

## **2.3.2. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN**

### 2.3.2. Objetivos y criterios de ordenación.

El presente apartado pretende exponer los objetivos que se buscan con la redacción del presente “Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema viario del Área Metropolitana de Tenerife”, así como definir los criterios que se seguirán a la hora de estudiar las alternativas de ordenación más apropiadas para el ámbito del área metropolitana que se está analizando.

En esta campo, el análisis del Modelo de Ordenación Territorial que propone el PIOT, ha permitido adquirir un conocimiento significativo de la estructura territorial hacia donde tiende el territorio tinerfeño, y que es la base del presente Plan Territorial Especial.

Así, los **objetivos** que el PIOT establece en cuanto a infraestructuras, y que el presente Plan asume como propios, se resumen a continuación:

- *Conformar una red de infraestructuras en la que sus distintos elementos alcancen un óptimo de funcionalidad en la satisfacción de las necesidades, mediante su integración en un esquema unitario y racional de implantación.*
- *Conseguir la máxima flexibilidad en el modelo de prestación de los servicios, de modo que el sistema sea capaz de responder con la máxima eficacia ante la evolución de las necesidades a que sirve.*
- *Vincular la ejecución de las infraestructuras a los requerimientos efectivos del desarrollo socioeconómico y de la evolución del modelo territorial, evitando que su implantación descoordinada genere tensiones de transformación ajenas a los objetivos de ordenación.*
- *Dignificar la calidad de las infraestructuras, ya que, en tanto actuaciones públicas de gran repercusión en el entorno, deben convertirse en referentes básicos para el resto de intervenciones.*

Igualmente, el PIOT establece los **criterios** que deberán seguir aquellos planes de infraestructuras o figuras de planeamiento que desarrollen la ordenación viaria, y que son asumidos en la elaboración del presente Plan, presentándose a continuación:

- *Se primará especialmente la mejora de la accesibilidad a los núcleos urbanos y principales nodos de concentración de actividad, resolviendo las conexiones de las tramas urbanas con el viario territorial.*

- *Se priorizará el uso y aprovechamiento de los viarios existentes, mejorando sus condiciones y seguridad, antes que el trazado de nuevos elementos.*
- *Se proyectarán las vías con características adecuadas a los requerimientos de los usos compatibles con la ordenación territorial, evitándose especialmente, por un lado, aumentar la accesibilidad en áreas que, por su valor natural y paisajístico, han de permanecer al margen de procesos de transformación y , por otro, crear expectativas de implantación en usos poco compatibles.*
- *Toda propuesta de ordenación viaria deberá realizar un estudio detallado de los efectos que induce sobre el territorio, especialmente en relación a los sistemas de transporte y a los asentamientos de población.*
- *Las propuestas de ordenación preverán, en coordinación y desarrollo con los criterios del Plan Territorial Especial de Transporte, las condiciones para su integración en el sistema de transporte público.*
- *Asimismo, en coordinación y desarrollo de los criterios de los planes de otras infraestructuras, se estudiará la posibilidad de acometer túneles de servicios para los distintos tendidos y conducciones, con las máximas garantías de funcionalidad e integración en el modelo territorial.*

Los objetivos y criterios provenientes del PIOT se completan con los derivados del diagnóstico realizado de la situación actual en la conurbación Santa Cruz – La Laguna, el cual ha permitido obtener una concepción clara de las disfunciones que presenta el sistema viario de la zona y su incidencia en el sistema territorial.

A continuación, por tanto, se presentan los objetivos y criterios a seguir durante la elaboración del “Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema viario del Área Metropolitana de Tenerife” desde los puntos de vista del sistema territorial, socioeconomía, tráfico y medio ambiente.

### 2.3.2.1. Sistema territorial

El apartado de sistema territorial se ha desarrollado en su fase de información en base a dos cuestiones clave en la distribución planificada del territorio, como son la clasificación del suelo y los sistemas generales de comunicación e infraestructuras. Posteriormente en la fase de diagnóstico se han destacado aquellos aspectos relevantes, por su importancia en sí, o por la problemática que acarrearán. Éstos se recuerdan a continuación:

- ✓ Aún no se ha desarrollado completamente el modelo de ordenación del PIOT para el Ámbito Extenso.
- ✓ Los núcleos de Santa Cruz y La Laguna están unidos y se está produciendo una dispersión de población residencial a los municipios adyacentes.
- ✓ Existen zonas ocupadas por la edificación de modo inadecuado.
- ✓ Existen zonas de Suelo Rústico de especial importancia dentro del Ámbito Extenso.
- ✓ La estructura de Sistemas Generales Viarios presenta carencias de accesibilidad y de ubicación con respecto a la edificación consolidada.
- ✓ Dentro del Ámbito Extenso existen dos elementos fuertemente estructurantes: El Puerto de Santa Cruz y el Aeropuerto de Tenerife Norte.
- ✓ El Casco Histórico de San Cristóbal de La Laguna posee la declaración por la UNESCO de Patrimonio de la Humanidad desde el año 1.999.

