
I. MARCO JURÍDICO-NORMATIVO DEL PTEOTT



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN. COMPETENCIAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA
2. LAS COMPETENCIAS DE LOS CABILDOS. LA LEGISLACIÓN SECTORIAL
 - 2.1. Transporte por Carretera
 - 2.2. Ferrocarriles y carreteras
 - 2.3. Ordenación del Territorio
3. LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN
 - 3.1. Políticas y medidas relativas al Transporte
4. EL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE (PIOT)
 - 4.1. Criterios para el PTEOTT
 - 4.2. El modelo de ordenación territorial (MOT)
 - 4.3. Los modelos de ordenación comarcal (MOC)
5. OTROS CONDICIONANTES NORMATIVOS PARA EL PTEOTT
 - 5.1. Plan territorial especial de ordenación del viario del área metropolitana
 - 5.2. Plan Territorial Especial de Ordenación del sistema tranviario del área metropolitana
 - 5.3. Plan Territorial Especial de Ordenación de las infraestructuras del Tren del Sur
 - 5.4. Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife
 - 5.5. Plan estratégico de transportes de canarias
6. PLANES GENERALES DE ORDENACIÓN
7. CONCLUSIONES
 - 7.1. Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias
 - 7.2. Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)
 - 7.3. Planes Generales de Ordenación
 - 7.4. Plan Territorial Especial de Ordenación del Viario del Área metropolitana
 - 7.5. Plan Territorial Especial de Ordenación del sistema tranviario del área metropolitana
 - 7.6. Plan Territorial Especial de Ordenación de las infraestructuras del Tren del Sur
 - 7.7. Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife
 - 7.8. Plan Estratégico de Transportes de Canarias

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

1. INTRODUCCIÓN. COMPETENCIAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

El objetivo de este primer apartado jurídico del Estudio tiene carácter descriptivo y preparatorio. Descriptivo, porque el régimen de competencias es bien conocido por la Administración, como es lógico; preparatorio, porque los análisis y propuestas de carácter jurídico que se realicen en las siguientes fase del Estudio, deberán tener muy en cuenta el reparto de competencias y la legislación existente.

El Estatuto de Autonomía (en adelante EA) atribuye a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre las siguientes materias:

- **Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda (art 30.15 del EA).** El Estado carece de competencias en esta materia si bien no puede olvidarse que tiene competencias que inciden, a veces de modo importante, sobre el suelo; tales son las competencias para regular las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio del derecho a la propiedad del suelo o la legislación sobre expropiación forzosa.
- **Carreteras y ferrocarriles y el transporte desarrollado por estos medios o por cable (art 30.18 del EA).** Dado el carácter de archipiélago de las Islas Canarias, la competencia de la Comunidad Autónoma sobre estas materias es exclusiva de forma absoluta, sin perjuicio, naturalmente, de las obligaciones que el Estado contrae, como consecuencia del REF y del carácter ultraperiférico de Canarias, en cuanto a la financiación de infraestructuras o al transporte insular.
- **Obras públicas de interés de la Comunidad y que no sean de interés general del Estado (art. 30.17).** Por otro lado, sería totalmente insuficiente limitarse a señalar que la Comunidad Autónoma tiene competencias exclusivas sobre las materias arriba enumeradas. En realidad, se trata de competencias exclusivas hasta cierto punto, ya que, como es bien sabido, los Cabildos canarios tienen una naturaleza institucional análoga a la de las Diputaciones Forales vascas. Es decir, son a la vez entidades locales e instituciones de la Comunidad Autónoma. Debido a esta doble naturaleza, las leyes de Canarias reconocen a los Cabildos la titularidad de importantes competencias en las materias arriba enumeradas, como enseguida se verá.

2. LAS COMPETENCIAS DE LOS CABILDOS. LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

De acuerdo con el art. 8.2 del EA: "Los Cabildos son simultáneamente, órganos de gobierno, administración y representación de cada isla e instituciones de la Comunidad Autónoma". Por su parte, el art. 23 concreta que las islas gozan de autonomía plena para el ejercicio de sus intereses propios y que entre sus funciones, se encuentran las que les delegue o **transfiera** la Comunidad Autónoma.; como es lógico, este mismo artículo del EA determina que **el Gobierno Canario coordinará la actividad de los Cabildos Insulares en cuanto afecte directamente al interés general de la Comunidad Autónoma.**

Como consecuencia de las previsiones estatutarias, la ley 14/1990, de Régimen Jurídico de las Administraciones Canarias transfirió a los Cabildos importantes competencias; competencias que **se han concretado mediante las diversas legislaciones sectoriales. Dichas legislaciones sectoriales al mismo tiempo que establecen una regulación de fondo definen las competencias de los Cabildos y establecen los mecanismos de relación., como a continuación se comprobará.**

2.1. TRANSPORTE POR CARRETERA

Mediante la ley 13/2007, de 17 de mayo, la Comunidad Autónoma de Canarias ha regulado el transporte por carretera de Canarias. De esta ley nos interesan por razones competenciales, los arts. 5, 6, 7, 8, y 9. También nos interesa el art. 4º relativo a los principios y objetivos generales.

De acuerdo con el art. 6º las competencias de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, se refieren principalmente a:

- a) " La ordenación y planificación de esta clase de transporte...".
- b) "La elaboración del proyecto de Directrices de Ordenación de Infraestructuras y, como parte de las mismas, la ordenación y planificación de los servicios de transporte por carretera y de las infraestructuras de interés autonómico.
- c) "La elaboración del Plan Estratégico de Transportes de Canarias".
- d) "La planificación y coordinación de una política de movilidad y de carreteras que prime el transporte público".
- e) La planificación y establecimiento de los intercambiadores modales de carácter e interés suprainsular".

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

De acuerdo con el art. 7º 1 corresponden a los Cabildos, entre otras, las siguientes competencias:

- a) La planificación y programación insular del transporte por carretera en el marco de la planificación autonómica territorial y sectorial de esta clase de transporte.
- b) La elaboración de los Planes Territoriales Especiales de Transportes recogidos en las Directrices de Ordenación del Territorio.
- c) El establecimiento y prestación de los servicios regulares.
- d) La organización administrativa precisa para la integración insular del transporte público de viajeros.
- e) La construcción y explotación de los intercambiadores modales.

En cuanto a los Ayuntamientos, el art. 8º les reconoce, como no podía ser menos, las competencias que les atribuye como propias la legislación de Régimen Local.

Finalmente, debe recordarse que el art. 4º de la ley reconoce el derecho a un transporte público regular de calidad y sostenible y coordinado con los transportes urbanos. Además, prevé la promoción y, en su caso, la priorización del transporte público regular de viajeros frente a los modos privados de transporte. Otro aspecto de este art. de la ley que debe destacarse es que la articulación y, en su caso, coordinación, de las estrategias públicas sobre los transportes por carretera en relación con las que se adopten sobre infraestructuras.

2.2. FERROCARRILES Y CARRETERAS

La Disposición Adicional Primera de la Ley 14/1990, modificada por la Ley 8/2001 determina que se transfiere a los Cabildos la competencia sobre "carreteras salvo las que se declaren de interés regional en el marco de la que disponga la legislación sectorial autonómica". Además, en relación con las carreteras de interés regional se transfieren las competencias relativas a la explotación, uso y defensa y régimen sancionador. Sin embargo, la Comunidad Autónoma conserva la planificación y construcción.

La "legislación sectorial" de carreteras, está formada la Ley 9/1991 de 8 de mayo de Carreteras, Los arts. Más importantes de esta norma legal son el 2º, 3º, 5º y 12.

De acuerdo con el art. 2.1. "las carreteras de Canarias se clasifican en regionales, insulares y municipales, según corresponda su titularidad a La Comunidad Autónoma, a los Cabildos Insulares, o a los Ayuntamientos respectivamente". La clasificación de carreteras de interés regional se concretó mediante el Decreto 247/1993 de 10 de septiembre.

El art. 3º establece los criterios para definir una carretera como de interés regional. En cuanto al art. 5º determina que el Gobierno de Canarias puede delegar en los Cabildos sus competencias sobre las carreteras de interés regional con las excepciones previstas en el art. 10.2., de la Ley 14/1990. Estas excepciones se refieren a normativa, **planificación** y coordinación.

En cuanto al art. 12 se refiere al Plan Regional de Carreteras, que deberá aprobarse mediante Ley.

En lo que se refiere a los ferrocarriles hay que decir que la D.A. Primera de la Ley 14/1990, modificada por la Ley 8/2001, transfiere la titularidad de la competencia a los Cabildos "en el marco de lo que disponga la normativa sectorial autonómica". Como es sabido, se trata de una competencia que está siendo ya ejercida por algún Cabildo.

2.3. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

2.3.1. Idea previa

En materia de Ordenación del Territorio la norma fundamental es el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, que regula detalladamente los instrumentos de planeamiento, y su jerarquización lo que equivale a decir que regula detalladamente la relación entre La Comunidad Autónoma de Canarias y los Cabildos. En este sentido, bastará con adelantar que, de acuerdo con el art. 9º2 " Los instrumentos de ordenación regulados en este Texto Refundido que desarrollen la planificación de los recursos naturales, territoriales y urbanísticos, así como de las actuaciones sectoriales con relevancia sobre el territorio, conforman un único sistema integrado y jerarquizado." Además, es importante tener presente desde el principio que las directrices autonómicas son vinculantes como también lo son los planes insulares a su nivel.

Conviene señalar que además del citado Decreto legislativo 1/2000, es fundamental en el momento actual, el Decreto 127/2001 que regula las Directrices de Ordenación. Tienen también gran importancia la Ley 19/2003 y el Decreto 91/2004.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

2.3.2. Directrices de Ordenación

Las Directrices de Ordenación son el instrumento técnico y legal mediante el que el Ejecutivo canario actúa sobre la ordenación del territorio y los recursos naturales. Su régimen legal está contenido en los artículos 15 y 16 del Decreto 127/2001 que regula las Directrices de Ordenación y la D.A.6ª de la Ley 6/2001.

Lo más destacable de la regulación legal de las Directrices es la siguiente:

- Las Directrices de Ordenación Territorial pueden afectar a la totalidad o a parte del territorio canario (art. 3º 1 Decreto 127/2001).
- Los objetivos son medioambientales, socio-económicos y territoriales. Los objetivos socio-económicos son la regulación de uno o varios ámbitos de la actividad social o económica.

Las Directrices **pueden ser generales o sectoriales** (por ej: infraestructuras). Así lo establece el art. 15 del Decreto Legislativo 1/2000 y el art. 3.2. del Decreto 127/2001.

En cuanto a su fuerza vinculante, las Directrices pueden ser:

- Normas de aplicación directa, vinculantes tanto para las Administraciones como para los particulares.
- Normas directivas de obligado cumplimiento tanto para las Administraciones como por los particulares, pero cuya aplicación requiere su previo desarrollo mediante la aprobación del correspondiente instrumento de planeamiento.
- Recomendaciones, de carácter orientativo.

Finalmente, señalar que en el momento actual está en vigor la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias. Además, mediante los Decretos 91 y 92 de 2004, el Gobierno Canario ha acordado iniciar los procedimientos de elaboración, respectivamente, de las Directrices de Ordenación de Infraestructuras y de las Directrices de Ordenación de Vivienda.

Desde el punto de vista del presente Estudio tiene indudable interés examinar la Ley 19/2003, y el Decreto 91/2004. Esta tarea se realiza más adelante.

2.3.3. Planes insulares de Ordenación

- A. El régimen jurídico de los Planes Insulares de Ordenación (P.I.O.) está contenido en los arts. 17 al 20 del tan citado Decreto Legislativo 1/2000. Su finalidad es la de establecer el modelo de organización y utilización del territorio insular, tanto en el plano de la ordenación del territorio y urbanismo como de los recursos naturales. Los P.I.O. están sujetos a lo que determinen las Directrices de Ordenación pero tienen una jerarquía superior a la de los instrumentos de ordenación de ámbito inferior al insular.
- B. De acuerdo con el Decreto Legislativo 1/2000, los P.I.O. tienen un contenido preceptivo y un contenido facultativo. En cuanto a la ordenación territorial los P.I.O. deben establecer el modelo territorial de cada isla determinando **la estructura y localización de las infraestructuras**, los equipamientos y las dotaciones **e instalaciones de servicios públicos de relevancia e interés para cada isla, etc.**
- C. En cuanto a la ordenación de los recursos naturales, los P.I.O. deben contener –entre otras cosas– criterios sobre áreas del territorio que deban ser excluidas de procesos de urbanización, y directrices o criterios básicos para la gestión de los Espacios Naturales.
- D. En los P.I.O., al igual que en las Directrices de Ordenación, existen normas de aplicación directa, normas directivas y recomendaciones.
- E. El procedimiento a seguir para aprobar los P.I.O. está regulado de manera detallada en el Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema canario de planeamiento de Canarias. La iniciativa corresponde a los Cabildos y, en su defecto, a la Consejería de Ordenación Territorial y Medio Ambiente. Deberá estar sometido al trámite de información pública y consulta.
La aprobación inicial es competencia, lógicamente del Cabildo correspondiente. La aprobación definitiva corresponde al Consejo de Gobierno mediante Decreto, a propuesta del Consejero o Consejeros competentes en razón de la materia.

En el momento actual Tenerife en particular cuentan con P.I.O. denominado P.I.O.T.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

2.3.4. Instrumentos de Ordenación de los Espacios Naturales Protegidos

Los instrumentos de Ordenación de los Espacios Naturales y Protegidos son jerárquicamente inferiores a los generales de ordenación territorial pero superiores a los planes de ordenación urbanística (art. 12.5. del Decreto Legislativo 1/2000).

Los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos son de varias clases: Planes Rectores de Usos y Gestión, Planes Especiales, etc. Todos estos instrumentos tienen un contenido mínimo:

- División de su ámbito territorial en diversas zonas según su grado de protección.
- Determinación de la clase y categoría de suelo para cada zona.
- Regulación detallada del régimen de usos e intervenciones sobre cada una de las zonas.

2.3.5. Los Planes Territoriales de Ordenación: Los Planes Parciales y los Planes Especiales

Los Planes Territoriales Parciales desarrollan lo establecido en el P.I.O.T. y pueden referirse a ámbitos territoriales inferiores al insular, tales como áreas metropolitanas y comarcas, espacios litorales, etc.

En la práctica los P.T. Parciales, al igual que los P.T. especiales pueden suponer un vaciamiento de los P.I.O. En todo caso, lo que aquí conviene resaltar es que los P.T. Parciales tienen que ajustarse a las Directrices de Ordenación y además, claro está, al P.I.O.T. Además, los **P.T. Parciales vinculan a los planes urbanísticos**.

En cuanto a los P.T. Especiales, hay que decir que pueden tener un ámbito regional, insular o comarcal y su objetivo es la ordenación de las infraestructuras, los equipamientos **y cualesquiera otras actuaciones o actividades de carácter económico o social**.

Los P.T. Especiales tienen el mismo nivel jerárquico que los P.T. Parciales si bien pueden existir P.T. Especiales que tengan carácter autónomo, es decir que no tienen que formularse como un desarrollo de los P.I.O. o de las Directrices de Ordenación.

3. LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN

La Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, es el instrumento que se encuentra en la cúspide de la pirámide del Planeamiento y la Ordenación del territorio de Canarias, al que se encuentra subordinado todo el resto de instrumentos de planeamiento de rango inferior.

La Ley de las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias establece un marco legislativo propicio para el desarrollo e implantación de un sistema de transporte público eficaz. Destaca la necesidad de contener los actuales índices de movilidad aunque no establece principios y objetivos para ello.

Los principios y objetivos pretendidos plantean un cambio sustancial sobre la situación actual, incluso se plantea la consecución del mismo número de viajes en transporte público y vehículo privado, aunque no se diferencia entre movilidad obligada y no obligada.

El instrumento que da cabida a las determinaciones que deben respetar los principios propuestos y conseguir estos objetivos es el Plan Territorial Especial del Transporte.

3.1. POLÍTICAS Y MEDIDAS RELATIVAS AL TRANSPORTE

La **Memoria de las Directrices de Ordenación General de Canarias**, en la que describen las líneas fundamentales de la ordenación que se pretende articular, en su punto III, Descripción y Justificación, reserva un punto específico para las infraestructuras y transporte, el punto 3.5 de las Determinaciones.

En él, se hace referencia en el punto 3.5.3. a la búsqueda de la integración y articulación de la **red viaria** del archipiélago, la aplicación de los principios generales de ahorro del suelo y reutilización y mejora de las infraestructuras existentes, la adecuación ambiental y paisajística, y la consideración expresa de las mismas como instrumento de potenciación del transporte colectivo, dentro de un sistema intermodal de transportes.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

Con respecto al **transporte colectivo**, el punto 3.5.4. apunta la necesidad de la articulación de un sistema de transporte público que esté conectado con las otras modalidades y sistemas mediante intercambiadores para reducir la presión de los vehículos sobre las infraestructuras. Cita a los **Planes Territoriales Especiales de Transporte** como elemento de planificación, pero además hace referencia a la necesidad de infraestructuras convenientemente adaptadas, con la previsión incluso de la implantación de sistemas de plataforma exclusiva, tanto en las grandes ciudades como en los principales ejes de comunicación. También menciona la necesidad de creación de aparcamientos públicos a nivel urbano atractivos desde el punto de vista económico y de localización, relacionados con los intercambiadores y la implantación de modos de transporte alternativos, no motorizados, como el peatonal y ciclista.

El Capítulo I, Sistema de Transporte, del Título V, Infraestructuras y Transporte, de la **Normativa de las Directrices de Ordenación General de Canarias**, documento de carácter prescriptivo que contiene el marco jurídico específico aplicable a partir de la entrada en vigor de las Directrices de Ordenación General, incluye las directrices que se reproducen íntegramente a continuación puesto que se refieren íntegramente al Sector de los transportes y una extracción de su contenido podría dejar incompleta la interpretación de la Ordenación propuesta y el papel que el PTEOTT tiene en su desarrollo. En la parte final de este documento (punto 7) se exponen las principales conclusiones a juicio del equipo redactor del PTEOTT.

Directriz 81. Principios. (NAD)

1. Los transportes desempeñarán un papel de gran relevancia en la óptima organización del espacio canario y en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, contribuyendo a la eficiente integración de un territorio discontinuo.
2. El sistema de transporte de Canarias facilitará que la satisfacción de la demanda de transporte de movilidad se haga con el menor consumo de suelo por las infraestructuras de transporte, minimizando igualmente el consumo de los recursos precisados para su operación.
3. Los elementos que componen el sistema de transportes tienen una función particularmente destacada en:
 - a) La sostenibilidad del desarrollo de Canarias.
 - b) La calidad de vida de los ciudadanos, en un marco que tiene entre sus objetivos fundamentales la **reducción de las necesidades de movilidad**, garantizando la accesibilidad a través de diferentes medios.

4. (...) Las metas señaladas requieren la consolidación de un sistema de transporte público de personas y bienes, con amplia cobertura y alta calidad.
5. (...) En el futuro se agregarán nuevas infraestructuras y servicios para el transporte de plataforma exclusiva en los ámbitos metropolitanos y en las islas de Gran Canaria y Tenerife, y por el esfuerzo de los servicios públicos de viajeros en los ámbitos urbanos, ampliándose así, el sistema de transportes.

Directriz 82. Objetivos. (NAD)

La política de movilidad y de transportes se orientará hacia los siguientes objetivos:

1. La contención de los actuales índices de movilidad insular e interinsular, dando prioridad a los modos colectivos de transporte.
2. El establecimiento de un sistema de transporte que satisfaga las necesidades de movilidad al tiempo que permita reducir el consumo energético total por los diferentes modos de transporte y el consumo de suelo por las infraestructuras de transporte, prestando especial atención a la demanda de los sectores sociales menos favorecidos económicamente y a la de aquellos colectivos que presentan algún tipo de movilidad reducida o demandan un transporte especial.
3. El establecimiento de un sistema intermodal de transporte, que vertebré los distintos sistemas de transporte y los diferentes servicios. La configuración que se adopte para hacer efectiva esa intermodalidad debe estimular el uso de los transportes colectivos y reducir la necesidad de uso del vehículo privado. (...).
4. La implantación de cada isla de un sistema integrado para el transporte público de personas y bienes, con una amplia cobertura y calidad de servicio, adecuado a las necesidades particularizadas de las distintas demandas insulares, coordinado con el sistema intermodal.
5. El establecimiento de eficaces sistemas de transporte terrestre regulares de viajeros, vinculados con redes de aparcamientos disuasorios y articulados con las redes del sistema insular.
6. La selección de los vehículos y sistemas de transporte de menor impacto ambiental, dentro de las disponibilidades presupuestarias y de las restricciones operativas.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

Directriz 83. Planificación. (ND)

1. La planificación de los servicios de transportes terrestres de cada isla tomará la forma de un Plan Territorial Especial, conforme y de acuerdo con la Directriz de Ordenación sectorial correspondiente y con las determinaciones del Plan Insular de Ordenación, debiendo prestar una atención especial a las acciones propias del transporte colectivo de bienes y personas.
2. El Plan Territorial Especial de Transporte de cada isla determinará los itinerarios previstos para las nuevas infraestructuras de transporte terrestre, así como la ubicación y compatibilidad de los distintos modos de transporte, dentro de cada corredor.

