,034         | 0,034         | 0,138         | 0,138         | 0,138          | 0,103          | 0,103          | 1,000 |
| Funcionalidad            | 0,161       | 0,097         | 0,097         | 0,065         | 0,097         | 0,097         | 0,097         | 0,097         | 0,097         | 0,032         | 0,097          | 0,065          | 0,065          | 1,000 |
| Parámetros geométricos   | 0,125       | 0,061         | 0,061         | 0,091         | 0,121         | 0,091         | 0,091         | 0,121         | 0,061         | 0,121         | 0,061          | 0,061          | 0,061          | 1,000 |
| Afección medioambiental  | 0,143       | 0,120         | 0,120         | 0,040         | 0,080         | 0,160         | 0,040         | 0,040         | 0,080         | 0,080         | 0,080          | 0,080          | 0,080          | 1,000 |
| Afección territorial     | 0,125       | 0,024         | 0,095         | 0,095         | 0,024         | 0,095         | 0,095         | 0,095         | 0,095         | 0,095         | 0,095          | 0,095          | 0,095          | 1,000 |
| Aspectos socioeconómicos | 0,125       | 0,111         | 0,056         | 0,028         | 0,028         | 0,111         | 0,083         | 0,111         | 0,111         | 0,028         | 0,111          | 0,111          | 0,111          | 1,000 |

Multiplicando por último la ponderación de cada criterio por la ponderación para cada alternativa, y sumando el acumulado, resulta que la alternativa óptima es la que mayor peso obtiene en el total de la unidad.

|                          | Alternativa 1 | Alternativa 2 | Alternativa 3 | Alternativa 4 | Alternativa 5 | Alternativa 6 | Alternativa 7 | Alternativa 8 | Alternativa 9 | Alternativa 10 | Alternativa 11 | Alternativa 12 | SUMA  |
|--------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|-------|
| Superficie ocupada       | 0,008         | 0,008         | 0,008         | 0,016         | 0,031         | 0,016         | 0,016         | 0,016         | 0,016         | 0,008          | 0,008          | 0,031          |       |
| Usos del suelo           | 0,005         | 0,005         | 0,005         | 0,010         | 0,020         | 0,005         | 0,005         | 0,020         | 0,020         | 0,020          | 0,015          | 0,015          |       |
| Funcionalidad            | 0,016         | 0,016         | 0,010         | 0,016         | 0,016         | 0,016         | 0,016         | 0,016         | 0,005         | 0,016          | 0,010          | 0,010          |       |
| Parámetros geométricos   | 0,008         | 0,008         | 0,011         | 0,015         | 0,011         | 0,011         | 0,015         | 0,008         | 0,015         | 0,008          | 0,008          | 0,008          |       |
| Afección medioambiental  | 0,017         | 0,017         | 0,006         | 0,011         | 0,023         | 0,006         | 0,006         | 0,011         | 0,011         | 0,011          | 0,011          | 0,011          |       |
| Afección territorial     | 0,003         | 0,012         | 0,012         | 0,003         | 0,012         | 0,012         | 0,012         | 0,012         | 0,012         | 0,012          | 0,012          | 0,012          |       |
| Aspectos socioeconómicos | 0,014         | 0,007         | 0,003         | 0,003         | 0,014         | 0,010         | 0,014         | 0,014         | 0,003         | 0,014          | 0,014          | 0,014          |       |
| SUMA                     | 0,070         | 0,072         | 0,056         | 0,074         | <b>0,126</b>  | 0,075         | 0,083         | 0,096         | 0,082         | 0,088          | 0,078          | 0,101          | 1,000 |

Una vez aplicado el método Pattern para el análisis multicriterio la alternativa que resulta como óptima es la número 5, ubicada en Fasnía, entre los ppkk 222+440 y 223+610.



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6



## 2. Resumen y conclusiones

Partiendo de la matriz de evaluación del anterior apartado, el Método Pattern de rangos o media ponderada resulta muy útil para delimitar la solución óptima.

La Alternativa que obtiene mejor valoración es la Alternativa 5, en Fasnia, entre los ppkk 222+440 y 223+610, compatibilizando todos los criterios estimados como relevantes para el análisis.