De este modo, una vez realizada la información y diagnóstico sobre la estructura del territorio, en el presente apartado se plasman los objetivos que, desde el punto de vista del territorio, deben perseguir las alternativas propuestas para mantener o mejorar las diferentes situaciones diagnosticadas dentro del alcance que un PTE de Ordenación del Sistema Viario posee. Los **objetivos** a perseguir son los siguientes:

- ✓ Adaptar progresivamente el modelo de ordenación al insular.
- ✓ Cerrar el anillo insular.
- ✓ “Extraer” las vías de alta capacidad de los núcleos urbanos consolidados.

- ✓ Dotar de total accesibilidad al continuo urbano desde el exterior del área metropolitana.
- ✓ Mejorar la conectividad del núcleo de Santa Cruz con el mar, y la integración de este entorno dentro del entramado urbano.
- ✓ Proporcionar al planeamiento límites físicos que permitan guiar y controlar la expansión del suelo urbano hacia el suroeste.
- ✓ Continuar las principales tramas urbanas.

En pro de tales objetivos, y dentro del alcance del presente Plan Territorial Especial, se exponen, a continuación, los **criterios** que se valorarán a la hora de estimar cual de las alternativas propuestas es mejor desde el punto de vista del Sistema Territorial.

- ✓ Avanzar sobre el modelo de ordenación determinado por el PIOT para el Ámbito Extenso.
- ✓ Dotar de accesibilidad al área metropolitana desde el exterior del continuo urbano, en particular desde el Norte y el Noroeste.
- ✓ Separar las zonas potencialmente urbanas (urbanas y urbanizables) de los suelos rústicos, determinando barreras al crecimiento.
- ✓ Mejorar la integración Santa Cruz casco – mar, condicionada por la actual configuración de la Avenida de La Constitución y de la Avenida de Anaga.
- ✓ Evitar el paso de autovías y autopistas por suelo urbano.
- ✓ Evitar el paso de autovías y autopistas por suelo rústico protegido.

### 2.3.2.2. Socioeconomía

En el entorno de Santa Cruz de Tenerife se genera una orla de núcleos con mayores densidades, relacionados con el proceso de crecimiento de la capital y los fenómenos de suburbanización, cuyas manifestaciones afectan al área de estudio, proceso similar y paralelo al que se da en otras grandes ciudades. A raíz de ello, la corona periférica adquiere una significación creciente respecto a la ciudad central como se refleja en los aspectos señalados de mayor oferta de suelo urbanizable, viviendas y suelo industrial.

La tendencia de evolución de la población se muestra positiva de cara al futuro, pero caracterizada por un crecimiento más ralentizado. Los municipios menores tienden a incrementar sus poblaciones, mientras que la gran urbe expulsa habitantes en busca de mejor calidad de vida, precios del suelo más asequibles, etc.

La situación socioeconómica y la dinámica de transformación del territorio que afecta al ámbito extenso del Plan Territorial Especial, se encuentra relacionada con los cambios indicados por la expansión del área urbanizada con la incidencia que ello acarrea en el uso tradicional del suelo rústico, residencial (en expansión), agrario (en retroceso) y aquel otro que posee diferentes grados de naturalidad (en parte protegido por diferentes figuras administrativas).

Los **objetivos** que se persiguen se sintetizan en:

- ✓ Propiciar la integración de los diferentes subsistemas que integran el espacio: se ha de perseguir una óptima coordinación de los diferentes ámbitos integrantes del espacio (población, espacios productivos, espacios de ocio, espacios protegidos...) que permita una mejora de las conexiones entre los diferentes núcleos de población y las diferentes áreas urbanizadas que se crean y entre estas y el área metropolitana donde se localizan una amplia variedad de dotaciones y equipamientos públicos.
- ✓ Favorecer los movimientos insulares y la interconexión de las principales infraestructuras básicas de comunicación con el exterior: Aeropuerto de Tenerife Norte y Puerto de Santa Cruz de Tenerife (ubicados en la zona de estudio) y Aeropuerto de Tenerife Sur

- ✓ El área metropolitana cuenta con una serie de servicios administrativos de ámbito supramunicipal; se ha de propiciar al conjunto de la población de la isla el acceso a los mismos mediante la introducción de mejoras en la red viaria que la facilite.
- ✓ Con la consecución de los puntos anteriores se contribuye a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, uno de los objetivos de todo proceso de ordenación del territorio.
- ✓ El desarrollo del proceso urbanizador ha de preservar aquellos espacios que se consideren oportunos por poseer unas óptimas cualidades agrológicas, o al menos ha de propiciar la conservación de las tierras fértiles.
- ✓ A pesar de su poco peso porcentual en la economía de la zona, se ha de potenciar al sector industrial, para lo cual se debe favorecer el acceso a los diversos polígonos industriales y de estos con el puerto y los aeropuertos, centros por los que se realizan las importaciones y exportaciones necesarias.
- ✓ Facilitar la atracción turística de la zona mediante unas óptimas conexiones con las áreas turísticas ubicadas en el resto de la isla.