El Capítulo VI, Transporte Colectivo, del mismo título V, Infraestructuras y Transporte, incluye las siguientes directrices:

Directriz 99. Principios. (NAD)

1. La ordenación sostenible del territorio canario requiere disponer de sistemas de transporte público competitivos y eficaces, siendo de interés prioritario su implantación o mejora, tanto a nivel municipal como en el interior de los propios espacios urbanos.
2. Los sistemas de transporte público terrestre a implantar o mejorar tendrán como objetivo satisfacer al menos a igual número de movimientos que los realizados mediante el vehículo privado.
3. La implantación de nuevos sistemas de transporte terrestre deberá dirigirse, en especial, a solventar las demandas de movilidad de los flujos entre ciudades y los centros de actividad económica, en particular los núcleos turísticos, así como a facilitar el acceso de las poblaciones urbanas a los principales nodos de atracción y a ofrecer sistemas colectivos de transporte a los núcleos de menor densidad.
4. El sistema de transporte público terrestre constituirá el principal articulador de la movilidad terrestre en cada isla e integrará las redes intermunicipales y urbanas de guaguas y los sistemas ferroviarios, en su caso, con los aparcamientos disuasorios, las estaciones de taxis y las instalaciones intermodales, facilitando su debida articulación, entre sí, y con los polos de acceso desde el exterior con cada isla, y dotándolos con un sistema tarifario que fomente tal articulación.

Directriz 100. Objetivos. (ND)

1. La planificación de los transportes públicos contribuirá al eficaz logro de los objetivos fijados para el transporte y, en particular, a los reseñados en la Directriz 82.
2. La Planificación de los transportes terrestres públicos regulares de viajeros de Canarias se programará y ejecutará partiendo del reconocimiento de los mismos como servicio público esencial.
3. La planificación de los transportes públicos perseguirá, prioritariamente y en el menor plazo posible, el establecimiento de una oferta cualificada y suficiente para satisfacer la demanda de movilidad de residentes y turistas en y entre las islas, así como en el interior de los diversos ámbitos urbanos. La planificación ha de contener igualmente los métodos necesarios para asegurar la adecuación de las prestaciones a la evolución de la demanda.
4. La planificación de los transportes públicos ha de esforzarse por contribuir de manera eficiente al proceso hacia un desarrollo más sostenible del archipiélago, de forma que sus propuestas favorezcan el ahorro del consumo energético, la minimización de las demandas de nuevas infraestructuras de vialidad, la reducción de las emisiones contaminantes originadas por el tráfico de vehículos y la preservación de los ecosistemas y espacios de mayor interés. Esta planificación deberá respetar y ser acorde en todo momento con las determinaciones contenidas en los Planes Insulares de Ordenación y, en particular, con las que configuran el sistema de ciudades de cada isla.
5. Las administraciones públicas fomentarán e incentivarán el mejor y más eficiente uso del transporte terrestre privado, mediante la adecuada ordenación de estacionamientos y aparcamientos en relación con los sistemas de transporte colectivo, la regulación y restricción del tráfico urbano de no residentes, la preferencia para vehículos privados de alta ocupación y el establecimiento de vías peatonales y rodiales, entre otras.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

Directriz 101. Gestión.

1. (ND) Las administraciones públicas competentes habrán de adoptar medidas activas y coordinadas para potenciar el atractivo del transporte público y hacer posible su adopción efectiva, en términos económicos viables, analizando la viabilidad de establecimiento de medidas tales como:
 - a) El establecimiento de políticas tarifarias que permitan un amplio acceso al transporte colectivo, al tiempo que la provisión de incentivos y ayudas a sus trabajadores, para la utilización del transporte público, por parte de las empresas, los centros de enseñanza, y las administraciones e instituciones públicas, especialmente cuando la localización de los centros de trabajo eleven notablemente las demandas de movilidad.
 - b) La regulación de la ordenación del tráfico y del aparcamiento en superficie desde la perspectiva de facilitar el transporte público urbano, estableciendo carriles exclusivos continuos y sistemas de zonas de preferencia de paso para tales vehículos.
 - c) La implantación de sistemas de paradas, frecuencias de paso y horarios más adecuados a las necesidades de los usuarios.
2. (ND) Las instituciones competentes deberán revisar y ajustar los horarios y las frecuencias de los servicios de transporte colectivo en cada isla, la capacidad de plazas que ofrecen y la confortabilidad de los vehículos con que prestan sus servicios para acomodarlos a los criterios establecidos en las Directrices de Ordenación de las Infraestructuras y a las disposiciones de los Planes Territoriales Especiales que las desarrollan.
3. (R) Las diferentes administraciones competentes articularán mecanismos económicos, fiscales y financieros para la modernización de los sistemas de transporte colectivo en las islas y el incremento de la utilización de la oferta pública de transporte.

Directriz 102. Ordenación. (ND)

1. La relevancia que debe asumir el transporte público terrestre en el archipiélago requiere que las intervenciones a realizar en esta materia sean planteadas como un apartado propio específico dentro del Plan Territorial Especial de Transporte de ámbito insular señalado en la anterior Directriz 83.
2. La elaboración de dichos planes ha de realizarse en el marco de la cooperación entre las diferentes administraciones canarias y, en especial, entre el Gobierno de Canarias, los cabildos y los propios ayuntamientos, con participación de los usuarios y los agentes del transporte público y privado.

3. El Plan Territorial Especial de Transporte establecerá las intervenciones necesarias que deban realizarse dentro del ámbito insular para la consecución de los objetivos de las Directrices de Ordenación Sectorial. El plan establecerá el marco para la prestación de los servicios de taxis en cada isla, fomentando el alcance supramunicipal de sus servicios y la diversificación de sus prestaciones como elementos subsidiarios de las guaguas. El plan señalará igualmente las acciones necesarias para la gestión y ordenación del transporte colectivo en la isla, estimulando la formación de Consortios Insulares de Transporte o de figuras similares que atiendan la implantación y la debida integración de los diferentes elementos del sistema.
4. La efectividad de los Planes Territoriales Especiales de Transporte requiere la adopción conjunta de un contrato programa que asegure la financiación de las actuaciones contenidas en los mismos, al que el Gobierno de Canarias prestará una destacada contribución. Este contrato programa atenderá de manera especial la implantación de los medios de transporte público menos contaminantes.
5. Los Planes Insulares de Ordenación deberán prever para los corredores de alta demanda la introducción de sistemas de transporte en plataforma exclusiva, considerando la oportunidad del establecimiento de servicios ferroviarios para atenderlos.
6. El planeamiento general deberá prever las reservas de suelo que precisen los corredores de transporte colectivo previstos en el municipio, de acuerdo con las determinaciones de los Planes Territoriales Especiales de Transporte. Dichas determinaciones podrán afectar, al menos, a la ubicación de las estaciones principales de guaguas interurbanas, al establecimiento de plataformas compartidas o exclusivas para el transporte público interurbano en algunos tramos, y a la ubicación y características de los aparcamientos públicos.
7. El planeamiento general deberá integrar las propuestas de sistemas de transporte urbano que considere necesarias y acordes con los objetivos de estas Directrices, satisfaciendo una parte destacada de los movimientos mediante dicho transporte colectivo. Para ello, el planeamiento deberá perseguir al menos los siguientes objetivos:
 - a) Disponer de una red coherente y eficaz de aparcamientos colectivos que cubra especialmente las inmediaciones de los intercambiadores de transporte y de los principales accesos a la ciudad.
 - b) Reservar carriles para el transporte colectivo en régimen exclusivo o compartido con vehículos de alta ocupación.
8. Será requisito para la aprobación del planeamiento de desarrollo que resuelva satisfactoriamente la integración de los nuevos espacios urbanos en los sistemas de transporte colectivo.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

4. EL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE (PIOT)

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) analizado es el documento de Adaptación a las Directrices de Ordenación General de Canarias-Aprobación provisional-Abril 2007., pendiente de ser aprobado de forma definitiva. El modelo territorial previsto en este instrumento apenas difiere del PIOT vigente ya que el único cambio digno de mención se centra en el modelo insular de puertos de segundo nivel de servicios (deportivos y pesqueros)".

Plantea dos niveles dentro del Modelo de Ordenación Territorial (MOT): el insular y el comarcal. El primero ordena el conjunto de la isla, mientras que el comarcal detalla la ordenación de ámbitos territoriales más limitados, de menor complejidad y con cierto grado de homogeneidad.

El PIOT desciende del nivel de las directrices para acercarse a la realidad insular y parte de un análisis de los diferentes aspectos que inciden en la organización y funcionamiento de la sociedad y economía isleña, teniendo en cuenta los asentamientos de la población, los diferentes usos del territorio y la conexión de éstos entre sí para establecer el modelo de ordenación a aplicar.

4.1. CRITERIOS PARA EL PTEOTT

El PIOT establece los criterios que deberán seguir aquellos planes de infraestructuras o figuras de planeamiento que desarrollen la ordenación viaria entre los que se debe señalar que *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.* En algunos casos, como el PTE de Ordenación del Viario del Área Metropolitana o el del Tren del Sur los documentos ya están redactados y aprobados siendo anteriores al presente plan y resultan por ello condicionantes por lo que las determinaciones de ordenación de este plan deberán buscar la mejor coordinación posible con las de los ya desarrollados, teniendo en cuenta especialmente si la infraestructura está ya ejecutada o es prevista y su tramitación.

En su Título III, Capítulo 3, Sección 8ª, artículo 3.3.3.8, "Criterios sobre la ordenación del transporte" remite expresamente al desarrollo de un Plan Territorial Especial la ordenación de las Infraestructuras de Transporte de la isla. En concreto señala lo siguiente:

- 1-D Las **Administraciones Públicas** promoverán una mejora inmediata y de efectos a medio y largo plazo en los **servicios de transporte**, tanto interurbanos como urbanos, de modo que disminuyan de forma significativa los tiempos de traslado entre los principales puntos de origen y destino de los desplazamientos.
- 2-D A tales efectos, el PIOT prevé la formulación de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte, con el carácter de PTEOI, con la finalidad de **establecer las estrategias** a seguir para consolidar un sistema de transporte público eficaz, como condición básica para posibilitar una adecuada calidad de vida de la población tinerfeña.
- 3-D El Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte intervendrá globalmente sobre la **estructura de la movilidad insular, tanto urbana como interurbana e incluso las relaciones con el exterior.** Para determinar las alternativas más adecuadas se estudiarán las **posibilidades de sistemas y medios no convencionales de transporte**, para su posible implantación o fomento de cara a la **alteración del reparto modal de partida.**
- 4-D La ordenación del transporte se centrará en los aspectos de organización e implementación de un sistema eficaz, adecuado a las necesidades actuales y a su previsible evolución, en el que se integren los distintos modos previstos de forma coherente con el modelo de ordenación y los condicionantes del territorio tinerfeño.
- 5-D El Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte incluirá **criterios de ordenación del tráfico**, sobre todo en relación a los principales núcleos urbanos o ámbitos de gran densidad en su movilidad interna (especialmente, el área metropolitana, la franja turística del suroeste y el Valle de La Orotava).
- Tales criterios se basarán en la **priorización de los movimientos peatonales y en medios de transporte público** y la consiguiente **limitación y accesibilidad de los vehículos privados**, proponiéndose soluciones en tal sentido (como previsión de canales de uso exclusivo por el transporte público). Los planes urbanísticos vendrán obligados a desarrollar y concretar tales criterios y soluciones sobre sus ámbitos de ordenación en función de sus problemáticas y características específicas.
- 6-D Incorporará también el PTEO contenidos propios de un Plan de Infraestructuras, especialmente los relativos a la **previsión de intercambiadores de transporte** en los principales núcleos urbanos y centros de actividad y a la disposición de canales exclusivos de gran fluidez que los unan.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

- 7-D Con objeto de proporcionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo, se elaborarán Planes Territoriales Especiales de Ordenación para la implantación de medios de transporte público alternativo del tipo guiado (tranvía, metro ligero, etc.); dichos planes analizarán la implantación de líneas ferroviarias en las áreas señaladas, así como la compatibilidad y/o integración de las mismas con los distintos modos de transporte:
 - Área Metropolitana de Santa Cruz – La Laguna.
 - Corredor Norte que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente norte de la isla.
 - Corredor Sur que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente sur de la isla.
- 8-D La implantación de estos sistemas alternativos conllevará una replanificación del transporte público de guaguas de tal forma que ambos den un servicio coordinado y complementario. La definición de los trazados deberá hacerse basándose en un estudio de movilidad del área a la que se pretenda servir así como de estudios de viabilidad técnica y económica que justifiquen su necesidad y conveniencia, así como su sostenibilidad en el tiempo. La implantación del transporte alternativo se utilizará como **catalizador de renovaciones urbanísticas** y como herramienta para **reconducir el esfuerzo urbanizador hacia los núcleos principales del sistema insular de asentamientos urbanos** definido por el PIOT.

En el Título III, capítulo 3, Sección 2ª se exponen las directrices de coordinación de la política en materia de infraestructuras.

En el artículo 3.3.2.1 se señala que las distintas redes de infraestructuras actuarán bajo criterios de racionalización y optimización de los recursos disponibles, concretando:

- **Aprovechar al máximo las infraestructuras existentes**, mejorando sus niveles de servicio, su integración en la red y su adecuación ambiental.
- **Optar por las alternativas que minimicen los costes directos e indirectos de ejecución y explotación** y permitan la máxima flexibilidad de servicio ante cambios en los requerimientos de la demanda.
- Adecuar la dotación de servicios infraestructurales a las necesidades reales en paralelo a la consolidación del modelo de ordenación territorial. En tal línea, las actuaciones deberán **mejorar ante todo y preferentemente el nivel de servicios de los núcleos existentes principales**, a fin de **aumentar su atractivo y la calidad de vida** de sus usuarios; por el contrario, se evitará que, mediante actuaciones de infraestructuras, se incentive en determinados ámbitos territoriales la aparición o aumento de usos no compatibles con los criterios de ordenación del PIOT o de los planes que lo desarrollan.

4.2. EL MODELO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (MOT)

Como esquema general responde a la *estructura consolidada de usos, consolidada, fomentando su reforzamiento y limitando los procesos recientes que tienden a desvirtuarla*. El PIOT protege el paisaje y los recursos naturales de la mayor parte del área central de la isla y de sus dos comarcas extremas y preserva al máximo los mejores (y cada vez más amenazados) suelos de vocación agrícola. El desarrollo urbanístico se basa en los núcleos existentes, regulando sus procesos de expansión para evitar la dispersión edificatoria, negativa en la funcionalidad de las actividades urbanas y despilfarradora de los recursos naturales y productivos del territorio.

Se concentran los esfuerzos en dirigir las dinámicas de crecimiento futuro hacia los cascos urbanos principales existentes, definiendo tres ámbitos principales:

- Área urbana Santa Cruz- La Laguna, que debe ordenar su crecimiento hacia el suroeste con el límite exterior del cierre del anillo insular.
- Valle de La Orotava, conformando tres núcleos principales articulados entre sí (La Orotava, Los Realejos y Puerto de la Cruz) compactando la estructura de cada uno independientemente.
- Zona Sur, donde la importancia del conjunto turístico-residencial de las Américas- Los Cristianos obligan a fomentar la política urbanística destinada a la creación de áreas residenciales, potenciando las medianías, donde destaca la Operación Singular Estructurante (OSE) de Cabo Blanco- Buzanada.

Estos ámbitos se complementan con la selección de los núcleos de mayor capacidad en cada comarca.

El Modelo de Ordenación del PIOT contiene la descripción del sistema de núcleos urbanos, señalando las condiciones que deben respetar para su ordenación los instrumentos de desarrollo del PIOT. Se diferencian los siguientes tipos de núcleos:

- Núcleo I, correspondiente al área metropolitana de Santa Cruz – La Laguna, se considera como un núcleo principal donde se concentran servicios de nivel autonómico.
- Núcleos II, entre los que se distinguen los Núcleos II-a, correspondientes a centros de servicios con influencia insular o territorial amplia, y los Núcleos II-b, con influencia sobre la propia comarca y el entorno de la misma.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

- Núcleos III, entre los que distinguen los Núcleos III-a, aquellos centros de servicios a nivel municipal, y Núcleos los III-b, correspondientes a centros locales que, a pesar de su pequeña entidad, son importantes en la conformación de la estructura insular.
- Núcleos IV, que corresponden a los asentamientos poblacionales con servicios destinados a su propia población y la del entorno rural inmediato, por su escasa entidad a nivel insular o comarcal no forman parte del submodelo de núcleos urbanos principales por lo que serán identificados por el planeamiento urbanístico municipal correspondiente.

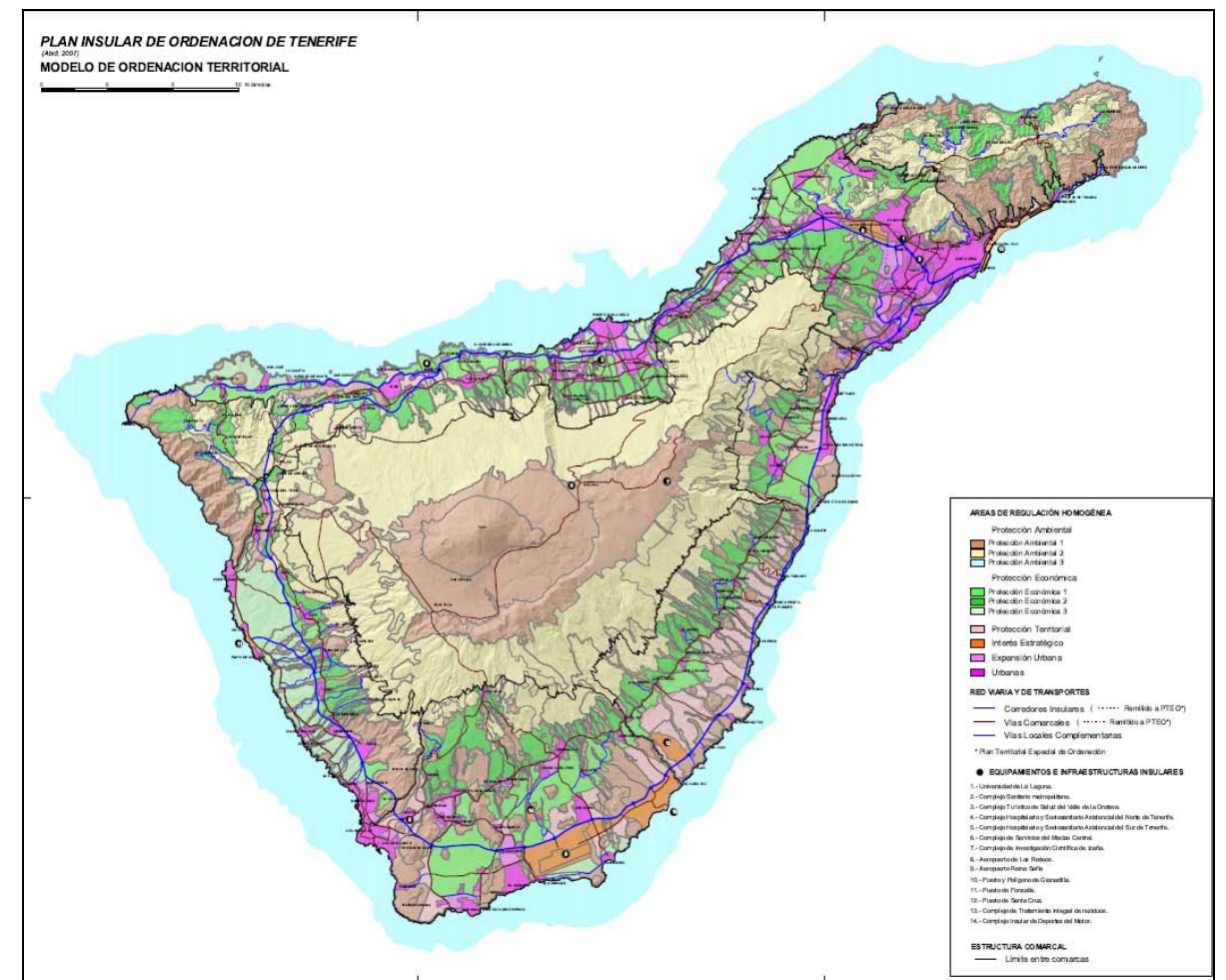
4.2.1. El modelo viario y de transportes

El **criterio general** del Modelo Viario y de Transportes es la configuración de una red integrada de servicios para el sistema de núcleos principales de la isla y la conexión de éstos con las principales infraestructuras, equipamientos y espacios naturales. Está basado en un anillo insular con derivaciones radiales en sentido costa-cumbre. Como regla general, en los corredores insulares, se priorizará **la integración del tráfico viario y el transporte colectivo** y se compatibilizarán las infraestructuras lineales.

