



ÍNDICE

1. ENCAJE Y FUNCIÓN DEL PTEOTT
2. EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PTEOTT
 - 2.1. Memoria y planos de información
 - 2.2. Memoria y planos de ordenación

1. ENCAJE Y FUNCIÓN DEL PTEOTT

La discusión acerca del Modelo Territorial y del consecuente tratamiento de la Movilidad y del Transporte de Viajeros vienen ocupando espacios y debates significativos, tanto en las elaboraciones del Planeamiento de Canarias en general y de Tenerife en particular como en los medios de comunicación y en las expresiones de la opinión pública.

En ese contexto, el objeto del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte en la isla de Tenerife (PTEOTT) consiste en desarrollar el Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT), en lo relativo a políticas y actuaciones públicas en materia de Transporte de Viajeros, incorporando también indicaciones relativas a políticas de Movilidad. De forma más concreta y en el marco general diseñado para la Ordenación del Territorio, el PTEOTT debe ante todo **integrar y desarrollar las directrices y actuaciones referidas al transporte público.**

2. EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PTEOTT

El proceso de elaboración del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte en la isla de Tenerife (PTEOTT) puede resumirse en tres hitos fundamentales:

- El AVANCE DEL PLAN, que se formaliza tras un análisis en profundidad de la Situación Actual y el planteamiento de unas Propuestas de futuro.
- El DOCUMENTO PARA APROBACIÓN INICIAL, que incorporará al Avance los resultados de la Participación ciudadana y otros elementos necesarios (desarrollos técnicos, memoria ambiental, normativa, programación y financiación,...).
- La resolución de ALEGACIONES, y el seguimiento del proceso POLÍTICO Y ADMINISTRATIVO hasta la aprobación definitiva del PTEOTT.

El Documento para Aprobación Inicial del PTEOTT que ahora se presenta, se estructura en dos grandes bloques, la Memoria y Planos de Información y la Memoria y Planos de Ordenación.

2.1. MEMORIA Y PLANOS DE INFORMACIÓN

Contiene un análisis en profundidad de los diferentes elementos que caracterizan los Viajes de las Persona, realizado a partir de:

- Recogida y tratamiento de la información documental y estadísticos más relevante (población, empleo, dotaciones y equipamientos: escolares, sanitarias, ocio, etc.).
- Tomas de información directa, mediante los oportunos trabajos de campo (encuesta domiciliaria de movilidad, inventario de la red de carreteras y aforos de circulación de vehículos, inventario de líneas y paradas del transporte público, aforos sube-baja en el transporte público).

La Memoria de Información se presenta dividida en nueve partes:

- Marco jurídico-administrativo del PTEOTT
- Marco urbano y territorial
- Infraestructuras y servicios del transporte
- Elementos de referencia para los viajes
- Análisis de la demanda de movilidad
- Modelización del sistema de movilidad/transporte
- La oferta del transporte público
- Economía del transporte público
- Inversiones y actuaciones previstas

2.2. MEMORIA Y PLANOS DE ORDENACIÓN

A partir de los trabajos de Información, se plantea el análisis crítico y la valoración de los problemas y disfuncionalidades existentes, entre las demandas de movilidad y la oferta de transporte así como en su vinculación con los usos del territorio.

2.2.1. ELEMENTOS INVOLUCRADOS

En síntesis, los elementos involucrados en el análisis crítico y valoración de problemas son los que se relacionan a continuación.

Desde el punto de vista de las demandas de movilidad

- Una Población que se distribuye irregularmente en el territorio (y además, en gran parte de forma dispersa) y que genera las Demandas de Movilidad.
- Unos Puestos de Empleo, unas Plazas Escolares y Universitarias, unos Equipamientos Comerciales, Sanitarios, de Ocio, etc., que atraen las Demandas de Movilidad.
- Como resultado de lo anterior, unos Flujos de Personas que necesitan o desean viajar entre unas y otras zonas del territorio, por diversos motivos y con pautas horarias específicas y concentradas.

Desde el punto de vista de la oferta de transporte

- Una Red Viaria:
 - Con su estructura, jerarquización y conectividad propias.
 - Con unas condiciones de capacidad máxima en cada uno de sus tramos y de tiempo de recorrido acorde con la intensidad de tráfico.
- Una Red de Líneas de Transporte Público Colectivo:
 - Apoyada en la Red Viaria precedente.
 - Con su estructura, su cobertura geográfica y su conectividad propias.
 - Con unas frecuencias, capacidades y tiempos de recorrido en cada Línea y en cada tramo de Red Viaria cubierto por la Red de Transporte Público.

Desde el punto de vista de cómo se resuelven la demanda y la oferta

- Un reparto de la Demanda entre el Vehículo Privado y el Transporte Público Colectivo, acorde con la calidad y adecuación de las prestaciones respectivas a las características y exigencias de esa Demanda.
- Una carga de tráfico, un tiempo de recorrido y un nivel de servicio en cada tramo de la Red Viaria y en cada periodo horario.
- Unos Índices de Utilización de los Servicios de Transporte Público Colectivo (Viajeros por Línea, por Tramo, por Vehículo.km, etc.).

- Un consumo unitario y un consumo agregado de recursos de toda índole para hacer posibles los desplazamientos:
 - De las Personas que utilizan sus Vehículos Privados.
 - De las Personas que se mueven en Transporte Público.
- Una parte de los recursos consumidos en el Transporte Público que no es pagada por sus Viajeros y que exige la aportación de recursos públicos al Sistema.

2.2.2. PROPUESTAS DE FUTURO

Se estima y analiza también la previsible evolución futura en los años 2016 y 2027. Para esos años se plantean distintos escenarios posibles para cuestiones que, sin ser contenido directo de las políticas de Movilidad y Transporte, sí tienen una influencia clara en su desarrollo (distribución de empleos, implantación de políticas decididas a favor del transporte público y en detrimento del vehículo privado,...).

A tenor de todo ello, se plantean las alternativas de Modelos de ordenación del transporte público que han de dar respuesta a los problemas en los diferentes escenarios, para tras una evaluación multicriterio seleccionar la mejor alternativa, con la que se configurará la correspondiente Propuesta.

2.2.3. MÉTODOS DE ANÁLISIS

Los trabajos de análisis crítico y valoración de los problemas en la Memoria de Ordenación se han desarrollado en dos líneas de procedimiento:

- Análisis cuantitativo y cualitativo de los elementos involucrados, para centrar los problemas concretos y mantener viva en todo momento su conexión con los efectos inmediatos que sufre la población de la isla, destinataria final de las políticas y medidas que proponga el PTEOTT.
- Análisis cuantitativo y modelización matemática de la oferta y la demanda de transporte de acuerdo con lo solicitado en el Pliego de Prescripciones Técnicas, lo que permitirán evaluar posteriormente con el máximo rigor cuantitativo los escenarios y alternativas de actuación.