Los **criterios** que se van a seguir en la definición de las alternativas de ordenación que permitan cumplir los objetivos reseñados son los siguientes:

- ✓ Se delimitarán los diferentes usos de suelo con la finalidad de establecer una clara ordenación de espacios sobre la base de la valoración que de los mismos se realice y en función de las necesidades y prioridades que se establezcan.
- ✓ Se estudiará la forma de integración de las infraestructuras que se definan con las existentes de tal manera que permitan y favorezcan una interconexión de los diferentes medios de transportes (vehículo privado, transporte público, tranvía, ferrocarril del sur...), mediante medidas como la creación de zonas de aparcamientos disuasorios, convirtiendo en peatonales o semipeatonales determinadas calles y con otra serie de medidas que en su momento se consideren oportunas.
- ✓ Ordenación y planificación del territorio que contribuya a “humanizar” el área metropolitana y permita un desarrollo del mismo de forma racional.

### 2.3.2.3. Transporte

Como ya se comentó en el apartado de Diagnóstico dentro de la Memoria Informativa del presente Avance, los problemas detectados dentro de la red viaria del área Metropolitana son, agrupados estos en dos tipos para permitir una mejor identificación de los problemas existentes y al objeto de permitir una mejor comprensión de los mismos, los siguientes:

- ✓ Por una parte, se encuentran los problemas debidos a una **funcionalidad deficiente** de la red viaria, esto es, a que la relación existente entre la oferta y la demanda es insuficiente, y que son principalmente los siguientes:
  - Retenciones en la Autopista del Norte a la altura de Padre Anchieta.
  - Tráfico denso en la Autopista del Norte.
  - Congestionamientos en la Autopista del Sur en las proximidades de la conexión con la Autovía de Enlace Santa María del Mar – Las Chumberas.
  - Retenciones en la Autovía a San Andrés.
  - Retenciones en la Carretera General Santa Cruz – La Laguna.
  - Retenciones en la Carretera La Cuesta – Taco.
  - Retenciones en los accesos al norte del área metropolitana en la carretera a Tegueste.
- ✓ Por otra parte, existen problemas de **baja accesibilidad** en zonas como los barrios altos de Santa Cruz, caracterizados por la mala conectividad que presentan con la red viaria, o entre el norte y sur de Santa Cruz, donde la TF-5 actúa como barrera entre ambas zonas con pocas conexiones transversales.
 

También es importante destacar la falta de accesibilidad al Aeropuerto de Los Rodeos desde el sur, y los deficientes accesos que posee el Puerto de Santa Cruz, donde los tráficos portuarios se entremezclan con los propios de la ciudad.

Por tanto, a partir de estos problemas detectados, los **objetivos** de ordenación, desde el punto de vista del transporte irán encaminados a:

- ✓ Separar los tráficos insulares de los propios del área metropolitana, con el fin de mejorar las relaciones existentes entre las comarcas del norte y el sur de la isla.
- ✓ Mejorar las comunicaciones con el norte del área metropolitana, planteando alternativas viarias que consoliden las relaciones entre Tegueste y el anillo insular.
- ✓ Presentar alternativas viarias que capten tráfico de los ejes principales de circulación que presentan actualmente problemas circulatorios.
- ✓ Facilitar la comunicación a o entre zonas que actualmente presentan importantes problemas de accesibilidad.
- ✓ Mejorar los accesos a la red viaria insular desde las principales infraestructuras presentes en el área metropolitana, como son el Aeropuerto de Los Rodeos y el Puerto de Santa Cruz.
- ✓ Garantizar la conectividad con las redes de transporte público con el fin de garantizar la consecución de un modelo de ordenación multimodal.