Los corredores insulares han de integrar elementos viarios y soportes, compartidos o exclusivos, para transporte público. Sus elementos principales son los dos corredores costeros que, concluyendo en el puerto de Santa Cruz, articulan las vertientes norte y sureste-suroeste de la isla respectivamente. Estos corredores se unen mediante sendos cierres: uno exterior al área metropolitana en el noreste, y otro que salva la discontinuidad entre ambas vertientes por el oeste. Se configura así un anillo perimetral de la isla de alta capacidad que comunica los principales centros de población, actividad y servicios, y desde el cual los viarios de menor rango articulan las distintas comarcas.

- Corredor insular norte: discurre desde Santa Cruz hasta el núcleo de Buenavista del Norte, con un trazado en gran parte coincidente con la actual TF-5, salvo en el tramo entre Guajara y Guamasa, donde deberá desviarse por el sur del aeropuerto de Los Rodeos. Desde el final de la actual autopista hasta Icod debe tener características de vía de alta capacidad. A partir de allí, reducirá el nivel viario, adaptándose a las menores necesidades de los municipios de la Isla Baja y evitando dinámicas perniciosas en el desarrollo de dicha zona.
- Corredor insular sur: se extiende desde Santa Cruz hasta el futuro puerto de Fonsalía, con un trazado coincidente hasta Guaza con la autopista TF-1 y a partir de allí, deberá desviarse por el norte de La Caldera del Rey, circunvalando las urbanizaciones turísticas y enlazando con el actual trazado de C-822 hasta el entorno del barranco de Erques, desde donde girará en dirección suroeste hasta el futuro puerto de Fonsalía.

- Cierre oeste: deberá unir ambos corredores desde el giro del corredor sur sobre el actual trazado de la C-822 hasta pasar el núcleo urbano de Icod por el sureste, siguiendo un trazado lo más próximo posible a los núcleos principales de la medianía oeste de la isla (Tejina de Guía, Guía de Isora, Santiago del Teide, El Tanque, La Vega). Este nuevo viario debe conjugar muy especialmente las exigencias de alta capacidad de tráfico (si bien en fases diferidas en el tiempo) con la protección de los altos valores naturales, culturales y paisajísticos de la zona que atraviesa.
- La circunvalación del área urbana Santa Cruz-La Laguna: la finalidad de este viario es tanto separar los tráficos insulares de los metropolitanos como facilitar accesos alternativos a la conurbación metropolitana desde su perímetro. Tendrá una alta capacidad de tráfico y un trazado que, desde el cruce del corredor norte y el eje dorsal, discurra hacia el sur por el borde de la expansión metropolitana. El trazado definitivo del cierre del anillo insular será el que resulte del Plan Territorial Especial que se redacte por el órgano competente con el objeto de analizar de forma global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz – Laguna. Este documento ya está redactado.



I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

4.3. LOS MODELOS DE ORDENACIÓN COMARCAL (MOC)

A nivel Comarcal, el PIOT divide la isla de Tenerife en 11 comarcas: Área Metropolitana; Valle de Güimar, Sureste; Abona; Suroeste; Acoden-Daute-Isla Baja; Valle de La Orotava; Acentejo; Macizo Central; Anaga y Teno.

A los efectos del análisis que se realiza en este apartado respecto a las determinaciones incluidas en el Plan Insular de Ordenación que deben ser tenidas en cuenta por el PTEOTT, se ha decidido no considerar aquellas comarcas definidas por el PIOT cuyo ámbito territorial coincide básicamente con espacios protegidos (Anaga, Teno y Macizo Central, que engloba el Parque Nacional del Teide y parte del Parque Natural de Corona Forestal). El cómputo y caracterización de los flujos de tráfico que afectan a estos espacios se incluirán dentro de las restantes ocho comarcas.

En cuanto al modelo de ordenación comarcal se detallan con bastante precisión los núcleos urbanos, su jerarquía y funcionalidad así como la infraestructura viaria de conexión comarcal y con el resto de la isla, su tipología y trazado aproximado. No se mencionan otras infraestructuras de transporte ni otros aspectos relacionados con la movilidad te salvo alguna mención puntual (aeropuertos, puertos, peatonalización del casco de Santa Cruz).

En este documento se respeta la misma división comarcal, con la excepción de Anaga, Teno y Macizo Central. Estas unidades comarcales se denominan macrozonas en el contexto del PTEOTT, con la particularidad de que en la comarca metropolitana se han distinguido cuatro macrozonas pues concentra el gran peso de los viajes totales de la isla. Por tanto, la isla de Tenerife se divide en once macrozonas:

- Santa Cruz de Tenerife centro – Anaga
- Santa Cruz de Tenerife sur – El Rosario
- Laguna centro
- Laguna norte – Tegueste
- Valle de Güimar
- Sureste
- Abona
- Suroeste
- Icoden-Daute-Isla Baja
- Valle de La Orotava
- Acentejo

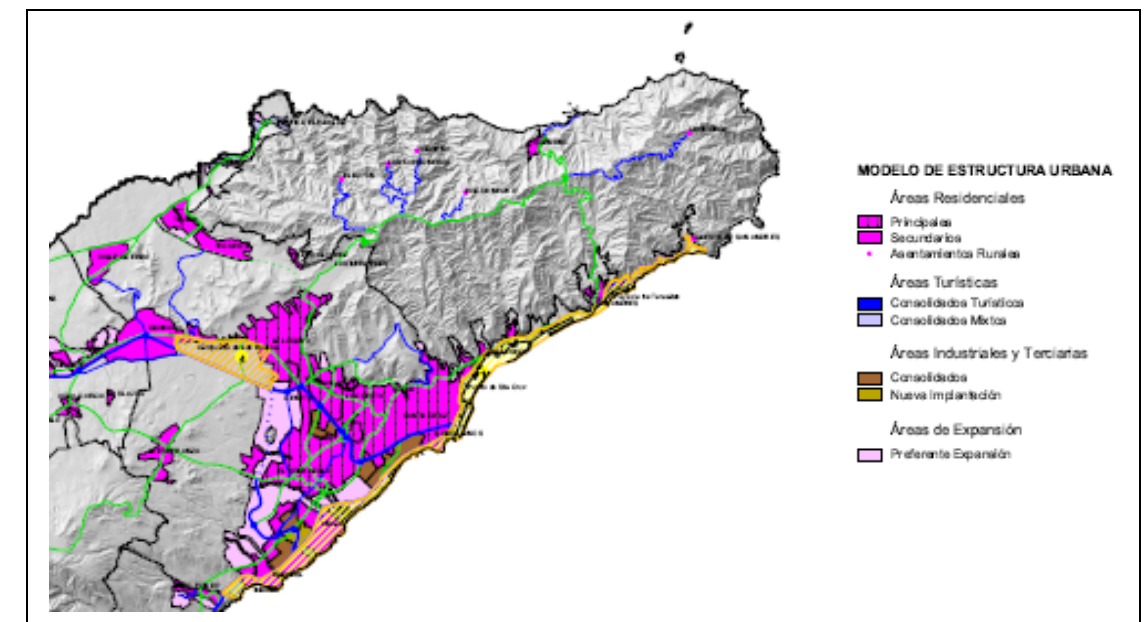
A continuación se analizan los Desarrollos temporales, Clasificación y categorización del suelo, Redes Viarias y Políticas y medidas relativas al transporte de las 8 comarcas de interés para el presente Plan Territorial Especial.

En el documento “Planos de Información” Apartado 0. Marco Urbano y Territorial se incluyen mapas con el modelo de Estructura Urbana y la Clasificación de Suelos definida en el PIOT.

4.3.1. Área Metropolitana

Situada en el noreste de la isla, engloba los municipios de Santa Cruz, La Laguna, Tegueste y El Rosario, salvo la parte de los tres primeros municipios que forman parte del Parque Rural de Anaga y la parte de El Rosario que forma parte del Paisaje Protegido de Las Lagunetas. Su superficie aproximada es de 16.726 hectáreas.

Desarrollo temporal. Lo más destacable ha sido el acelerado crecimiento de Santa Cruz y La Laguna, especialmente el sur y centro de este último en los últimos decenios, englobando entre ambos más de la mitad de la población de la isla, tendiendo a la colmatación de ambos núcleos. El crecimiento poblacional ha rellenado núcleos antiguos creando entidades mayores aunque carentes de articulación urbana suficiente, como ocurre en Tegueste, Tejina o Valle Guerra. Los barrios costeros han sufrido crecimientos mucho más controlados, caso de Bajamar o La Punta del Hidalgo.



I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

Sistema de núcleos urbanos. El PIOT delimita el conjunto de núcleos urbanos que han de concentrar el crecimiento edificatorio de cara al futuro. Los núcleos que componen el sistema de núcleos urbanos se relacionan a continuación.

Tipo	Residencial	
	Denominación	Usos
Núcleo I	Santa Cruz – La Laguna	Residencial y productivo
Núcleos III-a	San Andrés- Las Teresitas	Residencial
	La Esperanza	Residencial
	Valle Guerra	Residencial
	Tegueste-Tejina	Residencial
Núcleos III-b	Guamasa	Residencial
	Taganana	Residencial
	Las Mercedes	Residencial
	Bajamar	Mixto
	Punta del Hidalgo	Mixto

Modelo de estructura urbana

Redes viarias. Actualmente, la dependencia de la TF-5, TF-1, sobrecargadas, y de las vías urbanas por los desplazamientos al interior de las ciudades donde se encuentran los centros administrativos insulares, obligan a actuaciones de carácter global sobre la red viaria.

Esquema del modelo de la red viaria: La intervención sobre la red viaria existente se basa en dar alternativas a los accesos a la ciudad a través de la creación de una vía exterior de circunvalación por el oeste del continuo urbano Santa Cruz-La Laguna, lo que permite liberar la TF-5 para tareas de estructuración urbana de los tejidos actuales; se basa por otro lado en crear un mallado urbano que permita estructurar la ciudad sin tener que depender en exclusiva de la citada TF-5. En esta tarea se incorporaría la vía de cornisa y las vías que unen esta última con la vía exterior siguiendo un recorrido paralelo a las curvas de nivel.

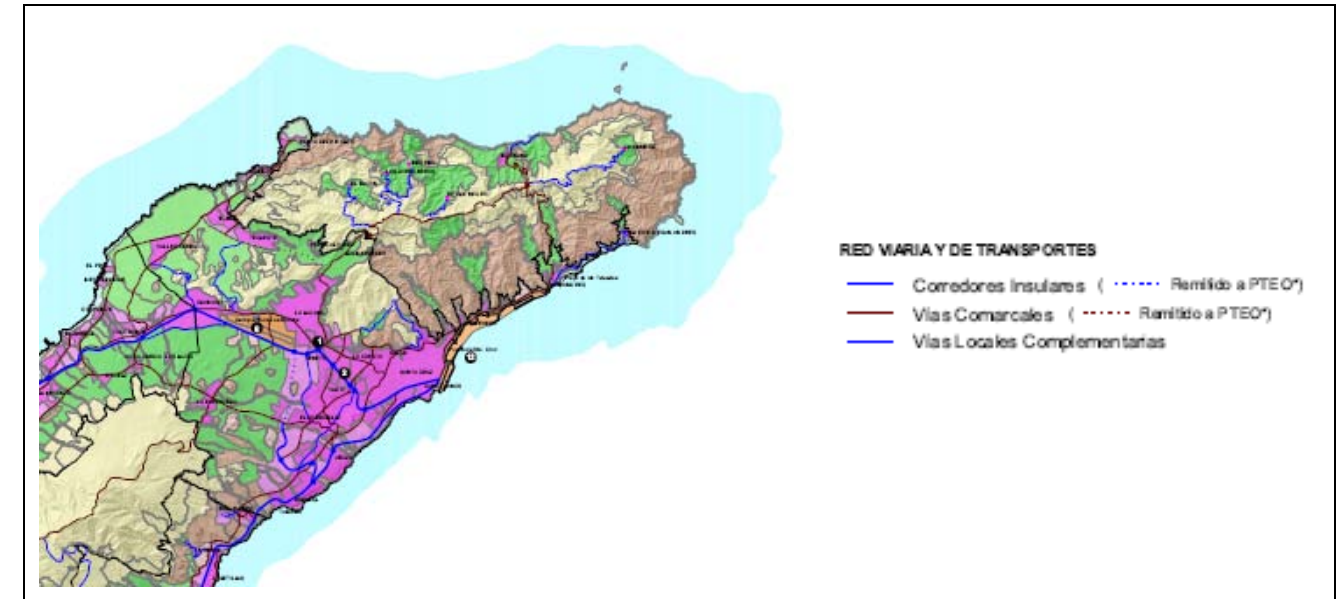
- Primer tramo del corredor insular norte: se corresponde con el trazado actual de la TF-5 desde Santa Cruz hasta la altura de Guajara, desde donde debe continuar en forma de variante al sur del aeropuerto de Los Rodeos hasta volver a coincidir con la actual autopista pasada Guamasa. Serán actuaciones prioritarias las de defensa de su capacidad, corrigiendo la excesiva ocupación edificatoria de sus márgenes, la defensa de su carácter de eje

estructurador de los viarios básicos de la trama urbana metropolitana. Se mejorará el diseño y funcionalidad de los enlaces, primando aquellos que articulan ejes principales del PIOT. A medida que las funciones de tráfico de carácter insular vayan pasando a otras vías se reforzará el carácter urbano de este tramo.

- Segundo tramo del corredor insular norte: se corresponde con la nueva variante de la TF-5 al sur del aeropuerto de Los Rodeos, para cuyo diseño y ejecución habrán de observarse los siguientes criterios:
 - Deberá asegurarse la continuidad de los tráficos del tramo existente hacia y desde la variante en el giro de la futura autopista a la altura de Guajara,
- La nueva variante deberá discurrir con un trazado lo más cercano posible a la pista del aeropuerto. No deberá interferir con los usos urbanos y dotacionales (campus universitario) del entorno.
- Autopista exterior: elemento de nueva ejecución que define el cierre exterior de los dos corredores insulares. Debe establecer una clara discontinuidad en el tejido urbano del área Santa Cruz-La Laguna. Su trazado discurrirá entre el enlace de la variante del corredor norte con la carretera TF-24 hasta la TF-1 en las cercanías de Radazul, con características de autopista y enlazando sólo con viarios integrantes del modelo viario insular, diversificando así los accesos al área metropolitana sin mermar su capacidad.
- Arteria central de La Laguna: corresponde a la reconversión del actual trazado de la TF-5 (sustituido como parte del corredor insular por la variante al sur del aeropuerto) en un eje estructurante urbano de la ciudad de La Laguna.
- Nuevo acceso al aeropuerto: se realizará a través de la actual TF-5 desde el enlace de Guamasa. Por tanto, dicho tramo viario deberá conservar las características viarias que le hagan apto para tal uso.
- Subanillo Guajara-Tacoronte: tiene como función asegurar la articulación respecto al corredor insular norte de la subunidad comarcal de Tegueste-Tejina. En su trazado cabe distinguir los siguientes tramos con condiciones diferenciadas:
 - El primero corresponde a la actual vía de ronda al este de La Laguna que, desde su enlace con la TF-5, debe conectar los ejes comarcales de la Avenida de Los Menceyes y la vía de cornisa así como las principales calles urbanas del este de la ciudad.
 - El segundo tramo discurre desde el enlace de Las Canteras hasta el entorno del núcleo de Tejina, estableciendo una variante a la actual carretera que circunvale los núcleos.
 - El tercer tramo debe discurrir sensiblemente apoyado sobre el actual trazado de la carretera entre Tejina y Tacoronte.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

- Eje costero: está conformado por la actual TF-1, el acceso sur, el frente marítimo de la ciudad (incluyendo el eje portuario) y la autovía a las Teresitas. En el tramo exterior al casco de Santa Cruz tiene la categoría de corredor insular. En el resto se compatibilizará un carácter urbano acorde a la ordenación del frente marítimo con las exigencias funcionales derivadas de la accesibilidad al Puerto y a la zona norte de la ciudad.
- Santa María del Mar-Chumberas: posibilita el trasvase de tráficos entre los corredores norte y sur, en una posición intermedia con respecto a la autopista exterior; el eje debe completarse mediante su prolongación hasta la futura vía de cornisa.
- Ejes longitudinales del suroeste metropolitano: en la amplia ladera entre la autopista del norte y el cierre exterior del corredor insular se ubican diversas tramas heterogéneas que la actuación pública ha venido dotando de una estructuración global con el continuo urbano. De los ejes longitudinales establecidos por el planeamiento para la articulación del área, dos se destacan como componentes el modelo viario: el eje Salud-Chorrillo, que debe llegar desde la vía de cornisa hasta la autopista exterior y enlazar posteriormente con la carretera general del sur en la comarca adyacente del Valle de Güimar; y el eje de la Rambla del Rosario, prolongado a través del viario La Cuesta-Taco hasta la antigua carretera general a La Laguna (y estudiando su posible continuación hasta la vía de cornisa).
- Vía de cornisa: ha de enlazar el eje costero (Barrio de La Alegría) con la ronda este de La Laguna, definiendo el límite norte de la aglomeración metropolitana y ofreciendo un necesario trayecto alternativo de acceso a los barrios altos y a las zonas centrales de Santa Cruz.
- La Laguna-La Esperanza: eje coincidente con la carretera actual a Las Cañadas que finaliza en el enlace con el nuevo trazado del corredor insular al sur del aeropuerto.
- Eje comarcal sur: define un subanillo de borde de la comarca por su extremo sur uniendo la TF-5 con la autopista exterior a la altura del Sobradillo, para, posteriormente, prolongarse como un elemento del mallado transversal de la estructura urbana del suroeste metropolitano.
- Prolongación del eje costero de Acentejo: proveniente de la comarca adyacente, debe circunvalar los núcleos de Valle Guerra y Tejina y llegar hasta Bajamar y La Punta, pudiendo coincidir en parte de su trazado con el subanillo Guajara-Tacoronte.
- Ejes locales complementarios.



Red viaria y de transporte

Políticas relativas al transporte. La característica de la zona es el déficit de la infraestructura del transporte público de viajeros, que requiere que sea abordado desde una visión global del sistema de transporte colectivo dando facilidades a su paso frente al uso de vehículos privados para los desplazamientos con mayor número de usuarios.

Intercambiadores de transporte: Con el objeto de facilitar los intercambios entre el transporte privado y las distintas modalidades de transporte público y entre estas últimas, se pretende la implantación de intercambiadores en el entorno del aeropuerto de Los Rodeos y en el entorno de Añaza, además del ya existente en Cabo Llanos.

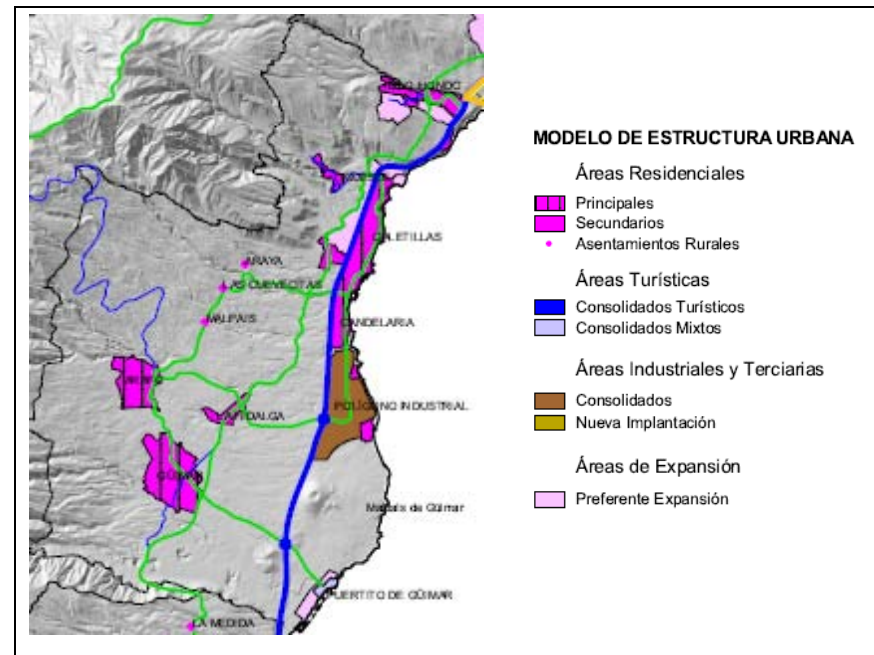
4.3.2. Valle de Güimar

Situada en la vertiente de sotavento, engloba los municipios de Candelaria, Arafo y Güimar. Tiene una superficie aproximada de 7.923 hectáreas.