## 3. Reserva de Suelo en Fasnia. Actividades relacionadas con los talleres y cocheras del Tren del Sur

Las necesidades de la línea prevista en el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur para poder dar servicio a la demanda generada por su explotación requieren una reserva de suelo para las instalaciones ferroviarias.

Las operaciones específicas de la línea ferroviaria son:

- Oficinas administrativas.
- Estacionamiento de los trenes (cocheras).
- Limpieza de los trenes.
- Mantenimiento preventivo y correctivo de los trenes.
- Estacionamiento de vehículos auxiliares de la línea.
- Talleres de mantenimiento de instalaciones fijas y vías.
- Almacenamiento de materiales de mantenimiento y renovación de vía.

En el caso del Tren del Sur, concebido para prestar servicios del tipo "Regional Rápido", la superficie a ocupar debe incluir no solo las necesarias para la línea tal y como se concibe inicialmente sino que debe prever las necesidades futuras en cuanto a material móvil adicional para incrementar la capacidad del sistema en los años futuros. También debe prever que estas instalaciones sirvan para hacer el mantenimiento de nuevas líneas en la isla como pueden ser el Tren del Norte o la ampliación del tren del sur hasta Fonsalía, ya que no resultaría óptimo desde el punto de vista del mantenimiento o la eficiencia del uso de instalaciones o de uso del suelo el tener que construir otra instalación similar en el Norte de la isla.

Las necesidades a cubrir para la Línea definida en este Plan son:

- Velocidad de explotación 220 Km/h
- Tráfico exclusivo de pasajeros
- Longitudes de recorrido en un sentido: 80 km (aprox)

- Tiempos de recorrido en un sentido: 53 min (aprox)
- Demanda de servicio: 12.000 viajeros/día
- Demanda hora punta: 10% de la demanda diaria
- Horario de servicio ferroviario: de 6:00 a 23:00
- Máximo de 30 circulaciones diarias con dos periodos de hora punta y circulaciones cada 15 minutos (10)
- 5 periodos medios con circulaciones cada 30 min (12)
- 3 periodos valle con circulaciones cada 60 min (8)
- Unidades móviles de 400 plazas y grado de ocupación medio de 60%
- El servicio en las hora punta determina que son necesarias 8 unidades en la línea.

Los aspectos socioeconómicos, junto a la necesidad de cierto margen en cuanto a superficie se refiere como consecuencia de un crecimiento paulatino de la Línea del Tren del Sur y el cierre del Anillo ferroviario (instalación del futuro Tren del Norte), hacen necesaria la estimación de un área de suelo complementario al estrictamente necesario para las instalaciones ferroviarias. La red ferroviaria podría llegar a tener las siguientes características:

- Hasta 140Km de vía doble.
- Parque de material móvil de 20 trenes (unidades) de 3 coches cada uno.
- Hasta 14 intercambiadores.
- 3 terminales de línea.

En base a la experiencia de otras actuaciones similares en el diseño de este tipo de instalaciones se establece que la superficie a reservar para el conjunto de las instalaciones de Talleres y Cocheras debe de ser de 180.000 m<sup>2</sup>.

Esta superficie se distribuye entre viales, edificios y plataforma de la siguiente manera:

- Vial de acceso, viales internos y aparcamiento de vehículos particulares (75.000 m<sup>2</sup>)
- Nave de estacionamiento, con las instalaciones adicionales de lavado (30.000 m<sup>2</sup>)
- Nave de mantenimiento, para revisión y reparación. Incluso se estima necesaria una vía para Revisiones de Ciclo Largo (RCL). Dicha vía está dotada de 12 fosos, que albergan unos elevadores hidráulicos, cuya misión es levantar el tren completo para su revisión. (45.000 m<sup>2</sup>)
- Edificio de instalaciones y personal (30.000 m<sup>2</sup>)





La superficie finalmente incluida en los planos es de 184.379 m<sup>2</sup>.

Esta superficie estaría destinada exclusivamente a cubrir las necesidades del operador y mantenedor de la línea.

Sin embargo existen una serie de necesidades del operador/mantenedor de la línea de contratación de servicios y suministros relacionados con el servicio ferroviario. Estos serían entre otros los siguientes:

- Servicios de limpieza.
- Fabricación de materiales, componentes o subsistemas electromecánicos.
- Fabricación de materiales, componentes o de obra civil.
- Almacenamiento y suministro de consumibles relacionados con el servicio.
- Usos terciarios relacionados con los trabajos a desarrollar en los Talleres y Cocheras.

