

Apéndice 9. *JUSTIFICACIÓN DE LA NO INVASIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO
MARÍTIMO TERRESTRE*



CABILDO INSULAR DE TENERIFE
METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A.

JUSTIFICACIÓN DE LA NO INVASIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES.....	3
2. CORRECCIONES EN LÍNEAS DE RIBERA DEL MAR, LÍNEA DE DESLINDE Y ZONA DE SERVIDUMBRE.....	3
3. ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS EN EL PLAN TERRITORIAL.....	3
4. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA	3
5. CONCLUSIONES.....	4



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

DOCUMENTO Nº 2
MEMORIA DE
ORDENACIÓN

Apéndice 9



1. ANTECEDENTES

La infraestructura del Tren del Sur pretende acometerse en tanto que satisface un interés público de carácter general, tal y como está previsto y regulado en el marco del planeamiento insular (PIOT) y debe concretarse en el Plan Territorial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur (PTEOITS).

El Documento de Avance del referido Plan fue enviado a la Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre y éste emitió informe, el pasado 19 de noviembre de 2012, en el que se exigía se remitiese de nuevo el expediente corregido, teniendo en cuenta las consideraciones señaladas en el mismo.

Esas consideraciones se referían principalmente a:

- Completar las líneas de servidumbre de protección dibujadas en los planos del Plan.
- Añadir las líneas de deslinde en el resto de tramos afectados.
- Reconsiderar el trazado planteado de manera que no invada el dominio público marítimo-terrestre.

2. CORRECCIONES EN LÍNEAS DE RIBERA DEL MAR, LÍNEA DE DESLINDE Y ZONA DE SERVIDUMBRE

Tal y como se solicitaba en el informe de fecha 19 de noviembre de 2012, se han corregido las líneas de ribera, las de deslinde del dominio público marítimo-terrestre y las que delimitan la zona de servidumbre de protección, completando las líneas representadas en el Plan de manera incompleta y añadiendo las que no habían sido representadas.

Esta corrección se ha realizado en los tramos del trazado ferroviario que entran en conflicto con los correspondientes expedientes de deslindes vigentes en cada zona, pero sin modificar los planos en los tramos donde no existe afección. Como criterio se considera que no hay afección cuando el eje de la plataforma ferroviaria se encuentra a una distancia superior a los 150 metros de las líneas de deslinde.

3. ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS EN EL PLAN TERRITORIAL

De igual manera, se solicitaba en el informe de 19 de noviembre de 2012 la reconsideración del trazado ferroviario propuesto, de forma que se estudiaran las alternativas planteadas y no elegidas en el Plan, de forma que se evitase ocupación del dominio público marítimo-terrestre.

Primeramente, hay que hacer hincapié en que la elección de la alternativa final del PTEOITS se realiza mediante un completo análisis multicriterio, tras el cual se selecciona aquella alternativa que obtiene una valoración mayor después de evaluar cada uno de los parámetros asociados a los correspondientes criterios tenidos en cuenta, tales como funcionalidad, medio ambiente, inversión total o vertebración territorial.

Las alternativas 2 y 3 propuestas en el Plan (plano 2.3.1) tienen un comienzo idéntico, arrancado ambas en el intercambiador de Guajara en La Laguna y descendiendo en túnel hasta el intercambiador de Añaza-Santa María del Mar. Con este trazado común no se invade el dominio público marítimo-terrestre, pero estas alternativas pierden mucho peso al ser evaluadas y comparadas con las otras dos del Plan, puesto que no se produce una conexión de la línea ferroviaria con la capital de la isla, además de que el principal intercambiador de transporte de Tenerife dejaría de estar conectado por ferrocarril con los 2 aeropuertos insulares y con uno de los principales nodos de generación de viajes, la zona turística sur. Este problema de conexión territorial y de ausencia de servicio a núcleos importantes de población, hace que se presenten en clara desventaja frente a las alternativas 1 y 4 a la hora de la selección final.

En cuanto a las alternativas 1 y 4 del Plan, su recorrido hasta el intercambiador de Añaza-Santa María del Mar es muy similar y en lo que respecta a la afección al dominio público marítimo, son iguales.

4. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

Si intentásemos elaborar una alternativa en este tramo evitando discurrir por terrenos de dominio público marítimo-terrestre, obtendríamos un trazado como el presentado en los planos:

- 2-6-1 Alternativa Seleccionada. Ortofoto
- 2-6-2 Alternativa Seleccionada. Cartografía
- 2-13 Dominio Público Marítimo terrestre



Para ello se ha hecho discurrir la plataforma ferroviaria en un viaducto paralelo a la TF-4 en su salida de Santa Cruz ocupando terrenos de dominio público portuario. Con respecto a este punto, Puertos del Estado no ve inconveniente en ello, siempre que se cumpla lo estipulado en el artículo 73 de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y que se ocupe la superficie estrictamente necesaria para la ejecución de la obra.

Al abandonar el límite de la Autoridad Portuaria, establecido en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios de Santa Cruz aprobado el 13 de julio de 2006, el trazado discurre en túnel evitando cualquier afección con el dominio público marítimo-terrestre, hasta el punto kilométrico 3+800 que sale de nuevo a superficie siguiendo un recorrido paralelo a la autopista TF-1, lejos de la línea de deslinde de dominio público.

Este recorrido descrito se corresponde con la alternativa 4 de la versión anterior del Plan, con una modificación puntual en su trazado que evita cualquier tipo de conflicto.

5. CONCLUSIONES

Por lo antes expuesto, consideramos que la alternativa de trazado propuesta no entra en conflicto con el dominio público marítimo-terrestre.



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

DOCUMENTO Nº 2
MEMORIA DE
ORDENACIÓN

Apéndice 9





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

DOCUMENTO Nº 2
MEMORIA DE
ORDENACIÓN

Apéndice 9