Desarrollo temporal. La comarca ha sufrido un gran desarrollo poblacional en los últimos años, en los núcleos existentes y especialmente en la franja costera, como es el caso de Candelaria-Las Caletillas y el Puertito de Güimar.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

Clasificación y categorización del suelo



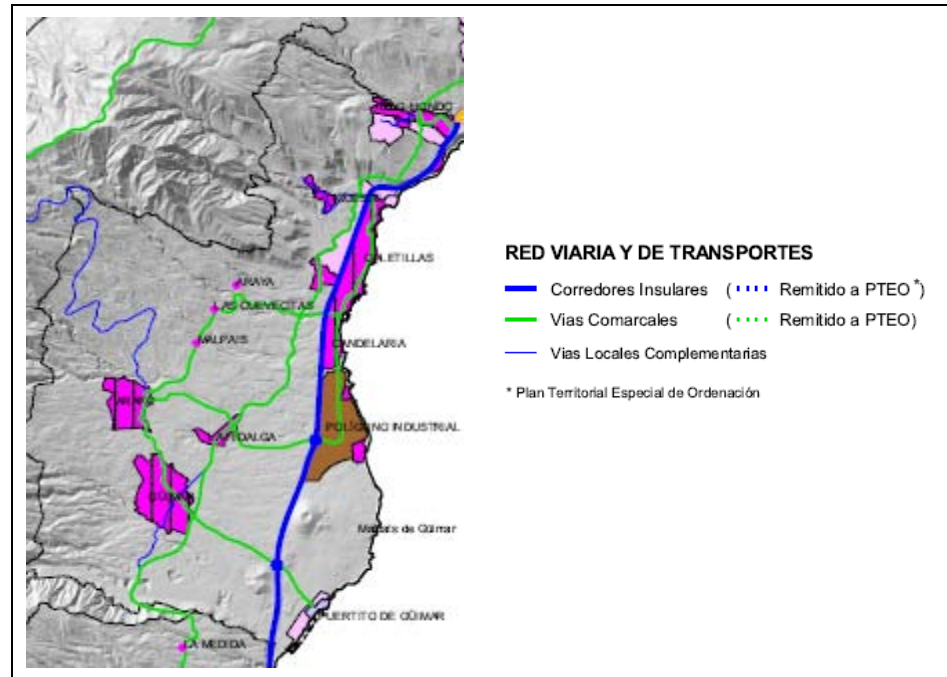
Sistema de núcleos urbanos. El PIOT delimita el conjunto de núcleos urbanos que han de concentrar el crecimiento edificatorio de cara al futuro potenciando la compactación e las cabeceras municipales (Güímar, Arafo y Candelaria). El PIOT incide en la necesidad de mejorar las conexiones con Arafo. Los núcleos que componen el sistema de núcleos urbanos se relacionan a continuación.

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-a	Polígono de Güímar	Productivo
Núcleo II-b	Candelaria-Caletillas	Residencial
	Güímar	Residencial
Núcleos III-a	Arafo	Residencial
	Puertito de Güímar	Residencial
Núcleos III-b	Barranco Hondo	Residencial
	Igüeste de Candelaria	Residencial
	San Francisco Javier- La Hidalga	Residencial

Redes viarias y transporte. Los dos ejes longitudinales, corredor insular sur, TF-1, y el eje de medianías, C-822, conforman la estructura básica del modelo viario. También, hay que destacar los ejes longitudinales de medianías altas y el costero. Por último, el eje transversal costa – medianía.

- Corredor insular: viario fundamental de la comarca; las actuaciones básicas se centran en el tramo comprendido entre los enlaces de Las Caletillas y del Polígono Industrial y se refieren sobre todo a medidas de reserva de suelo y protección de la funcionalidad de la autopista, previendo la ejecución a medio plazo de vías de servicio, remodelación de los nudos y ampliación de las calzadas.
- Eje de medianías: cumple el papel de eje estructurador de los núcleos de medianía (accesos a Barranco Hondo e Igüeste, Arafo y Güímar) así como de las posibles alternativas de expansión urbanística del continuo urbano Caletillas-Candelaria (aguas arriba de la autopista) y del casco de Güímar (como variante sur del núcleo).
- Eje de medianías altas: tiene como finalidad integrar los núcleos de Güímar y Arafo con los de Malpais, Las Cuevecitas y Araya, proporcionando a estos últimos una salida que elimine su actual estructura en “fondo de saco”. Este viario juega un papel secundario en la estructura de la comarca. Si bien desde Arafo hacia el norte será una carretera nueva, habrá de apoyarse en bastantes tramos sobre pistas ya existentes.
- Eje costero: juega un papel secundario en la estructura comarcal pero, a diferencia del de medianías altas, presenta un carácter eminentemente urbano con el fin de estructurar el continuo costero de Caletillas y Candelaria prolongándose en la trama interior del polígono industrial.
- Mallado de la estructura longitudinal: como componentes del modelo comarcal hay cinco ejes transversales, coincidentes todos ellos con viarios existentes que parten desde sus respectivos enlaces con el corredor insular: los accesos a Barranco Hondo e Igüeste, que finalizan en “fondo de saco”, y los que unen Candelaria con Araya, el polígono industrial con Arafo, y Güímar con El Puertito, estos tres cerrados en su límite superior mediante el eje longitudinal de medianías altas.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT



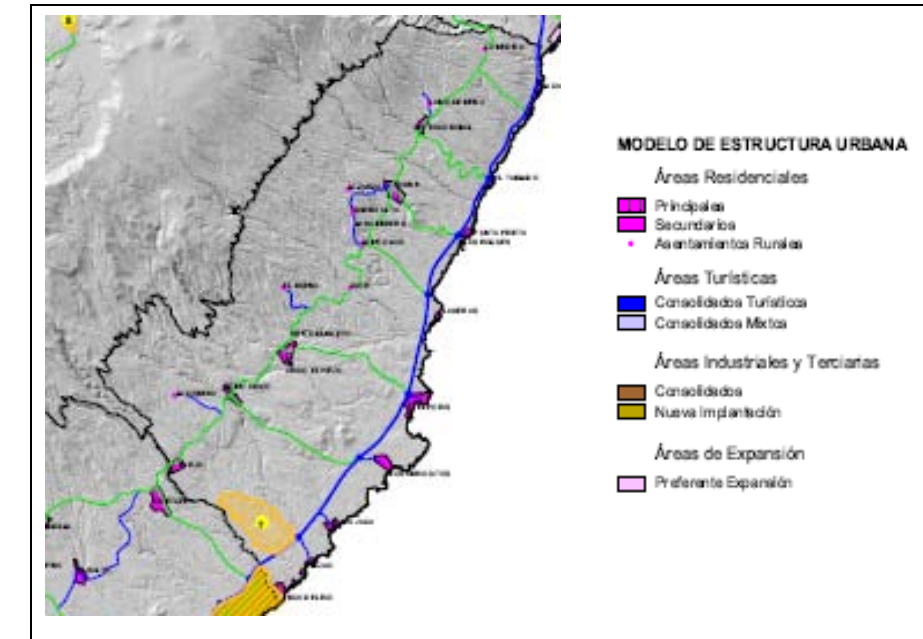
Políticas relativas al transporte

El PIOT no incluye dentro de la comarca Valle de Güimar ninguna medida específica relativa al transporte.

4.3.3. Sureste

Salvo las partes altas que pertenecen al macizo central, engloba los municipios de Fasnia y Arico y la parte del término municipal de Güimar que no se encuentra incluida en el Valle. Tiene una superficie aproximada de 17.257 hectáreas.

Desarrollo temporal. Tradicionalmente, es la zona de medianías la que se ha ido ocupando y en la que están la mayoría de los asentamientos, esencialmente por el aprovechamiento agrícola. Estas zonas no han sufrido crecimientos poblacionales significativos, teniendo una de las densidades más bajas de la isla. Sin embargo, el litoral sí que ha visto cómo la población aumenta, con edificaciones que antiguamente eran segunda residencia y han pasado a convertirse en primera.



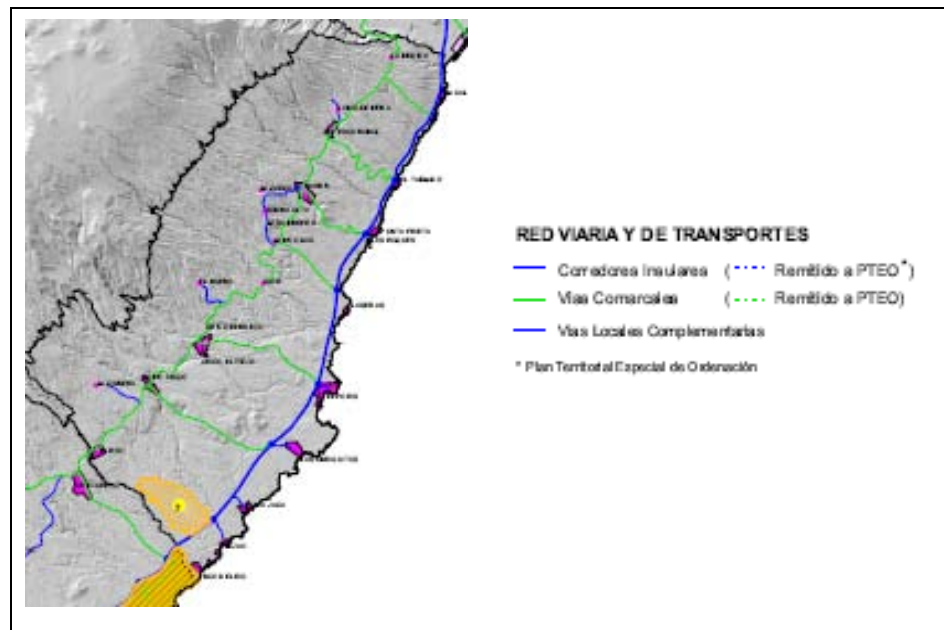
Sistema de núcleos urbanos. El PIOT delimita el conjunto de núcleos urbanos que han de concentrar el crecimiento edificatorio de cara al futuro consolidando tres sistemas de asentamientos: el de los núcleos urbanos en la medianía en el eje de la carretera del sur, el costero y los núcleos rurales evitando la dispersión en la franja entre ejes longitudinales. El Porís de Abona debe reforzar su funcionalidad comarcal.

Tipo	Denominación	Usos
Núcleos III-a	Villa de Arico (Lomo de Arico)	Residencial
	Fasnia	Residencial
Núcleos III-b	El Porís de Abona	Residencial
	El Escobonal	Residencial
	Arico Viejo- Arico el Nuevo	Residencial
	Los Roques	Residencial
	Las Eras	Residencial
	Los Abriguitos (Abades)	Residencial
	Jaca-Listadas	Residencial
	El Río	Residencial

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

Redes viarias y transporte. La estructura viaria comarcal se configura por dos ejes longitudinales de diferente peso (corredor insular y la C-822) conectados entre sí mediante ejes transversales que conectan los nodos de actividad más importantes.

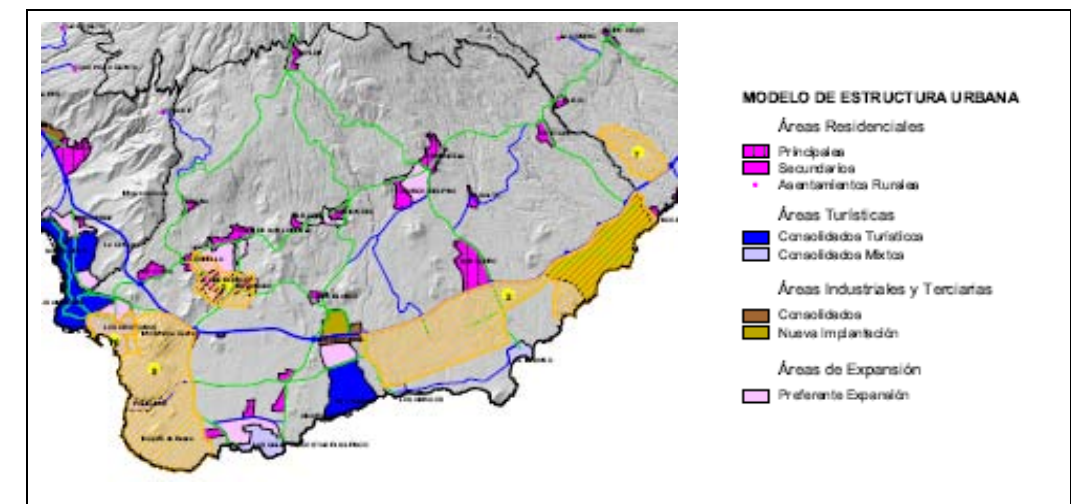
- Corredor insular: eje básico comarcal del que parten los ejes transversales; sus prioridades son la ejecución de vías de servicio y evitar la creación de nuevos accesos.
- Eje de medianías: coincidente con la carretera general del sur, debe recuperar su carácter estructurador de los núcleos de medianías, mejorando sus condiciones de trazado, su tratamiento y funcionalidad viaria.
- Ejes transversales: los constituidos por la conexión "vertical" entre el corredor y el eje de medianías: El Tablado-El Escobonal, Los Roques-Fasnia, Las Eras-Lomo Oliva, El Porís-Arico El Viejo, Los Abades- Lomo de Arico y Barranco del Río-Chimiche.
- Varios complementarios: el modelo viario se complementa con la prolongación de algunos ejes transversales para dar acceso a asentamientos rurales altos (por encima de la carretera general) o a núcleos costeros (por debajo de la autopista del sur).



4.3.4. Abona

Exceptuando las zonas altas adscritas al macizo central, la comarca de Abona incluye los municipios de Vilaflor, Arona, San Miguel y Granadilla, con una superficie de 29.237 hectáreas.

Desarrollo temporal. Hasta mediados del siglo pasado, la zona de medianías era donde se encontraban los asentamientos poblacionales, si bien con conexiones con las zonas costeras. La posibilidad, a partir de los años 50, de llevar agua hasta la costa impulsó la agricultura de la zona costera y con él los asentamientos poblacionales en costa. Durante los años 60, con el desarrollo turístico y la construcción de grandes infraestructuras como la autopista y el aeropuerto facilitaron la colonización de la banda litoral, con núcleos residenciales, turísticos y actividades de servicio.



Sistema de núcleos urbanos. El PIOT prevé el reforzamiento de la estructura de núcleos residenciales compactos a lo largo del eje de medianías (carretera general), priorizando como operación singular estructurante el desarrollo del entorno de Cabo Blanco-Buzanada. En el ámbito litoral colmatación de los núcleos existentes, conservando su carácter mixto turístico-residencial y reforzando o manteniendo su calidad para el uso turístico.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

Tipo	Denominación		Usos
	Denominación		
Núcleo II-a	Polígono de Granadilla		Productivo
	Cabo Blanco-Buzanada		Residencial
	San Isidro		Residencial
Núcleo II-b	Granadilla		Residencial
	Las Chafiras		Productivo y Residencial
Núcleos III-a	Vilaflor		Residencial
	San Miguel		Residencial
	Arona		Residencial
	Las Galletas-Costa del Silencio		Mixto
	El Médano		Mixto
Núcleos III-b	Golf del Sur-Amarilla Golf		Turístico
	Valle San Lorenzo		Residencial
	Los Abrigos		Mixto
	El Palmar		Mixto

No se hace mención al núcleo turístico de Los Cristianos- Las Américas.

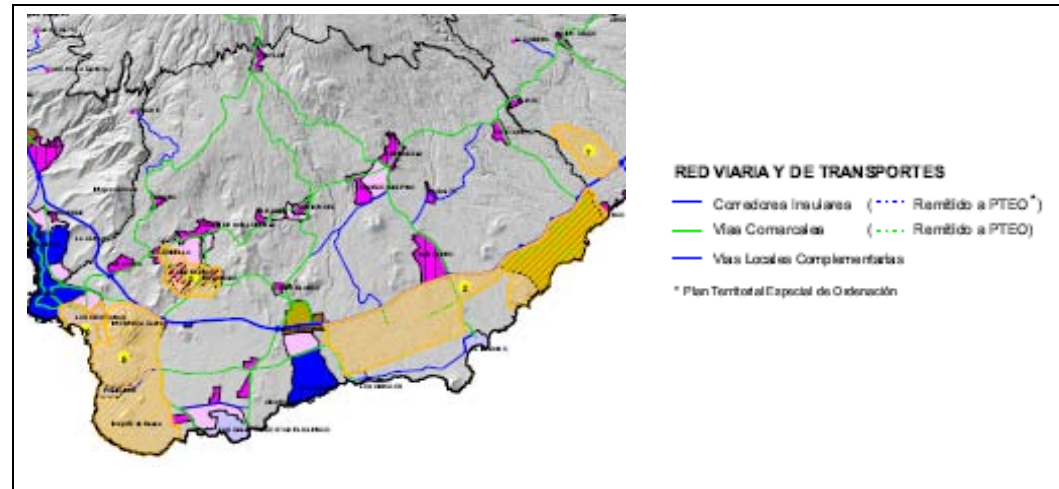
Redes viarias y transporte. Está integrado por dos ejes longitudinales (corredor insular y carretera del sur) que convergen en el acceso a la ciudad de Los Cristianos. Entre ambos parten tres ejes transversales que convergen en Vilaflor y descienden hasta los núcleos costeros, aumentando su importancia territorial conforme se acercan a la costa. Las líneas de intervención en esta comarca son:

- Proporcionar alternativas de comunicación entre los núcleos y áreas de la comarca alternativos a la TF-1.
- Extraer los tráficos de comunicación insular de la zona turística.
- Disuadir progresivamente el acceso rodado a los espacios más centrales de los cascos urbanos mediante distintas políticas complementarias (transporte público, aparcamientos periféricos, descentralización de usos terciarios, etc.).
- Aumentar progresivamente el protagonismo del transporte colectivo, dando facilidades a su paso, frente al uso del vehículo privado para los desplazamientos con mayor número de usuarios.

Configuración general de la propuesta de intervención: se propone un reforzamiento de la estructura de comunicación paralela a la autopista, creando vías que absorban tráficos entre núcleos costeros próximos, reforzando el papel de la carretera general del sur y previendo vías de servicio de la TF-1, todo ello con la finalidad de liberar a esta última vía de tráficos parásitos de comunicación entre núcleos próximos. Es preciso, asimismo, una labor de mejora e incremento de la capacidad de enlaces que permita evitar los estrangulamientos que se producen en algunos de ellos.

- **Corredor insular:** coincide con el trazado actual de la TF-1 desde el límite con la comarca sureste hasta la altura de la montaña de Guaza, desde donde se habrá de desviar hacia el norte a fin de circunvalar el núcleo turístico consolidado de Las Américas. Sobre cada uno de estos dos tramos se establecen diferentes criterios donde destaca la reconversión de la actual autopista en arteria urbana en la zona de las Américas y la ejecución de una nueva vía para los tráficos insulares al norte de la actual.
- **Eje de medianías:** coincide con la C-822 y es el estructurador fundamental de los principales núcleos de medianías.
- **Subanillo central:** articula los núcleos de Arona, La Camella, Cabo Blanco, Buzanada y Aldea Blanca. Este eje tiene un carácter complementario de los longitudinales, pero adquiere una importancia clave en la articulación de la operación residencial de Cabo Blanco.
- **Eje transversal Vilaflor-Arona-Los Cristianos:** esta carretera deberá conservar el trazado existente y adoptar su carácter al de recorrido paisajístico y turístico, así como al de eje de estructuración comarcal de sus principales núcleos.
- **Eje transversal Vilaflor-San Miguel-Costa.**
- **Eje transversal Vilaflor-Granadilla-El Médano:** su tramo superior coincide básicamente con la C-821 y a su paso por San Isidro se resolverá mediante una variante.
- **Ejes longitudinales costeros** que garantizan la continuidad viaria aguas abajo del corredor insular.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT



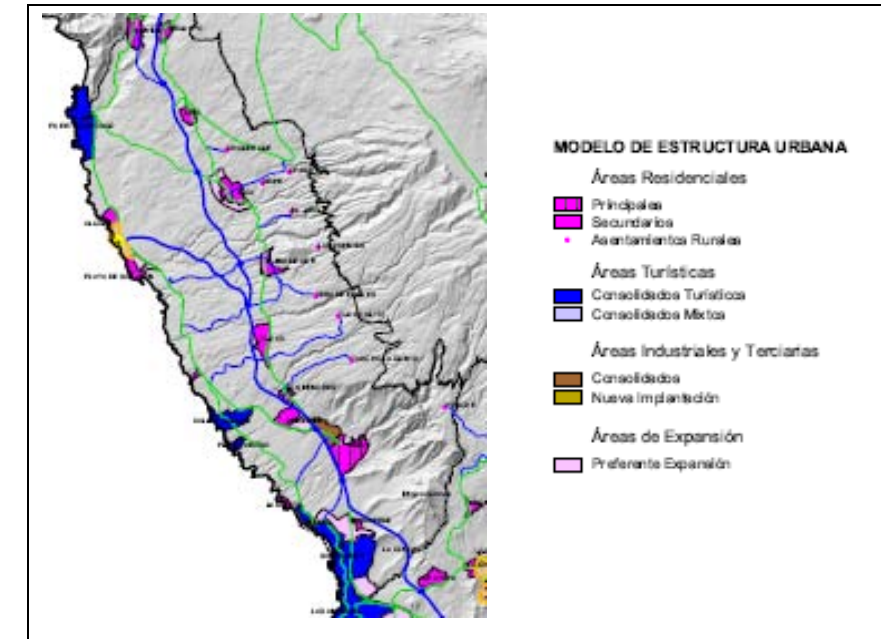
Políticas relativas al transporte

El PIOT expone la importancia del Puerto de Los Cristianos, aunque se prevé su futura sustitución por el de Fonsalía y del futuro Puerto de Granadilla con un entorno adecuado para actividades ligadas al puerto. También destaca el Aeropuerto Reina Sofía, potenciando usos terciarios asociados a este nodo de comunicaciones.