Estas subcontrataciones necesitan estar ubicadas anexas a las instalaciones de la propia línea para poder responder a las necesidades de la línea en los tiempos requeridos para un servicio ferroviario. La proximidad de las instalaciones asimismo permite que el transporte de grandes piezas se pueda hacer sin las restricciones del viario insular.

Por ello es necesario prever un suelo industrial adyacente a la ubicación de los talleres necesario para la implantación de estos proveedores industriales y de servicios.

En el presente PTEOI del Tren del Sur se prevé una superficie de 123.343 m<sup>2</sup> que se calificarán como Suelo Urbanizable Industrial No Sectorizado. Debiendo realizarse el desarrollo de usos pormenorizados una vez que se determinen las condiciones de detalle que definan las necesidades particulares de usos y definiciones técnicas.

Asimismo durante la ejecución de las obras de construcción de la línea del Tren del Sur es necesario ubicar una serie de instalaciones provisionales donde tengan lugar las siguientes actividades:

- Parque de maquinaria de obras.
- Planta de fabricación de prefabricados para estructuras y túneles (vigas, pilares, dovelas, etc.).
- Planta de prefabricados de traviesas.
- Zonas de almacenamiento de materiales a utilizar en la construcción, tanto de obra civil como electromecánicos.
- Zona de almacenamiento de áridos sobrantes de la obra.

Es necesario tener en cuenta que la línea tiene una gran cantidad estructuras:

- Viaductos: 5.404 m.
- Pasos superiores: 1.695 m.
- Túneles: 13.306 m.
- Falsos túneles: 9.886 m.

Por ello se hace necesario definir una superficie que pueda ser ocupada temporalmente para realizar las actividades descritas.

En base a las necesidades indicadas y a la experiencia en este tipo de obras se define una superficie de 400.000 m<sup>2</sup> destinada a uso temporal durante las obras.

La Clasificación de este suelo conjuntamente con el destinado a Talleres y Cocheras se define como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras Ferroviarias.

En el suelo Rústico de Protección de Infraestructuras Ferroviarias se admitirán actividades relacionadas con la instalación de Parques de Energías Renovables ligadas al autoabastecimiento energético de la Infraestructura Ferroviaria. Actualmente, el Plan Insular de Territorio establece una bolsa de suelo clasificado como Suelo Rústico de Protección Territorial (SRPT), que arrancando en el límite de la autopista TF-5 asciende por la ladera hasta medianías. En la Figura 1 se presenta la situación actual del PIOT.

En conclusión, el presente PTEOI del Tren del Sur, define por tanto los siguientes usos del suelo (ver figura 3):

- Destinado a las instalaciones de Talleres y Cocheras ocupando una superficie de 184.379 m<sup>2</sup>. Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras Ferroviarias.
- Uso industrial destinado a actividades des servicios y suministros para la infraestructura 123.343 m<sup>2</sup>. Suelo Urbanizable Industrial No Sectorizado.
- Suelo definido como SRPT con uso temporal para actividades relacionadas durante la ejecución de las obras 402.458 m<sup>2</sup>. Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras Ferroviarias (temporal).

Finalmente hacer hincapié, en que la reserva de suelo que aquí se define se realiza al nivel que el PTEOI del Tren del Sur desarrolla. Siendo en los estudios de detalle donde se definirá la ordenación pormenorizada de cada una de las áreas descritas.



Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras  
del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE  
ORDENACIÓN