Los criterios de ordenación dentro del ámbito del transporte persiguen asegurar el cumplimiento de los objetivos propuestos, adecuándose a su vez a los criterios generales expuestos en la introducción del presente capítulo. Se describen estos **criterios** a continuación:

- ✓ Las infraestructuras viarias propuestas deben dimensionarse de manera que sus niveles de servicio estén durante su vida útil por debajo de los límites marcados, de manera que se asegure su correcta funcionalidad.
- ✓ Se adecuarán los trazados y conexiones, tanto a la red viaria existente como a la ya prevista o en desarrollo, de manera que se asegure el correcto funcionamiento conjunto de la estructura viaria, conformando un único modelo de ordenación.
- ✓ Asimismo, se preverán las conexiones necesarias en cada una de las infraestructuras previstas de manera que se asegure la correcta accesibilidad de los diferentes núcleos de población, siguiendo siempre las normas oficiales de trazado existentes a tal efecto.
- ✓ Se deberán establecer conexiones de primer nivel con los principales intercambiadores de transporte.

### 2.3.2.4. Medio ambiente

Tal y como se ha expuesto en el diagnóstico, la problemática ambiental y la dinámica de la transformación del territorio que afecta al ámbito extenso del Plan Territorial Especial, está muy vinculada al uso tradicional del suelo rústico, la existencia de recursos naturales de interés; y la presión que ejerce el crecimiento de las ciudades de Santa Cruz de Tenerife y La Laguna sobre ambos.

Por lo tanto, los **objetivos ambientales** que se buscan con el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife, estarán encaminados a:

1. Preservar los recursos naturales con que cuenta el área metropolitana.
2. Integración de las nuevas infraestructuras de acuerdo con el modelo de ordenación previsto.
3. Evitar la fragmentación y destrucción de los hábitats de especial interés.
4. Minimizar la ocupación en superficie de las infraestructuras.
5. Reducir la contaminación por emisión de partículas y ruidos en el área de Santa Cruz-La Laguna debido al elevado tránsito de vehículos.
6. Corregir la descompensación de infraestructuras existente en las nuevas zonas ocupadas por el crecimiento urbano hacia el sur-oeste.
7. Evitar la creación de vertederos incontrolados susceptibles de generar graves alteraciones ambientales y paisajísticas:
8. Evitar la ocupación de barrancos.
9. Conservar las áreas de interés natural como los conos volcánicos, que han sido objeto de afecciones por su ocupación y explotación.
10. Evitar la introducción de material vivo exótico y con alto poder expansivo o propagativo.

### Criterios ambientales:

1. Para preservar los recursos naturales con que cuenta el área metropolitana, se realizará un estudio en el que se valorarán los aspectos ambientales de mayor valor ambiental con el fin de evitar su afección (espacios naturales, hábitats de la Directiva 92/43 relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, elementos patrimoniales, hábitats...) además en el estudio ponderado de alternativas se considerará el valor de las áreas que presentan algún tipo de valor ambiental.
2. El sistema viario incluirá un tratamiento paisajístico que permitirá la integración de las nuevas infraestructuras.
3. Con el fin de evitar la fragmentación y destrucción de los hábitats de especial interés se minimizará la afección a la superficie dedicada al cereal en la zona comprendida entre Los Rodeos y La Esperanza ya que supone la destrucción del hábitat de especies como el gorrión chillón (*Petronia petronia madeirensis*) y el jilguero (*Carduelis carduelis parva*), raras o amenazadas a nivel insular o de la codorniz (*Coturnix coturnix*).

Además se evitará la afección a otros biotopos de interés faunístico como el biotopo de la *Parmacella tenerifensis*.

4. Para minimizar la ocupación en superficie se empleará como criterio el desarrollo de las infraestructuras por los terrenos orográficamente más favorables y menos accidentados.
5. La ordenación del sistema viario será la más favorable a la reducción del tráfico actual en el casco urbano Santa Cruz-La Laguna y por lo tanto más favorable a la dispersión de contaminantes y de disminución de emisiones sonoras.
6. Para evitar la proliferación arbitraria de caminos, en la ordenación del sistema viario del área metropolitana se empleará como criterio la dotación de infraestructuras a las nuevas zonas consolidadas, creadas en el área metropolitana por la expansión hacia el suroeste del conurbación Santa Cruz-La Laguna.

7. Durante la construcción de las nuevas infraestructuras del sistema viario, se empleará como criterio la necesidad de localizar las zonas de depósito de sobrantes, en caso de haberlos, en áreas libres de valores ambientales. Asimismo se recogerá la necesidad de su integración una vez finalizadas las obras.
8. El sistema viario estará dotado de un sistema de drenaje que permita la correcta esorrentía de las aguas superficiales así como evitará la ocupación de los barrancos interceptados.
9. Ante el peligro que supone la naturalización de especies introducidas de gran agresividad, en las labores de revegetación no se emplearán especies exóticas como la tunera (*Opuntia ficus-barbarica*), la amapola de California (*Eschscholzia californica*), el pasto de elefante (*Pennisetum setaceum*), la tunera india (*Opuntia dillenii*), la pitera (*Agave americana*) o el tojo (*Ulex eruopaeus*).