4.3.4.1. Suroeste

Engloba partes de los municipios de Santiago del Teide, Guía de Isora y Adeje, con una superficie aproximada de 17.143 hectáreas.

Desarrollo temporal. Los asentamientos se localizaban en medianías, en zonas aptas para el cultivo. Más tarde, el desarrollo de la agricultura intensiva facilita la ocupación de tierras bajas y la aparición de barrios junto a las plantaciones. Desde los años 60, la aparición del turismo en masa y la construcción de grandes infraestructuras provocan la ocupación masiva de las zonas costeras.



Sistema de núcleos urbanos. El PIOT propone una estructura de asentamientos basada en el fomento del desarrollo residencial compacto de los núcleos de mayor capacidad de crecimiento, la recualificación y consolidación del modelo de ocupación turística litoral y de eventuales enclaves intermedios, y la recuperación patrimonial de los núcleos rurales altos; evitando la dispersión de edificaciones en el territorio.

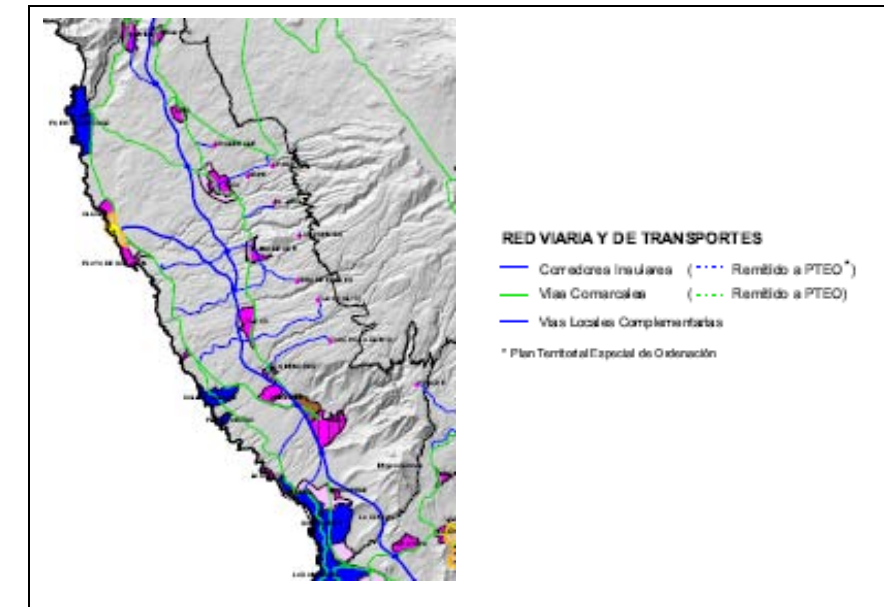
Tipo	Denominación	Usos
Núcleo III-a	Guía de Isora	Residencial
	Tamaimo	Residencial
	Santiago del Teide	Residencial
	Abama (Playa San Juan)	Turístico
Núcleo III-b	Armeñime	Residencial
	Los Menores	Residencial
	Tijoco	Residencial
	Tejina de Guía	Residencial
	Chío	Residencial
	Arguayo	Residencial
	Piedra Hincada	Residencial
	Urbanizaciones costeras	Residencial

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

Redes viarias y transporte

- Criterios generales de actuación: el modelo viario y de transportes de la comarca basada en dos ejes longitudinales (costero y de medianías) comunicados entre sí transversalmente por vías de menor entidad en sentido costa cumbre. Los dos viarios longitudinales, y en general los que constituyen el sistema viario básico de la comarca, han de ser objeto de un profundo proceso de remodelación, ya que dan evidentes muestras de sobresaturación.
- Corredor insular sur: prolongación de la actual TF-1, cuyo primer tramo habrá de trazarse cercano y sensiblemente paralelo a la C-822, de forma que ésta se vincule directamente a la futura autovía como eje articulador de los asentamientos urbanos. El segundo tramo ha de girar hacia la costa desde un punto entre Tijoco y Tejina de Guía, para llegar hasta la Operación Singular Estructurante de Fonsalía y el nuevo puerto insular. El corredor insular sur, en los dos tramos en que discurre por la comarca, tendrá características de autovía, separada de usos urbanos y edificatorios, y en la concreción de su trazado se preverán sólo enlaces con aquellos elementos que sean integrantes del modelo viario comarcal.
- Corredor insular oeste: nace desde el giro del corredor insular sur hacia la costa y deberá prolongarse hasta el final de la comarca para continuar a enlazar con el corredor norte, manteniéndose en las cercanías de los núcleos principales de medianía. La intervención será por fases previendo a largo plazo la posibilidad de que tenga carácter de autopista en todo su recorrido; su ejecución incluirá la mejora de los accesos a los núcleos residenciales existentes y la restricción de accesos al resto del territorio, de modo que se centralice el crecimiento residencial en los citados núcleos.
- Eje costero: ha de cumplir la función de articular los núcleos costeros y, al mismo tiempo, definir el límite del subámbito turístico litoral en el tramo entre La Caleta y Los Gigantes.
- Eje Adeje-costa: elemento diagonal de estructuración comarcal, que sensiblemente sigue el tramo de la TF-6237 hasta su unión con el eje costero preferentemente en el enlace con el viario transversal de subida a Tijoco.
- Eje Guía-Los Gigantes: elemento diagonal en parte coincidente con la TF-623 y que debe llegar al enlace del eje costero con la TF-1481 de Los Gigantes a Santiago del Teide.
- Eje Los Gigantes-Erjos: elemento que estructura la subunidad comarcal del Valle de Santiago y que coincide en su primer tramo con la TF-1481 y en el segundo con la C-820.
- Ejes transversales: la estructura viaria comarcal se completa con una serie de elementos menores de trazado sensiblemente transversal y que coinciden con carreteras existentes, si bien requieren en muchos casos de mejoras puntuales. Entre los corredores insulares sur y oeste, estos ejes son escasos. Por encima del corredor oeste, se disponen una serie de ejes que permiten el

acceso desde éste a los asentamientos rurales de las zonas altas (Taucho-La Quinta, Tijoco Alto, Vera de Erques, El Jaral, Aripe-Chirche, Chiguerge, Valle de Arriba).



Políticas relativas al transporte

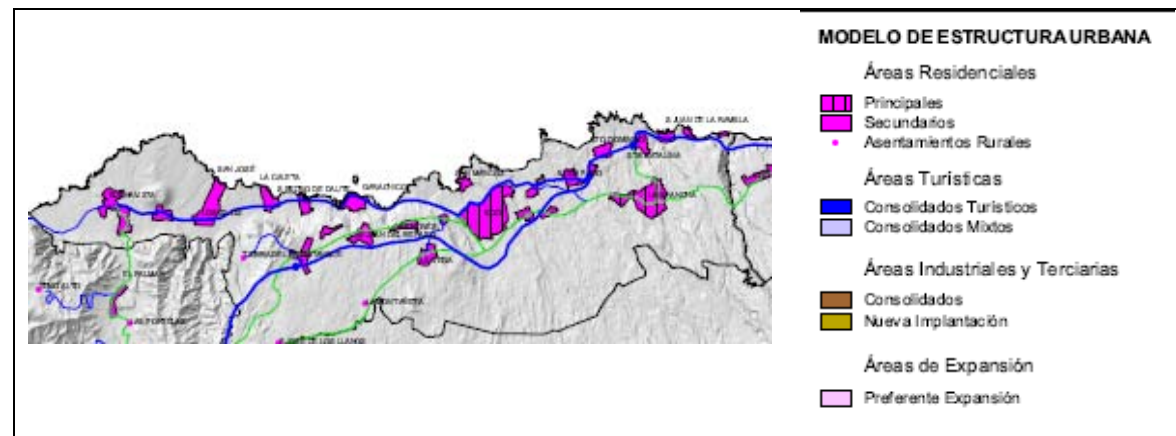
El PIOT menciona el futuro puerto de Fonsalía en materias relativas al transporte, de importancia de cara al transporte de personas y mercancías.

4.3.4.2. Icod – Daute – Isla Baja

Engloba los municipios de San Juan de la Rambla, La Guancha, Icod, Garachico, El Tanque, Los Silos y Buenavista, salvo las partes que pertenecen al macizo central de los cinco primeros términos municipales y al Macizo de Teno en los tres últimos. Tiene una superficie aproximada de 11.593 hectáreas.

Desarrollo temporal. La agricultura en las medianías bajas propició desde muy pronto los asentamientos poblacionales, dando origen a núcleos como Icod o Garachico concentrados y a un doblamiento disperso basado en la estructura agrícola. Sin embargo, la reciente evolución ha tendido a la dispersión, especialmente en la franja por debajo de los 500 metros, salvo algunos núcleos principales (Icod, La Guancha) que han visto reforzado su peso. En la subunidad isla baja, aunque con menor peso demográfico, la necesidad de conservar suelos para el cultivo intensivo ha frenado la dispersión, encontrando núcleos concentrados como Garachico, Los Silos o Buenavista.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT



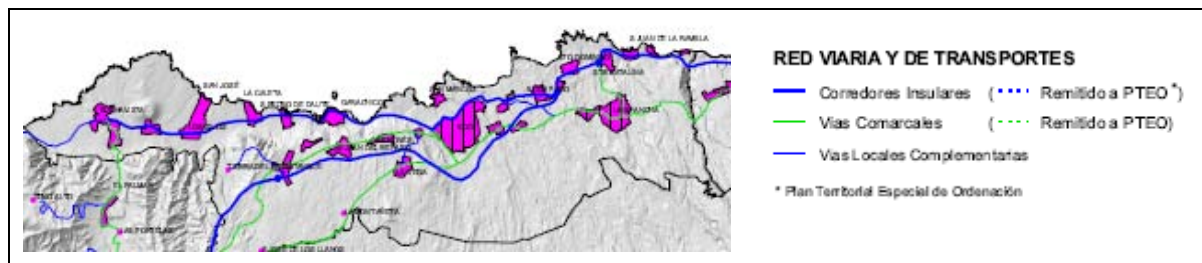
Sistema de núcleos urbanos. El PIOT configura Icod (tanto por su peso relativo como por su posición central en el modelo de ordenación) como el núcleo principal con función de cabecera comarcal. El PIOT delimita los perímetros de los cascos urbanos y sus ensanches con el criterio de priorizar sobre ellos la inversión pública en urbanización y equipamientos, así como el crecimiento residencial de la comarca.

Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-b	Icod	Residencial
	Las Almenas-Buen Paso	Productivo y residencial
Núcleo III-a	La Guancha-San José	Residencial
	Garachico	Residencial
	El Tanque	Residencial
	Los Silos-San José	Residencial
Núcleo III-b	Buenavista	Residencial
	San Juan de La Rambla-Las Aguas	Residencial
	Genovés	Residencial
	San Juan del Reparó	Residencial
	La Vega	Residencial
	San José de los Llanos	Residencial
	La Caleta	Residencial
	San Bernardo	Residencial
	Santa Catalina-Santo Domingo	Residencial

Redes viarias y transporte. Actualmente, el eje costero, que atraviesa la comarca desde su límite con la del valle de La Orotava hasta Buenavista, y dos ejes longitudinales, uno de medianías altas y la carretera general al oeste de Icod, y cuatro ejes transversales que unen costa y cumbre conforman el modelo de la red viaria. La actuación prevista comprende una variante al corredor insular con mayor capacidad de tráfico y la comunicación de la Isla Baja con el sur de la isla mediante un nuevo corredor comarcal bajo la cumbre de Bolico.

- Corredor insular norte: en su primer tramo (desde el Valle de La Orotava hasta el corredor insular oeste) debe tener características de vía de alta capacidad y trazado muy cercano a la carretera actual. El segundo tramo es el definido por la variante norte de Icod y su prolongación hasta Buenavista).
- Corredor insular oeste: su trazado quedará definido en el entorno de Icod por la variante sur del núcleo, a cota inferior a la del eje de medianías altas y atendiendo especialmente a su conexión con el entramado urbano de forma que se realice a través del mínimo número de enlaces posibles. Tendrá un trazado próximo a la actual C-820 para dar servicio a los núcleos de medianías, hasta llegar a la comarca del suroeste por encima del núcleo de Santiago del Teide. El corredor insular oeste (de nueva ejecución en todo su recorrido dentro de la comarca) debe resolverse con características de trazado de vía de alta capacidad.
- Carretera general del norte: coincide con la actual C-820 desde Icod (en su conexión con la variante oeste del casco que enlaza los corredores insulares norte y oeste) hasta Santiago del Teide. Esta carretera deberá adoptar su carácter al de recorrido paisajístico y turístico y al de eje de estructuración comarcal de sus principales núcleos (Genovés, San Juan de Reparó, El Tanque, Ruigómez).
- Eje de medianías altas: es la continuación de uno de los ejes longitudinales de la comarca del Valle de La Orotava que, proveniente de Los Realejos (TF-221) llega a La Guancha y sigue hasta la parte alta del núcleo de Icod, definiendo el límite superior y estructurando las áreas de crecimiento residencial de las medianías en ese sector. A partir de Icod, este eje coincide sensiblemente con viarios existentes y debe enlazar y articular los núcleos de El Amparo, La Vega, La Montañeta y San José de Los Llanos; para finalizar en su actual enlace con la carretera general del norte a la altura del puerto de Erjos.
- Ejes transversales: el modelo viario se completa con ejes transversales que conectan los elementos ya descritos y crean un mínimo mallado de la estructura comarcal. Tienen un carácter secundario.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT



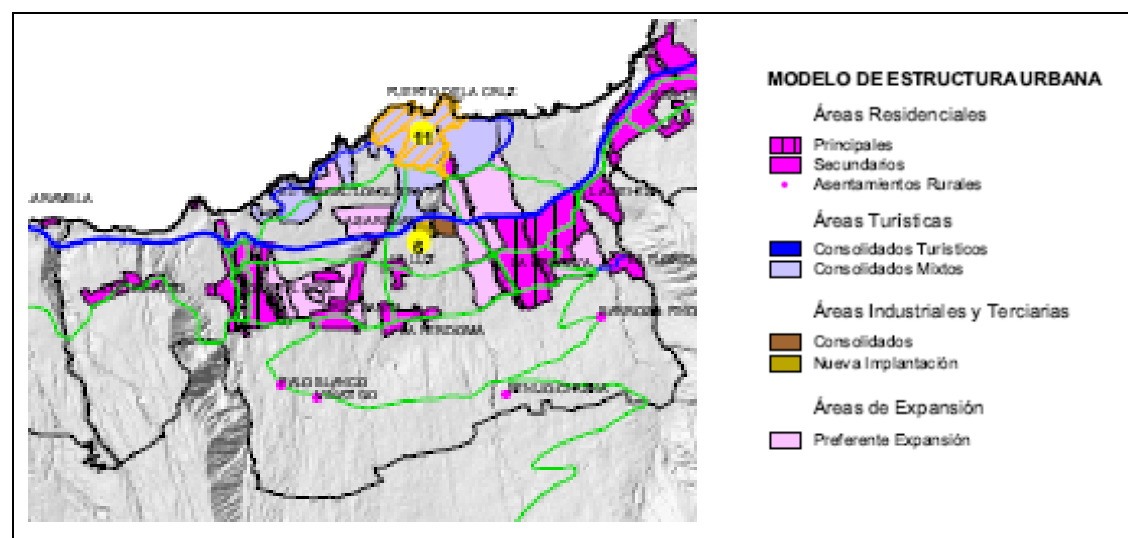
Políticas y medidas relativas al transporte

El PIOT no incluye ninguna medida específica en materia de transporte en esta comarca.

4.3.4.3. Valle de La Orotava

Engloba los municipios de La Orotava, Los Realejos y Puerto de la Cruz, excepto las partes altas de los dos primeros que pertenecen al Macizo Central. Su superficie aproximada es de 7.216 hectáreas.

Desarrollo temporal. Fue rápidamente poblada debido a la riqueza agrícola de la comarca. Actualmente es una de las comarcas más pobladas, tanto en medianías como en costa como consecuencia de las dos actividades económicas principales: la agricultura y el turismo. El crecimiento se ha producido de dos formas; por un lado, el crecimiento edificatorio disperso, especialmente en la franja de medianías relacionado con la agricultura, y por otro lado, la expansión de las áreas urbanizadas, tanto en base a ensanches turísticos del Puerto de la Cruz y otros ámbitos de costa como a piezas de suelo residencial en medianías.



Sistema de núcleos urbanos. El PIOT pretende potenciar la compactación de los núcleos de La Orotava, Los Realejos y El Puerto de la Cruz, formando un sistema de núcleos principales, urbanizados, equipados y correctamente insertos en la estructura territorial; acotar el crecimiento de los núcleos menores completando sus tramas; y limitar los procesos de edificación dispersa a áreas acotadas de la comarca, reconduciéndolos hacia formas de asentamiento compatibles con el modelo de ordenación.

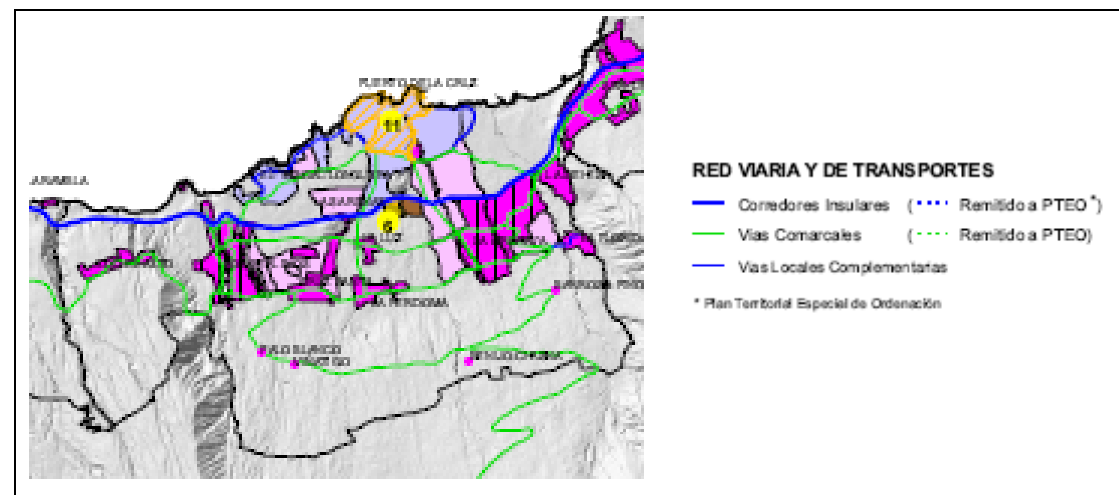
Tipo	Denominación	Usos
Núcleo II-a	La Orotava	Residencial
	Los Realejos	Residencial
	Puerto de la Cruz	Residencial
Núcleo II-b	San Jerónimo-Las Arenas	Residencial
Núcleo III-a	Sistema de núcleos de la medianía central (La Candía, La Luz, La Perdoma, etc)	Residencial

Redes viarias y transporte. La estructura viaria de la comarca está organizada en torno a la articulación longitudinal de los dos primeros cascados principales de medianía (La Orotava y Los Realejos) y su relación con el área urbana del Puerto de la Cruz, buscando reforzar el modelo de ordenación de los asentamientos.