Apéndice 6



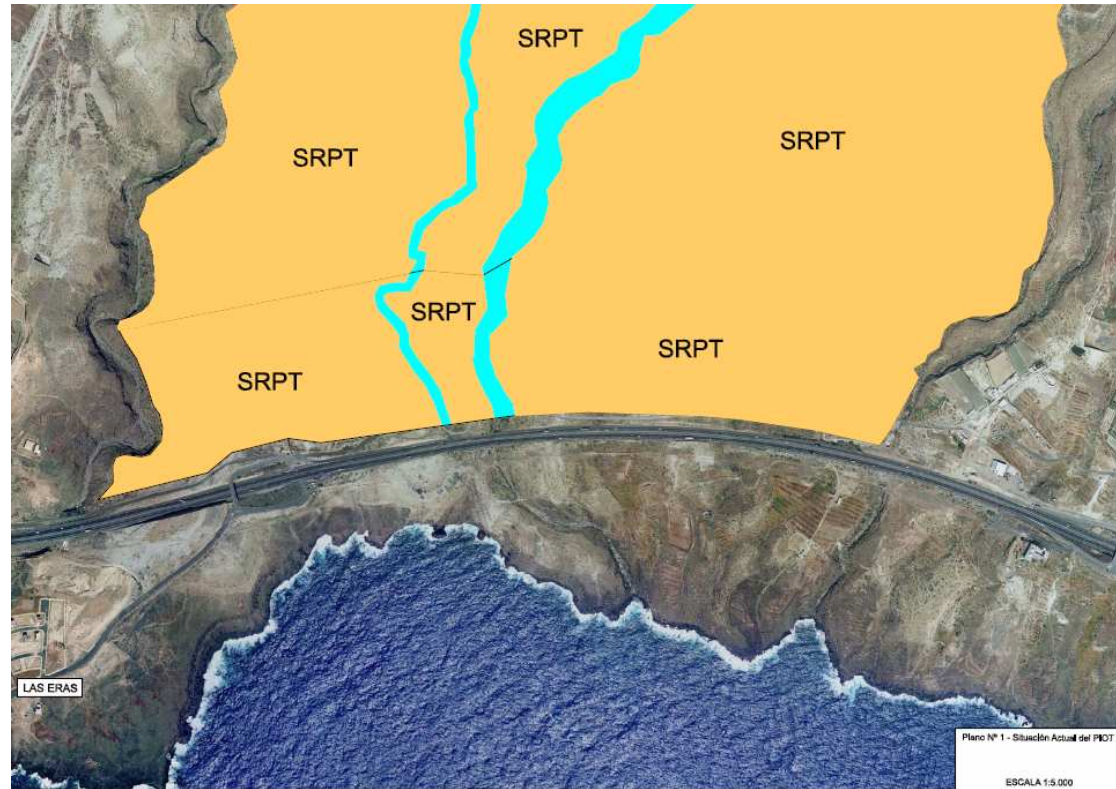


Figura 1. Situación actual de clasificación del suelo según el PIOT

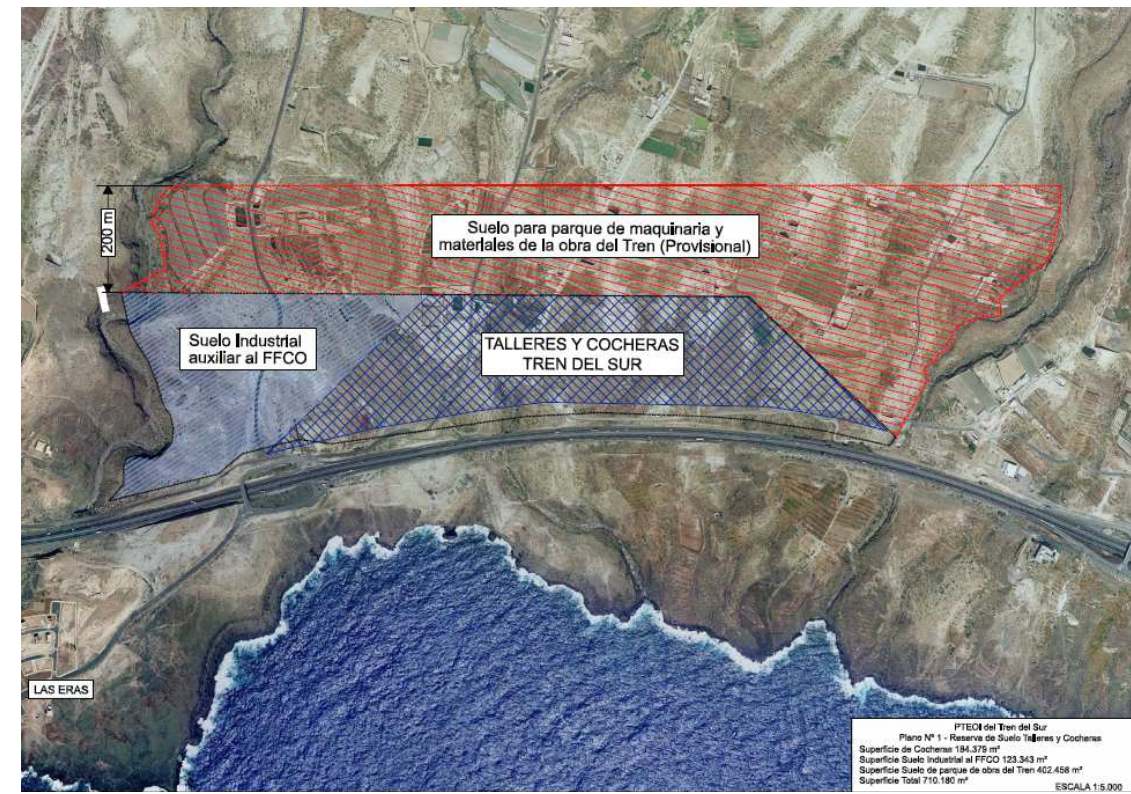


Figura 2. Esquema de distribución de usos