- Corredor insular: asegura la continuidad con las comarcas adyacentes y contiene los puntos de articulación y enlace fundamentales del conjunto de la estructura viaria comarcal. Constituye el viario básico del Valle.
- Ejes de medianías: la franja comprendida entre los núcleos de La Orotava y Los Realejos requiere el reforzamiento de sus viarios longitudinales, especialmente las carreteras TF-2211 y TF-212 con la mejora de trazados y capacidad de tráfico, manteniendo su carácter estructurador de los distintos núcleos intermedios entre ambos.
- Ejes transversales: Resulta fundamental una simplificación y jerarquización de la actual malla territorial del Valle, limitando el número de sus enlaces con el corredor insular y garantizando la continuidad y funcionalidad viaria de cada uno de los que resulten parte del modelo comarcal.
- Subanillo costero: debe discurrir entre los enlaces extremos del corredor insular a modo de circunvalación de las urbanizaciones costeras (especialmente del Puerto de la Cruz).

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

- Eje de medianías altas: la estructura longitudinal de la comarca se completa con un eje que, desde la carretera de acceso al Portillo hasta la parte alta de Los Realejos, articula los núcleos menores de las medianías altas del Valle.
- Otros ejes longitudinales: dentro de la comarca existen dos ejes longitudinales que funcionalmente son continuación de carreteras de las comarcas vecinas. El primero es el remate del eje de medianías de Acentejo que desde Santa Úrsula continúa hasta la Cuesta de la Villa y por la falda de la ladera llega hasta el núcleo de La Orotava. El segundo es el eje de medianías altas de Daute que viene desde La Guancha sensiblemente coincidente con la TF-221 hasta Icod el Alto para rematar en la parte alta de Los Realejos enlazando con la estructura viaria del Valle.
- Acceso al Portillo: eje transversal que desde el núcleo de La Orotava asciende hasta el Parque Nacional y que pertenece funcionalmente al Macizo Central.



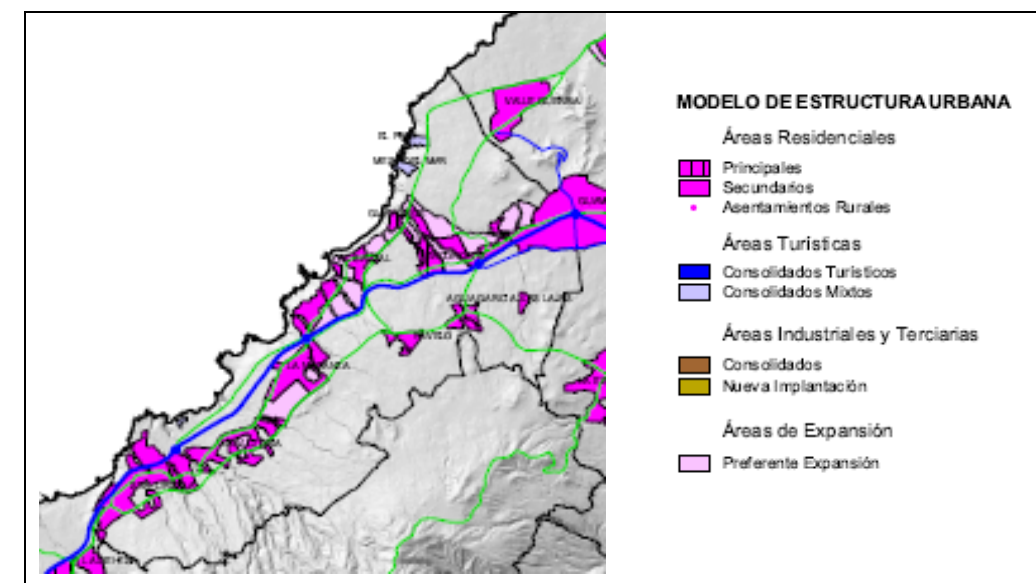
Políticas relativas al transporte

No se plantean medidas específicas sobre el transporte en esta comarca.

4.3.4.4. Acentejo

Incluye los términos municipales de Tacoronte, El Sauzal, La Matanza, La Victoria y Santa Úrsula, exceptuando las partes altas de estos municipios que pertenecen al Macizo Central.

Desarrollo temporal. Vinculado a la comunicación entre La Laguna y La Orotava a través del camino real se desarrolló la población de esta comarca, típicos núcleos agrícolas de medianías. El desarrollo turístico, la agricultura intensiva y la construcción de la autopista cambian los patrones de desarrollo, densificándose las edificaciones en base a la red de caminos existentes. El crecimiento actual está relacionado con la actividad turística del Puerto de la Cruz así como con la acogida de residentes suburbanos del área metropolitana.



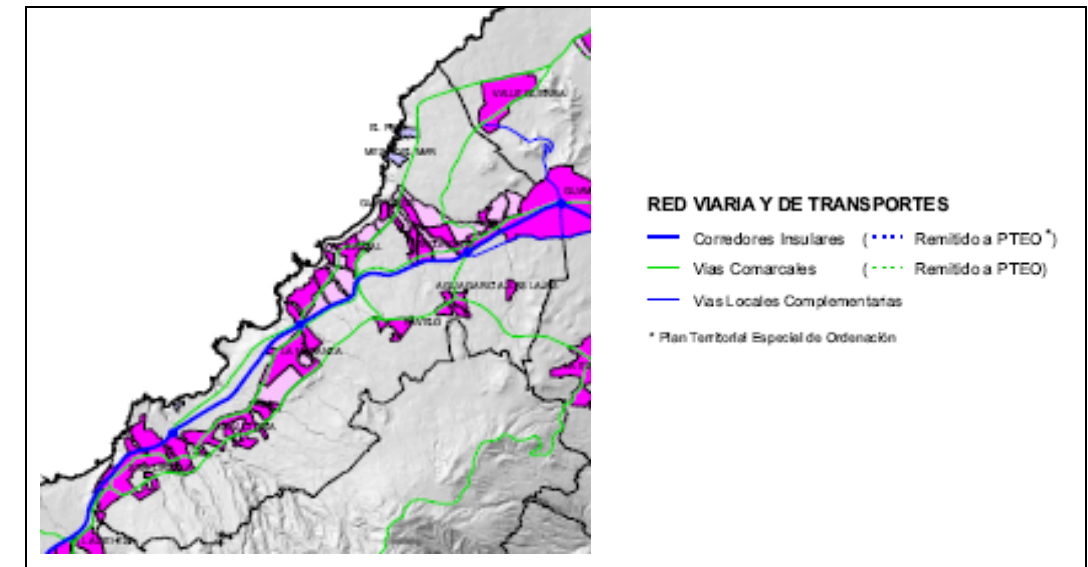
Sistema de núcleos urbanos. El PIOT pretende reconducir los procesos de edificación a un sistema de núcleos urbanizados compactos en los que se concentre el crecimiento y, al mismo tiempo, acotar la ocupación dispersa del territorio en determinados ámbitos, reconduciéndola a formas de orden compatibles con el modelo comarcal.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

Tipo	Denominación		Usos
	Usos		
Núcleo II-b	Tacoronte		Residencial y productivo
Núcleo III-a	El Sauzal		Residencial
	La Matanza		Residencial
	La Victoria		
Núcleo III-b	Santa Ursula		
	Ravelo		Residencial
	Agua García		

Redes viarias y transporte. La estructura viaria de la comarca queda configurada por cuatro ejes viarios que articulan longitudinalmente la banda más antropizada y que se conectan transversalmente; en la parte norte (T.M. Tacoronte) se disponen dos elementos que cierran el modelo viario de la comarca metropolitana.

- Corredor insular: viario fundamental de la comarca; las actuaciones, manteniendo sus actuales características, deben dirigirse a la protección de su carácter de autopista (supresión de accesos directos y reserva para ampliación) y reordenación de los enlaces en coherencia con el resto de elementos del modelo viario comarcal.
- Eje de medianías: estructurador básico de los núcleos mayores de la medianía (Tacoronte, La Matanza, La Victoria, Santa Ursula), debe compatibilizar una alta capacidad de servicio con el carácter de eje ordenador básico de una estructura urbana expansiva.
- Eje de medianías altas: Su función es articular los barrios altos de la comarca (Los Altos, La Resbala, San Antonio, Ravelo) y definir el límite superior de los procesos de urbanización de la medianía.
- Eje costero: viene desde La Punta del Hidalgo con el fin de articular los núcleos costeros de los municipios de la comarca (El Prís, Mesa del Mar, Guayonge, El Calvario, núcleo y urbanizaciones costeras del Sauzal, La Quinta)
- Mallado de la estructura longitudinal: los viarios transversales que interconecten los ejes longitudinales deberán garantizar la máxima coherencia del modelo global, especialmente en los enlaces del corredor insular (destaca el eje entre El Sauzal y Ravelo que en el nudo con la TF-5 deberá enlazar también con la prolongación de la carretera del norte).
- Subanillo Guajara-Tacoronte: estructura la subunidad Tegueste-Tejina-Valle Guerra de la comarca metropolitana para enlazar en Tacoronte con el corredor insular.
- Subanillo sur del área metropolitana: pertenece funcionalmente a la comarca metropolitana.



Políticas relativas al transporte

El PIOT no incluye medidas o políticas específicas en esta comarca.

5. OTROS CONDICIONANTES NORMATIVOS PARA EL PTEOTT

Como condicionante para determinaciones futuras del PTEOTT, además de las Directrices de Ordenación General y del PIOT, existen otros instrumentos de ordenación de rango inferior como el Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo de Tenerife, el Plan Territorial Especial de Ordenación del Viario del Área Metropolitana y los Planes Territoriales Parciales de ordenación de varias comarcas. Por último existen otros documentos de planificación estrictamente sectorial, como es el caso del Plan Estratégico de Transportes de Canarias (PETCAN) que exponen las actuaciones previstas por el Gobierno de Canarias en materia de transportes.

Actualmente se encuentra en redacción el PTEOI del Tren del Norte.

5.1. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA

El 21 de febrero de 2007 se publica en el BOC el ANUNCIO de 5 de febrero de 2007, relativo a la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife. En el citado documento, se analizan en este apartado las actuaciones viarias previstas en el documento titulado "Plan Territorial Especial del viario del área metropolitana".

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

El documento pretende desarrollar los objetivos propuestos en el PIOT para esta área, señalando:

- 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.

Entre los objetivos de ordenación desde el punto de vista del transporte se extraen los relacionados con el transporte público y la intermodalidad:

- Garantizar la conectividad con las redes de transporte público con el fin de garantizar la consecución de un modelo de ordenación multimodal.
- Se deberán establecer conexiones de primer nivel con los principales intercambiadores de transporte.

En el documento, quizás como consecuencia de que este PTE aún no había sido redactado no se detallan propuestas ni determinaciones referidas a la consecución de los objetivos.

Las nuevas actuaciones se resumen en tres infraestructuras:

- La autopista exterior
- La circunvalación norte
- El tramo oeste de la vía de ronda de La Laguna

El modelo viario propuesto en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife se basa fundamentalmente en la necesidad de mejorar la funcionalidad de los recorridos insulares a su paso por la conurbación Santa Cruz – La Laguna, y en la necesidad de dotar citado núcleo de una estructura viaria que aumente la accesibilidad desde el exterior, actualmente centrada en unas pocas vías.

La consecución de ambos objetivos tiene como principal punto de referencia la ejecución de una nueva infraestructura, denominada Autopista exterior, que mediante la unión de los corredores insulares norte y sur en un área exterior al continuo urbano de Santa Cruz – La Laguna, consiga separar los tráficos insulares de los propios de la conurbación, y sirva de elemento fundamental en la estructuración de las diferentes opciones de acceso desde el exterior.

El modelo contempla que los accesos principales desde el exterior se asocien a los tramos de penetración del corredor insular sur, TF-1, y del corredor insular norte, TF-5, con lo que la red principal del nuevo modelo viario estaría conformada, por la TF-1, la TF-5, la Autopista exterior y la variante de la TF-5 a su paso por La Laguna.



Imagen nº 1: Modelo propuesto en el PTEO del Sistema Viario del Área Metropolitana.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

LA AUTOPISTA EXTERIOR

La función de esta vía es cerrar el anillo insular mediante la conexión de la TF-5 y la TF-1, separando los tráficos insulares de los metropolitanos, al permitir que los tráficos de largo recorrido no se adentren en el continuo urbano de La Laguna y Santa Cruz.

La disposición de la Autopista Exterior permite configurar una variante a la Tf-5 a su paso por La Laguna, evitando que los movimientos insulares con destino Santa Cruz discurran por la principal arteria de distribución de tráfico de La Laguna, recuperando ésta con un carácter más urbano.

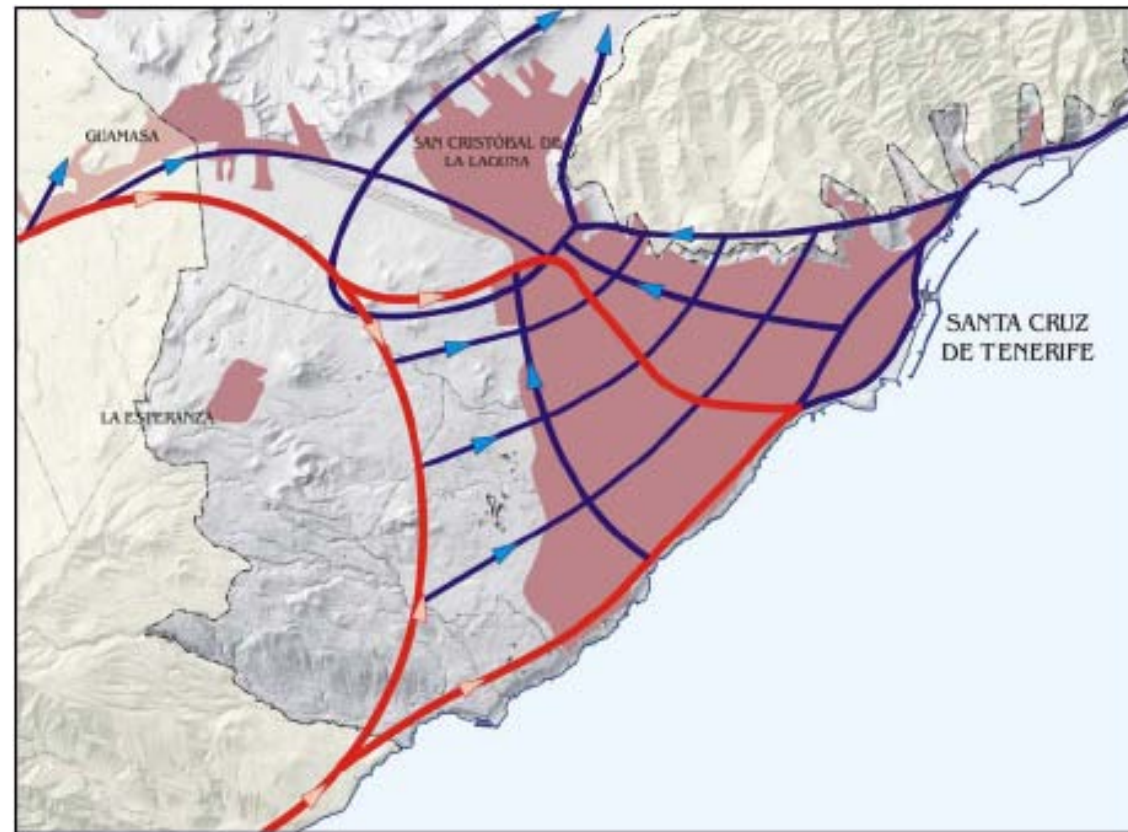


Imagen nº 2: Esquema funcional de la Autopista Exterior y el sistema viario metropolitano.

LA CIRCUNVALACIÓN NORTE

Esta vía busca la conexión entre Santa Cruz y La Laguna a través del borde sur del macizo de Anaga con el objetivo de mejorar la accesibilidad a los barrios altos del área metropolitana, creando una alternativa a la Avenida de Los Menceyes y TF-5.



Imagen nº 3: Trazado de la Circunvalación Norte.

Se trata de una vía de alta capacidad con intersecciones con el viario urbano básico.

LA VÍA DE RONDA DE LA LAGUNA

El tramo oeste de la vía de ronda permite acceder al corredor insular de forma complementaria al tramo este, actualmente en servicio.

Según el documento esta actuación adquiere especial importancia para optimizar la accesibilidad a Tegueste y para controlar los tráficos de paso por el casco histórico de La Laguna.

En el Plan Territorial se propone que la conexión con el anillo insular se realice al sur del aeropuerto de Los Rodeos tras su paso bajo las pistas del mismo (tramo oeste), de forma que el acceso a este se produzca desde el sur.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT



Imagen nº 4: Esquema funcional de la Vía de Ronda de La Laguna.

5.2. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA TRANVIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA

El Plan Territorial Especial de Ordenación del sistema tranviario de Santa Cruz de Tenerife fue aprobado de manera definitiva por el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Santa Cruz de Tenerife en la sesión del 26 de noviembre de 2002, y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia el 9 de diciembre de 2002. Posteriormente se han aprobado dos modificaciones:

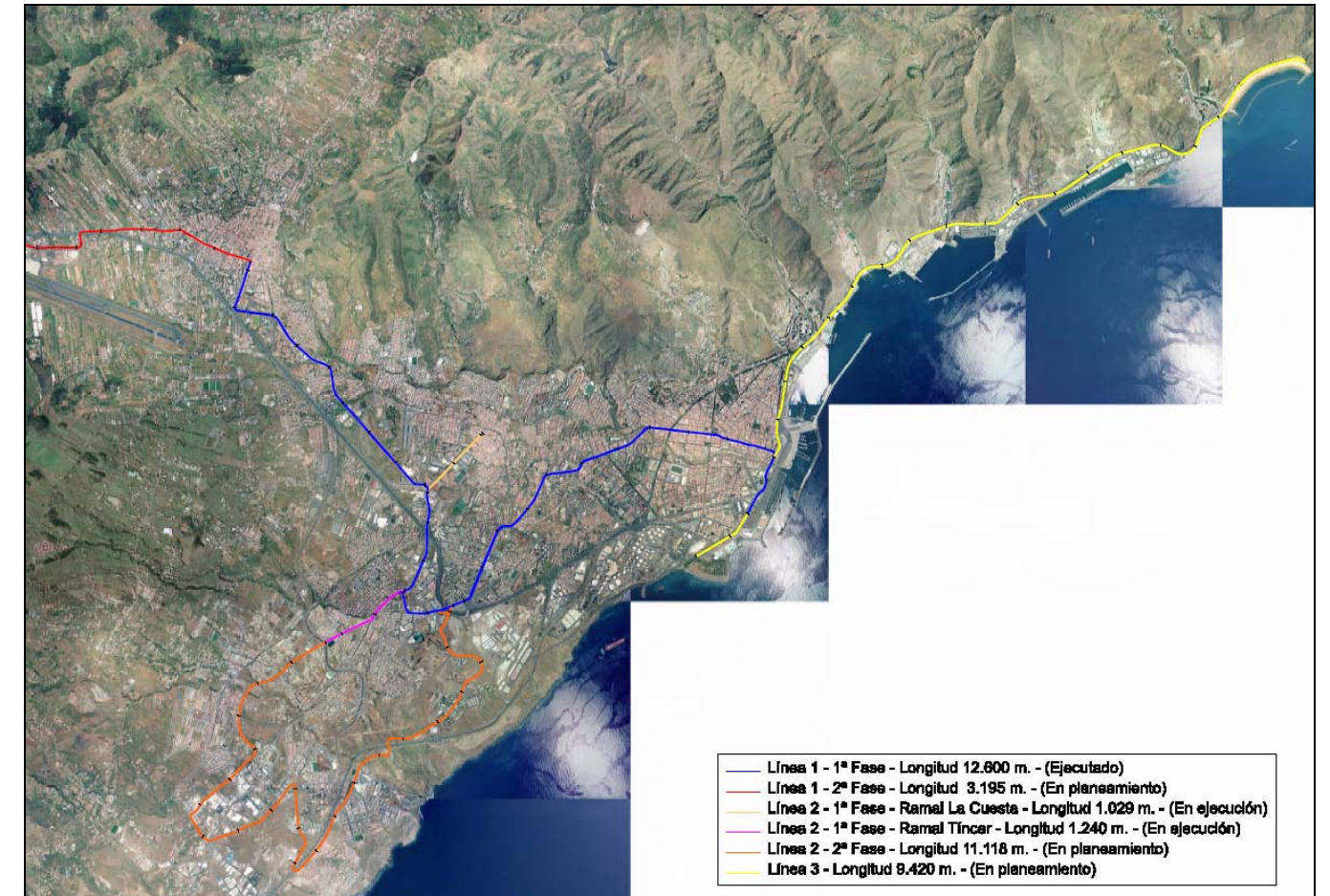
- Modificación de julio de 2007, por la que se aprueba la modificación del trazado de la Línea 2 de Tranvía entre La Cuesta y Tincer.
- Modificación de octubre de 2009, por la que se aprueba la ubicación del nuevo Intercambiador de Transportes de Padre Anchieta en La Laguna y la modificación del uso del suelo de la parcela para su construcción.

Los criterios tenidos en consideración para el proyecto de la red de tranvía para el Área Metropolitana de Santa Cruz-La Laguna han sido:

- No afectar los principios generales de distribución y de sentidos del tráfico actual dentro del recorrido de las líneas.
- Aprovechar el tranvía para dar continuidad en las calles que hoy no la tienen.
- Aprovechar el tranvía para reordenaciones puntuales y locales en la mejora posible del tráfico en algunos puntos.

Se han previsto 3 líneas de tranvía:

- Línea 1: Intercambiador Santa Cruz- Los Rodeos (ya está ejecutado el tramo Intercambiador- Avda. de la Trinidad).
- Línea 2: La Cuesta- Taco (ya está ejecutado el tramo La Cuesta-Taco).
- Línea 3: Recinto Ferial- Las Teresitas.



I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

5.3. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL SUR

El Plan Territorial Especial de Ordenación de las infraestructuras del Tren del Sur fue aprobado de manera definitiva por el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Santa Cruz de Tenerife en la sesión ordinaria celebrada el día 27 de marzo de 2009, y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia el 28 de Mayo de 2008.

La actuación persigue conseguir una sustancial mejora de la cohesión y vertebración territorial en el ámbito insular de Tenerife, facilitando la comunicación de la población residente, mayoritaria en la zona norte de la isla, con la demanda de puestos de trabajo existente en las zonas turísticas del sur.

Entre los objetivos relacionados con el transporte se señalan:

- Impulsar el desarrollo de la intermodalidad en el transporte y equilibrar el uso entre los diferentes modos, haciéndolos complementarios.
- Eliminación de los desplazamientos innecesarios mediante la gestión de la demanda.
- Discriminación positiva a favor del transporte público.

Los objetivos sociales y económicos son:

- Mejorar y promover una mayor utilización del transporte público. Concienciar a la sociedad, a las instituciones y a las empresas mediante campañas de sensibilización y medidas incentivadoras.
- Facilitar el acceso de toda la población a los servicios y oportunidades, gestionando la demanda de movilidad y acercando la infraestructura a las poblaciones, núcleos y equipamientos a los que tiene que dar servicio.
- Satisfacción de las necesidades de los usuarios que, a cambio de un coste cada vez mayor de la movilidad, tienen derecho a un servicio de calidad y al pleno cumplimiento de sus derechos.
- Internalización progresiva de los costes externos del transporte, especialmente de los medioambientales.

Algunos de estos objetivos parecen fuera del alcance de la propia infraestructura planteada por cuanto la implantación del tren al sur no parece suponer una discriminación para el vehículo privado, ni elimina desplazamientos innecesarios (del estudio de tráfico se deduce que se induce una nueva demanda aumentando con ello el número de viajes) ni gestiona la demanda ni supone la internalización progresiva de los costes externos del transporte.

En el documento se expone que *la economía insular presenta desequilibrios territoriales entre las zonas residenciales y los lugares en los que se concentra la oferta de trabajo y que tiene un sistema viario de transporte que, debido a las altas tasas de motorización y a la dispersión residencial, se encuentra muy cercano a la saturación en determinados puntos. Con el planteamiento de modos alternativos desde el propio Plan Insular, se trata de atajar los problemas de transporte que existen en la actualidad en la Isla, provocados por las relaciones entre núcleos y las necesidades de movilidad que generan, unido a una red insuficiente en relación con el grado de motorización.* En resumen, se trata de incrementar la oferta de transporte público haciéndolo con modos que puedan resultar más atractivos al viajero.

EL Plan Territorial expone que *con la implantación de un modo alternativo de transporte masivo rápido a lo largo del corredor se facilitarán los desplazamientos a lo largo del eje; mejorando la movilidad en él; pues le descargaría de vehículos privados, mejorando las condiciones de circulación. Esta actuación tendría que ir acompañada de algunas obras complementarias de mejora de las infraestructuras viarias transversales que facilitasen el acceso al nuevo modo. Así, la red viaria ejercería un papel aglutinador para las nuevas infraestructuras de transporte.* El documento asume que es necesaria la dotación de obras complementarias de articulación de la red de transportes.

Como soluciones a la problemática existente se plantean dos soluciones que son evaluadas mediante un análisis multicriterio para seleccionar una que es la que se propone finalmente. Las soluciones estudiadas fueron:

- Carril exclusivo de guaguas entre Santa Cruz y Las Américas.
- Ferrocarril entre los mismos puntos.

La diferentes alternativas son comparadas según los siguientes aspectos cuantitativos (costes de inversión y explotación, ahorro de tiempo y costes externos) y cualitativos(efectos ambientales y socioeconómicos) de donde finalmente se opta por la opción ferrocarril, en gran medida gracias a los aspectos socioeconómicos referentes a la función estructurante; cambio de usos del suelo, redistribución de actividades y creación de empleo que tienen efecto neutro con la solución de carril exclusivo de guaguas y significativo con la opción ferrocarril.

En el trazado se dispone de un total de siete estaciones comerciales a lo largo del recorrido: Acorán, Candelaria y San Isidro en superficie, y Estación de Guaguas, Terminal Aeropuerto, Los Cristianos y Las Américas, soterradas.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

En el documento se prevé el cierre del anillo ferroviario en un futuro continuando la red ferroviaria hacia el oeste para conectar con el trazado por el norte y para ello se ha realizado un estudio previo de viabilidad técnica de la prolongación del trazado hacia el futuro Puerto de Fonsalía, resultando un trazado de 13 km.

Es importante señalar que el PTE de la infraestructura viaria del Tren del Sur plantea Propuestas de Intervención que van más allá del mero proyecto y diseño de la infraestructura, para integrar y coordinar las actuaciones relacionadas y derivadas de ella.

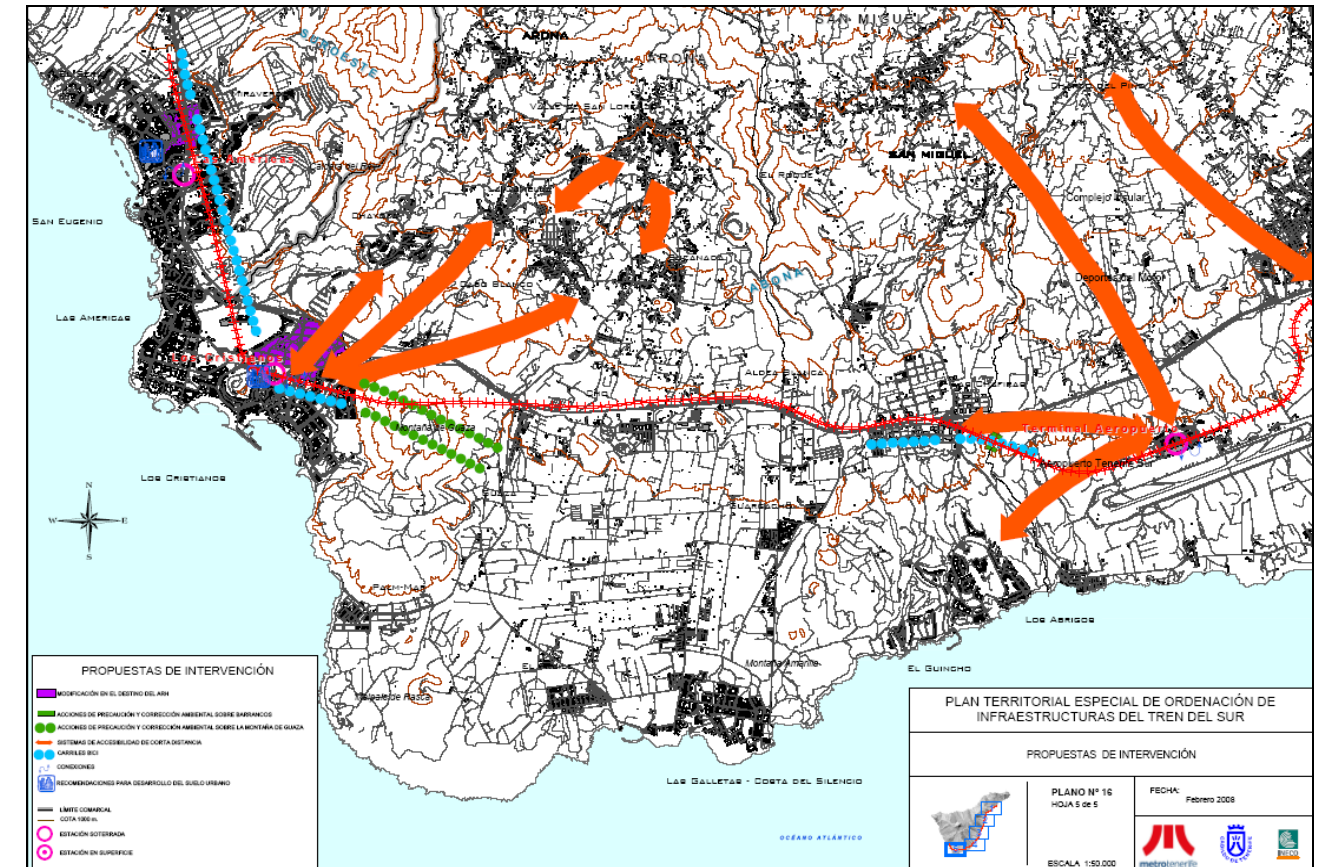
En el nivel territorial se han diferenciado tres tipos de intervenciones definidas como:

- Matizaciones en Áreas de Regulación Homogénea, consistentes básicamente en modificar el planeamiento para dotar de densidad residencial al entorno de las estaciones.
- Relaciones con Operaciones Estratégicas, tendentes a dotar esos suelos de mejores conexiones en transporte público con las paradas del tren del sur.
- Modificaciones en trazados de líneas de guaguas, destacando la supresión de las líneas 110, 341, 115, 116, 130, 122 y 124 y disponiendo que en cada municipio, las líneas que conectan dos o más núcleos de población pasarán por la estación ferroviaria que se encuentre más próxima a su itinerario. Si el itinerario de una línea se realiza en dos o más municipios se propone que tenga parada en la(s) estación(es) ferroviaria(s) más próxima.

En el nivel local/comarcal se exponen las propuestas en dos niveles, el referente a la accesibilidad e intermodalidad y el que concreta las recomendaciones para el desarrollo del suelo urbano, en definitiva, del modelo de crecimiento de los núcleos en relación con la infraestructura ferroviaria. Estas intervenciones son para todas las estaciones, entendidas como nodos intermodales, y se refiere a la máxima conectividad con otros medios de transporte. Incluye tanto acciones físicas y tangibles como intervenciones de gestión, es decir:

- Aparcamientos disuasorios para automóviles privados y bicicletas.
- Posibilidad de transportar bicicletas en guagua o tren.
- Coordinación de servicios, horarios y frecuencias entre los diversos modos.
- Debería empezar a pensarse incluso en una coordinación tarifaria.
- Carriles bici de longitud variable (en el entorno de 5-6 km) en Acorán, Candelaria, Aeropuerto, Las Américas y Los Cristianos.

- Microbuses, coordinados con los horarios de salidas y llegadas de los trenes en cada estación. La capacidad y frecuencia de estas guaguas será muy flexible, para poder ser adaptada con facilidad a la evolución de la demanda.



5.4. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN TURÍSTICA INSULAR DE TENERIFE

El Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife fue aprobado de manera definitiva por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en la sesión del 6 de abril de 2005, y publicado en el Boletín Oficial de Canarias el 26 de Agosto de 2005.

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo de Tenerife incluye gran número de determinaciones en el ámbito de planificación de infraestructuras y también con bastante precisión en el sistema de transportes y aspectos relacionados con la movilidad; aparcamientos o sendas peatonales. En el presente apartado se hace una referencia a todas las disposiciones de los temas referidos por considerar que de una forma u otra tendrán interés para el presente Plan Territorial.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

El capítulo IV. Disposiciones para la ordenación del espacio turístico, contiene en el punto 4.1 las Directrices de planeamiento general. Dentro del mismo, en el punto 4.1.2, Criterios para el diseño de la red de comunicación de carácter estructural se establece lo siguiente:

En el espacio turístico, la red viaria en general, pero muy particularmente los elementos que integran las redes de rango territorial y las de relación de las áreas y núcleos urbanos, cumplen una función compleja que supera la de facilitar unas condiciones de accesibilidad adecuadas a las demandas del tráfico en la zona. Las funciones de las redes viarias de carácter estructural se conciben a partir de criterios como:

- a) Estructurar la distribución de usos en el territorio.
- b) Garantizar la funcionalidad del sistema urbano.
- c) Dotar el área de atributos que la hagan legible y que permitan la orientación espacial del visitante.

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo establece *el esquema básico de las vías que organizan la accesibilidad con rango territorial y la red que relaciona entre sí las áreas y núcleos urbanos dentro del espacio turístico, en los términos señalados en la directriz 9.1.a. DOTC. Se señala que los instrumentos de ordenación territorial o urbanística que establezcan las determinaciones de ordenación pormenorizada de este espacio, desarrollarán este esquema viario en atención a las necesidades de tráfico y con los criterios y demás disposiciones establecidas en este Plan.*

Puesto que el rango normativo de los Planes Territoriales es el mismo habrá que compatibilizar las determinaciones expuestas en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo teniendo en cuenta el interés general y la ordenación del transporte en su conjunto.

En el diseño de los elementos de las redes de carácter estructural se aplicarán los criterios generales propuestos en las directrices 94 y siguientes DOGC y las determinaciones del artículo 3.7.4.6 PIOT.

Por su relevancia en el espacio turístico, se tendrán específicamente en cuenta los siguientes:

- a) El diseño de las redes viarias integrará las previsiones de un posible sistema intermodal de transportes que coordine las distintas modalidades y especificidades, con previsiones suficientes en cuanto a paradas, aparcamientos, conexiones, etc.

b) Adecuación al tráfico peatonal, mediante:

- La continuidad de los itinerarios
- Su adecuación a las condiciones orográficas más favorables
- La amplitud y tratamiento de las aceras
- El arbolado y ajardinamiento
- El mobiliario urbano

c) Adecuación a las necesidades del tráfico interno:

- Se evitará la disposición de fondos de saco en lugares que puedan suponer atracción de flujos de tráfico.
- Se limitará la disponibilidad generalizada de aparcamientos públicos en superficie a favor de localizaciones concretas de aparcamientos disuasorios en los lugares de mayor accesibilidad y proximidad a los centros de actividad urbana.

d) Integración del transporte público: con recorridos locales que permitan su conexión con las líneas exteriores o de largo recorrido, en atención a las propias necesidades de los visitantes y a las de la población de servicios a fin de limitar el acceso del transporte privado al espacio turístico.

El Capítulo V, Directrices de ordenación territorial parcial incluye una serie de medidas sobre el modelo viario y de transportes en diferentes zonas turísticas de la isla, que se presenta a continuación:

- Isla Baja

Las políticas de ordenación de las estructuras viarias urbanas cumplimentarán, en el marco de las determinaciones generales de aplicación de este Plan, los criterios de su adecuación al tráfico peatonal. En este orden, tienen especial relevancia:

- a) La limitación del tráfico rodado en el interior de los centros históricos de los tres núcleos principales, mediante la realización de operaciones de peatonalización y eliminación de aparcamientos en superficie.
- b) La habilitación de aparcamientos públicos en el entorno de estos núcleos y en los lugares de acceso de visitantes.
- c) La mejora de la accesibilidad al litoral, acondicionando los accesos existentes que comunican los núcleos urbanos con las playas y las diferentes actuaciones que se han llevado a cabo en el frente marítimo.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

Las intervenciones en la red peatonal incluirán:

- a) En Buenavista, estarán orientadas a la mejora de los accesos existentes que comunican este núcleo con las playas de Las Arenas, Arenas de Las Mujeres y la Playa del Fraile, donde se localizan intervenciones como la piscina municipal y el Campo de Golf y la recuperación del tramo oeste del paseo peatonal que une el Campo de Golf y la Piscina Municipal con la Playa del Fraile.
- b) En Los Silos, las mejoras en los accesos al frente litoral estarán condicionados a las intervenciones propuestas para la recuperación del frente marítimo y la conexión entre los núcleos de La Caleta y San José de Sibora y su posible prolongación hacia el oeste en el municipio de Buenavista.

Con relación al transporte público:

- a) La red de transporte exterior debe complementarse con una red de circulación interna que permita acceder con fluidez el interior del ámbito y su conexión a las comunicaciones exteriores, dando acceso a los principales hitos de actividad urbana y a las instalaciones alojativas, todo ello complementado con el servicio de taxis.
- b) El acceso a Punta de Teno requiere la mejora de las condiciones de seguridad, entre ellas, limitar el acceso privado mediante un sistema de transporte alternativo de alta periodicidad desde el Casco de Buenavista del Norte, apoyado en un sistema de aparcamientos situados estratégicamente en la zona.

- Puerto de la Cruz – Valle de la Orotava

El instrumento que establezca la ordenación de las infraestructuras viarias, incorporará un estudio de tráfico que permita cuantificar la demanda previsible de aparcamientos y traducirse en un plan de actuación pública que localice las instalaciones adecuadas. En el municipio del Puerto de la Cruz, se hace necesario la ubicación de ciertos aparcamientos que permitan reducir el tráfico en el interior del Municipio; se estudiarán alternativas para la ubicación de éstos.

Las exigencias del transporte público demandan una serie de líneas de circulación interna, especialmente con la introducción de líneas de transporte de recorrido horizontal y de circunvalación al núcleo central, que permitan conectar con fluidez el interior del núcleo turístico y éste con las comunicaciones exteriores, principalmente en el municipio del Puerto de la Cruz, dando acceso a los principales hitos de actividad urbana y a las instalaciones alojativas, complementado con el servicio de taxis.

Se estudiarán alternativas para incorporar medios mecánicos de transportes públicos (teleférico, funicular, cremallera,...) que ayuden a resolver el problema actual que supone la barrera física del Acantilado de Martiánez, y que potencien los flujos de personas para conectar la ciudad alta con la ciudad baja.

Existen problemas de conexión entre la parte alta (La Paz, Taoro) y la parte baja de la ciudad (Martiánez, Centro Histórico) a nivel de relaciones transversales de la red peatonal, que también presenta problemas de identificación, de identidad y de señalización. Se estudiarán alternativas que permitan fomentar la intercomunicación de la ciudad alta con la ciudad baja estableciendo una red peatonal transversal bien dimensionada, identificada, señalizada correctamente y que atienda a parámetros de calidad ambiental; en cuanto a las sendas peatonales existentes se las redimensionará, se adecuarán formalmente, y se acondicionarán dotándolas de mayor calidad ambiental.

Se estudiará la trama peatonal interior del Centro Histórico en el Puerto de la Cruz, que actualmente está bastante deteriorada funcional y formalmente, presentando un deterioro ambiental importante. Se propondrá alternativas de mejora y acondicionamiento de esta red interior peatonal para dotarla de mejor funcionalidad y de mayor calidad ambiental.

- Bajamar – Punta del Hidalgo

Las determinaciones en el transporte público se limitan a que La TF-13 localizará la red principal del transporte público, con especial atención a la situación de las paradas y su relación con los itinerarios peatonales y la disponibilidad de aparcamientos en la zona.

Las políticas de ordenación de las estructuras viarias urbanas cumplimentarán, en el marco de las determinaciones generales de aplicación de este Plan, el criterio de priorización del tráfico peatonal sobre el rodado. Para ello, se tendrá en cuenta:

- a) La reducción de los aparcamientos públicos en la trama viaria urbana a partir de la construcción de aparcamientos públicos disuasorios en los lugares de mayor afluencia de usuarios y facilidad de acceso.
- b) La mejora de las circulaciones peatonales, mediante la ampliación de las aceras y cosido de los fondos de saco a fin de reducir posibles recorridos, en especial la Avenida Central de Bajamar y el acceso a Punta del Hidalgo.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

El instrumento que establezca la ordenación de las infraestructuras viarias, incorporará en su estudio de tráfico, la evaluación de la demanda previsible de aparcamientos y la previsión de un plan de actuación pública que localice las instalaciones adecuadas, considerándose a estos efectos, con carácter prioritario las localizaciones siguientes:

- a) En el núcleo de Bajamar, en los terrenos situados al este del barranco de Vargas, por encima de la carretera TF-13.
- b) En Punta del Hidalgo, en los puntos de conexión del paseo litoral con la carretera, tendrán por objeto liberar aquel del tráfico rodado y cubrir las necesidades derivadas de los usos del litoral.