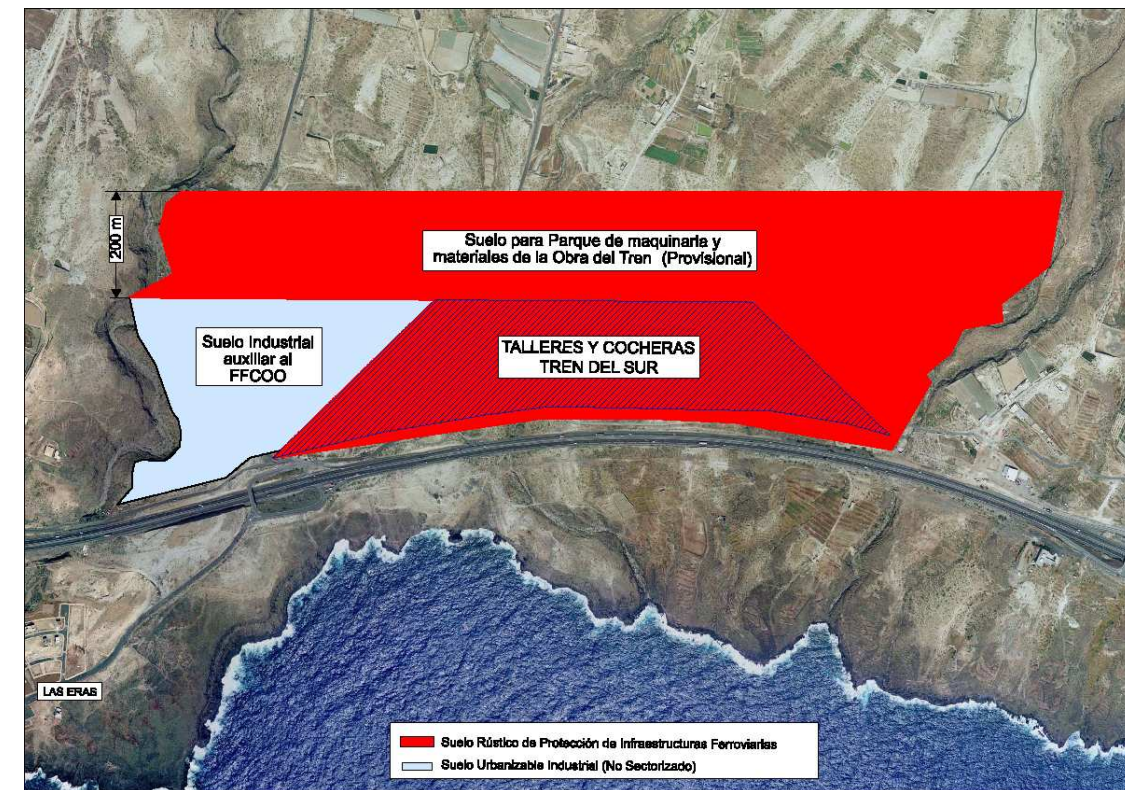


Figura 3. Clasificación de suelo



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur

DOCUMENTO Nº 2  
MEMORIA DE ORDENACIÓN

Apéndice 6