Las intervenciones en la red peatonal incluirán:

- a) Acondicionar los accesos peatonales existentes que comunican la carretera con el área de las Piscinas de Bajamar.
- b) Mejorar el enlace entre los dos núcleos de Bajamar y Punta del Hidalgo, incluso y, en su caso, mediante una senda a nivel inferior a la carretera.
- c) La continuación del paseo litoral hacia el oeste.

Las exigencias del transporte público demandan una línea de circulación interna que permita conectar con fluidez el interior del ámbito y su conexión a las comunicaciones exteriores, dando acceso a los principales hitos de actividad urbana y a las instalaciones alojativas, todo ello complementado con el servicio de taxis.

- Litoral Abona

En relación con el PTEOTT se señala que las políticas de intervención en la red viaria comarcal y sus conexiones con el Anillo Insular, estarán sujetas específicamente a que el transporte público debería contemplar con especial atención un sistema de comunicaciones interno y su conexión con las áreas residenciales próximas: San Isidro y la futura ciudad de Cabo Blanco. La conexión con el resto de la Isla puede obtenerse desde el enlace del sistema aeroportuario en el esquema propuesto para el tren del sur.

- Los Cristianos – Las Américas

Las políticas de intervención en la red viaria urbana cumplimentarán en el marco de las determinaciones generales de aplicación de este Plan, el criterio de priorización del tráfico peatonal sobre el rodado. Para ello se tendrá en cuenta:

- a) La localización de aparcamientos públicos como alternativa a la limitación de aparcamientos en el viario a partir de un estudio de tráfico que cuantifique estas necesidades. En este sentido, se localizan algunas alternativas como las previstas en el subterráneo frente al Hotel Villa Cortés y las que podrían aprovechar las áreas libres frente a Hospiten y la Delegación de Hacienda o la que se sitúa en el Barranco de Troya, así como, la ya en construcción junto al Hotel Gran Tinerife.
- b) La peatonalización masiva del asentamiento primitivo de Los Cristianos, reservando algunas vías para el tránsito de acceso y paso. En el caso de la Avenida de Suecia la oferta de plazas de aparcamiento alternativas a las existentes se podrían situar ocupando el subterráneo del boulevard Chajote.

Las intervenciones en la red peatonal incluirán:

- a) El elemento peatonal básico es el constituido por el paseo costero, que partiendo desde Rincón de los Cristianos va bordeando los lugares de encuentro más relevantes de todo el núcleo turístico, prolongándose hasta La Caleta. Este paseo presenta notables discontinuidades con un gran envejecimiento de sus materiales originales en Los Cristianos, a partir del Puerto hacia el Este, por lo que necesita una reforma en profundidad. Esta intervención debería ligarse a la recuperación de la playa en la zona sur de la Bahía, prevista ya en el programa Tenerife y el Mar. Análogas necesidades podrían argumentarse en el tramo oeste, en las partes más antiguas de San Eugenio y Torviscas.
- b) Estudio específico de la red peatonal en Los Cristianos que permita extender la misma hacia el Este, integrando las laderas de Guaza que son absolutamente deficitarias en este sentido.
- c) En el sector de El Mojón se deberá estudiar la posibilidad de superposición de una nueva red peatonal sobre la estructura de manzanas ya establecida que relacione esta Área con las zonas centrales de Los Cristianos.
- d) Se deberá estudiar la conexión peatonal de todas las áreas con el litoral y diseñar la continuidad de los trazados peatonales existentes mediante proyectos específicos.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

Se deberá contemplar un programa de ordenación específico que contemple trayectos principales para bicicletas y otros vehículos alternativos usados por personas de movilidad reducida junto con la localización de áreas de aparcamiento para los mismos. (Supresión de barreras arquitectónicas).

Las exigencias del transporte público demandan una o varias líneas de autobuses de circulación interna a los sectores de Las Américas y Los Cristianos con recorridos alternativos que permitan conectar con fluidez las distintas áreas y que tengan conexión con las líneas exteriores.

- Adeje - Isora

En relación con el transporte y el PTEOTT se proponen como prioritarias las actuaciones siguientes:

- a) La ordenación de las condiciones funcionales y también ambientales de los canales de paso y acceso en esta Zona Turística, entre ellas factores tales como: la jerarquización de los elementos viarios, las circulaciones peatonales y otros vehículos, la preservación de sus condiciones paisajísticas, el tratamiento de la edificación en sus bordes, el ajardinamiento de sus márgenes, el mobiliario urbano, los hitos y demás elementos referenciales, la señalización etc.
- b) La regulación del transporte público a fin de contemplar con especial atención el sistema de comunicaciones interno y su conexión con los focos de atracciones turísticas más importantes, Los Gigantes y fundamentalmente Las Américas-Los Cristianos, donde en la actualidad se encuentran concentrados todos los servicios.

- Puerto Santiago

En relación con el transporte y el PTEOTT se proponen como prioritarias las actuaciones siguientes:

- a) Suprimir los aparcamientos públicos existentes en superficie a fin de suprimir los tráficos parásitos.
- b) Limitar el tráfico mediante la construcción de un nuevo eje distribuidor en cotas superiores vinculado al desarrollo del sector de Santiago del Teide, y a los suelos colindantes a La Vigilia y al límite municipal con Guía de Isora.
- c) Adecuar el espacio a actividades de ocio y relación mediante la peatonalización parcial en el tramo que discurre entre Playa de la Arena y la Plaza del Puerto de Santiago.
- d) La reducción de los aparcamientos públicos en la trama viaria urbana, en particular en Playa de la Arena y Los Gigantes, a partir de la construcción de aparcamientos públicos disuasorios.

- e) La limitación del tráfico rodado en el interior del núcleo de Los Gigantes y en particular en el acceso al Puerto Deportivo, al transporte público, de servicios y acceso a parcelas.
- f) El establecimiento de un circuito de transporte público de carácter preferente y alta periodicidad, mediante microbuses o similares que conecten las áreas de aparcamiento y el transporte público exterior, especialmente en el núcleo de los Gigantes.
- g) Redefinición de la vía transversal propuesta en Playa de la Arena, que además de servir como distribuidor de accesibilidad a la zona superior del núcleo garantice su funcionamiento como espacio peatonal resolviendo las conexiones peatonales que se produzcan desde las cotas superiores hacia la Avenida Marítima.
- h) La mejora de las circulaciones peatonales en el interior del núcleo de Los Gigantes mediante la ampliación de las aceras y cosido de los fondos de saco a fin de reducir posibles recorridos, e incluso la construcción de elementos mecánicos de remonte como escaleras mecánicas exteriores o similares, en los itinerarios de mayor afluencia.

El instrumento que establezca la ordenación de las infraestructuras viarias, incorporará un estudio de tráfico que permita cuantificar la demanda previsible de aparcamientos y traducirse en un plan de actuación pública que localice las instalaciones adecuadas, considerándose a estos efectos, con carácter prioritario:

- a) La localización de aparcamientos públicos en Playa de la Arena.
- b) La localización de aparcamientos públicos en los puntos de acceso a Los Gigantes, en coordinación con la red de transporte público interior.

Las intervenciones en la red peatonal incluirán la mejora de los paseos litorales incorporando los distintos elementos característicos de la costa.

Las exigencias del transporte público demandan una línea de circulación interna que permita conectar con fluidez el interior del ámbito y su conexión a las comunicaciones exteriores, dando acceso a los principales hitos de actividad urbana y a las instalaciones alojativas, todo ello complementado con el servicio de taxis.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

5.5. PLAN ESTRATÉGICO DE TRANSPORTES DE CANARIAS

El Plan Estratégico de Transportes fue redactado en el año 2006 y aprobado por el Gobierno en el año 2007. La misión del Plan Estratégico de Transportes de Canarias (PETCAN), de ámbito regional, consiste en:

- Contribuir al desarrollo, articulación y optimización de los tres elementos que configuran la oferta multimodal de transportes (infraestructuras, servicios y sector productivo).
- Contribuir a la mejor ordenación de las demandas de movilidad de viajeros y mercancías.
- Contribuir, en consecuencia, a que la oferta multimodal de transportes atienda a las demandas de movilidad en condiciones apropiadas de calidad y de coste y con una perspectiva sostenible a medio y largo plazo.

En cuanto a los Objetivos asociados a esa Misión del PETCAN, son los que siguen:

Alcanzar una configuración del sistema intermodal de transportes del Archipiélago de modo que contribuya a la consolidación de una visión unitaria, integrada y compartida de:

- *La sociedad canaria, sus intereses y sus proyectos.*
- *El espacio económico y comercial canario, su funcionamiento y su inserción en el mercado nacional y en el mercado único europeo.*

Asegurar que las demandas de movilidad de la población son atendidas de forma suficiente y sostenible:

- *Mejorando y equiparando las condiciones de accesibilidad de todos los habitantes de Canarias a las redes y a los sistemas de transporte.*
- *Reduciendo el consumo de recursos y la generación de costes externos y de impactos medioambientales por causa de la movilidad, mediante el fomento de los modos públicos colectivos y la disuasión del uso del vehículo privado.*
- *Impulsando la integración operacional de los sistemas públicos de transporte, hasta lograr su percepción como sistema único de prestaciones al servicio de los usuarios.*
- *Asegurar unas condiciones funcionales y económicas de calidad, para la conexión de todos los territorios del Archipiélago entre sí, con la Península y con otros espacios geográficos de interés para Canarias.*

- *Impulsar la configuración y consolidación de las Islas Canarias como Plataforma Logística Tricontinental, para el movimiento de mercancías y la prestación de servicios asociados con ellas.*

Las propuestas del PETCAN diferencian entre movilidad exterior, de las islas con el exterior, mientras que la movilidad interinsular y dentro de cada islas se incluye como "Actuaciones en relaciones interiores" en el cual se engloban los diferentes modos de transporte y sus relaciones.

Para el presente PTEOTT interesan los siguientes:

Transporte interior terrestre público

Incluye **tres programas** con diferentes actuaciones en el ámbito del transporte interior terrestre:

a) Mejora de los Servicios y de los Precios; para ello se deberá:

- Disponer una oferta de Servicios de Transporte Público acorde con las necesidades de la población y de las actividades económicas y acorde con los objetivos del PETCAN.
- Implantar la adecuada oferta de Servicios y crear los instrumentos necesarios para su actualización periódica.

Las Actuaciones incluidas en el Programa, para el Transporte Interior Terrestre Público, son:

- Optimización e Implantación de nuevos Mapas de Servicios.
- Redefinición del Sistema de Precios y de sus Convenios.
- Incorporación de nuevos recursos financieros.
- Transporte Público en áreas de demanda reducida.
- Sistemas de Gestión de Flota.
- Sistema Integral de Información y Comercialización (Billete Único).

b) Ordenación y Consolidación del Sector Productivo, que pretende mejorar los recursos de producción de de las empresas sin merma de su capitalización.

La Actuación incluida en el Programa, para el Transporte Interior Terrestre Público, es:

- Ayudas a la renovación de Flotas.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

c) Reapreciación de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas

Pretende:

- Disponer de las Infraestructuras e Instalaciones adecuadas para soportar los requerimientos del transporte público de Viajeros.
- Optimizar las inversiones en Infraestructuras e Instalaciones de transporte público con arreglo a los requerimientos de la demanda.

Las Actuaciones incluidas en el Programa, para el Transporte Interior Terrestre Público, son:

- Intercambiadores Centrales de Transporte Interurbano-Urbano.
- Accesibilidad a Intercambiadores Modales Centrales.
- Intercambiadores de proximidad (Paradas y puntos de trasbordo).
- Accesibilidad para Personas de Movilidad Reducida.
- Creación de Carriles-Bus en accesos a núcleos principales.
- Sistema de Capacidad Intermedia en accesos a Las Palmas de Gran Canaria.
- Sistema de Capacidad Intermedia en accesos a Santa Cruz de Tenerife.
- Implantación de Sistemas de Información en "tiempo real".
- Apoyo a Sistemas Locales.

Transporte interior terrestre privado

Incluye 4 programas.

a) Acciones institucionales y de incentivación.

Pretende:

- Mejorar la seguridad de las carreteras, desde el punto de vista del diseño, equipamiento y señalización.
- Crear de una herramienta técnica en constante actualización, para la planificación de obras y prevención de accidentes de tráfico.

La Actuación incluida en el Programa, para el Transporte Interior Terrestre Privado, es:

- Auditorías de Calidad y Seguridad vial.

b) Ordenación y consolidación del Sector Productivo

Pretende:

- Consolidar y fortalecer la calidad, la capacidad productiva y la competitividad del Sector del Transporte de Viajeros y de Mercancías por carretera.
- Sanear y potenciar las estructuras y la competitividad del Sector.

Las Actuaciones incluidas en el Programa, para el Transporte Interior Terrestre Privado, son:

- Condiciones de acceso al Transporte Discrecional de Viajeros.
- Eliminación de restricciones a los transportistas de ámbito canario.
- Centro de Formación del Transporte y de los Transportistas.
- Ayudas financieras a la concentración operacional.
- Ayudas financieras a la inversión.
- Modernización y agilización administrativa.

c) Infraestructuras, instalaciones y sistemas

Pretende:

- Disponer de las Infraestructuras e Instalaciones adecuadas para soportar los requerimientos del transporte de Viajeros y de Mercancías.
- Optimizar las inversiones en Infraestructuras e Instalaciones de transporte privado con arreglo a los requerimientos de la demanda.
- Las Actuaciones incluidas en el Programa, para el Transporte Interior Terrestre Privado, son:
- Cierre Oeste de los anillos insulares, en Gran Canaria y Tenerife.
- Mejora de equipamiento y seguridad en carreteras de Islas no capitalinas.
- Tratamiento de Travesías urbanas.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

d) Normativa y planeamiento

- El Programa de Normativa y Planeamiento pretende dar el apoyo jurídico que precisen otras Actuaciones en el mismo Ámbito (Acciones Institucionales y Ordenación del Sector Productivo).
- La Actuación incluida en el Programa, para el Transporte Interior Terrestre Privado, es:
- Apoyo a Acciones Institucionales y Ordenación del Sector Productivo.
- Apoyo a Redes y Sistemas Locales.
- Red de Centros de Transporte y Actividades Logísticas.

6. PLANES GENERALES DE ORDENACIÓN

Los Planes Generales de Ordenación, norma urbanística de carácter reglamentario, desarrollan dentro de la Comunidad Autónoma de Canarias las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias así como los Planes Insulares de Ordenación, estando por tanto subordinados a estas normas y no pudiendo contradecirlos.

Este apartado analiza de manera específica las políticas y medidas que los Planes Generales de Ordenación incluyen en materia de transporte y que no han sido contempladas en el PIOT. El análisis se centra en infraestructuras tales como intercambiadores, aparcamientos y otras, obviando las viarias porque ya están previstas por el Plan Insular de Ordenación o porque se trata de accesos de escasa entidad. De los 31 municipios existentes en la isla, se dispone de la información referida a 30 pues no fue posible obtener información acerca de Arico.

En general la referencia al transporte es muy escasa dentro de los Planes Generales de Ordenación. En todos se planifica la estructura viaria y sólo en algunos casos se menciona la reserva de suelo para aparcamientos localizados y determinaciones respecto al transporte público y/o reserva de suelo para ello.

ADEJE

Estado de tramitación: Adaptación de las Normas Subsidiarias al D.L. 1/2000.

En la Memoria Justificativa, dentro del cuadro de sistemas generales hay un subapartado dedicado a Transporte y comunicaciones, donde se refleja el suelo reservado para el viario rodado y además para el ferrocarril.

ARAFO

Estado de tramitación: Aprobación provisional. Abril 2004. El Plan de Ordenación vigente son las NNSS.

No incluye políticas ni medidas relativas al transporte.

ARICO

Se solicitó en reiteradas ocasiones el acceso al Plan General de Ordenación vigente pero no fue posible.

ARONA

Estado de tramitación: Texto Refundido del PGO. Febrero 2007.

Dentro del apartado 6.9 (Movilidad, accesibilidad y sistema general viario) de la Memoria de Ordenación, el punto 6.9.2 establece las determinaciones sobre las Estaciones de guaguas, aparcamientos y sistemas de transporte colectivo. En el mismo se hace referencia a la relación de la movilidad y accesibilidad y las infraestructuras de Estaciones de Transportes Colectivos y los aparcamientos públicos que se transcriben a continuación:

Estaciones de guaguas

- Estación de guaguas de Los Cristianos. Se ubica en una parcela de unos 4.925 m² aproximadamente, situada junto a la rotonda de enlace del viario de acceso a Los Cristianos por El Mojón con la avenida que conecta con Las Américas, por lo que tiene una relación directa con el circuito del sistema viario general ya comentado.
- Nueva parcela de 17.054 m², al norte de la anterior que corresponde al intercambiador de transporte que incluye una estación de guaguas complementaria a la anteriormente citada, la parada del tren del sur y un aparcamiento.
- Estación de Guaguas y edificio de aparcamiento de Las Galletas, a ubicar en el Sector de suelo urbanizable residencial Las Galletas.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

Las dos estaciones de guaguas previstas de forma concreta por el Plan General están relacionadas con sus respectivas infraestructuras de aparcamientos.

Aparcamientos

El Plan General plantea las actuaciones que se describen brevemente a continuación en determinadas áreas del municipio.

- Aparcamiento C/ Valle Menéndez (Los Cristianos)

Se ha construido un aparcamiento público en el subsuelo de la calle Valle Menéndez, con capacidad para 419 vehículos. Este Plan General recoge dicha infraestructura en el Plano de Ordenación de la Estructura General. Para posibilitar la salida de los vehículos del citado aparcamiento subterráneo y su acceso a la avenida Juan Carlos I, hubo que tramitar una modificación puntual del Plan General que se revisa para crear un viario rodado en terrenos calificados como espacio libre público en el barranco de Aquilino, reubicando dicha superficie de espacio libre en terrenos antes destinados a viario.

- Aparcamiento del Puerto de Los Cristianos

Por último, en relación al área de Los Cristianos, hay que mencionar el aparcamiento existente en el ámbito del recinto portuario, que deberá mantener en la ordenación que desarrolle el Plan Especial del Puerto.

- Aparcamiento del Parque de Las Américas

Una de los objetivos que debe desarrollar el Plan Especial de Mejora Turística del Sur de Tenerife es la ubicación y ordenación de un aparcamiento para guaguas a situar en el entorno del Parque Central de Las Américas.

- Aparcamiento de la Estación de Guaguas de Las Galletas

En Las Galletas se determina un aparcamiento junto a la estación de guaguas prevista, como ya se comentó anteriormente.

- Aparcamiento del Parque de la Garañaña (Costa del Silencio)

En el proyecto del Parque lúdico deportivo de la Garañaña, en Costa del Silencio, se ubica a la entrada del mismo un aparcamiento con una superficie aproximada de 9.200 m².

Tren del Sur

“Tanto las estaciones de guaguas como los aparcamientos deben atender inevitablemente a las acciones públicas anunciadas respecto a la creación de un sistema alternativo de transporte colectivo y a la necesaria intermodalidad de los diferentes sistemas, por lo que las principales infraestructuras de este tipo deben proyectarse de forma que posibiliten la función de intercambio entre un sistema y otro de transporte colectivo y entre éstos y los desplazamientos individuales.

El Cabildo Insular ha tomado la iniciativa de implantar un sistema ferroviario en el corredor que une el área capitalina con los desarrollos turísticos del sur de la Isla. Para tal fin encargó la redacción del Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur. El nuevo sistema de transporte, según se expresa en el citado Plan Territorial, pretende “mejorar la cohesión y vertebración territorial facilitando la comunicación de la población residente mayoritariamente en la zona norte de la isla, con la demanda de puestos de trabajo existente en las zonas turísticas del sur.” Además, se indica que esta nueva vía de comunicación “habrá de ser complementada por otras actuaciones (...) que faciliten un modelo de transporte moderno, competitivo y eficaz con el resto de la isla”.

Dado que el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur se encuentra en fase de aprobación, y que se ha tenido conocimiento que se encuentran en estudio diferentes alternativas para modificar su trazado es por lo que el Plan General no ha representado dicho trazado de la infraestructura ferroviaria prevista a su paso por el municipio de Arona.”

BUENAVISTA DEL NORTE

Estado de tramitación: Aprobación definitiva (Texto refundido). Adaptación a la Ley 19/2003 de 14 de abril de Directrices y al P.I.O.T. Noviembre 2006.

En el documento “Programa de Actuaciones”, dentro de los sistemas generales, para la **Estación de guaguas** se reserva suelo para futuras ampliaciones y mejora de las instalaciones en un plazo máximo de 8 años a partir de la entrada en vigor del PGO.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT



CANDELARIA

Estado de tramitación: Aprobación definitiva. Texto refundido de adaptación a la ley de directrices. Noviembre 2006.

No incluye políticas ni medidas específicas en materia de transportes.

FASNIA

Estado de tramitación: Adaptación a las Directrices de Ordenación General y del Turismo. Aprobación provisional. Marzo 2007.

En la Memoria de Ordenación, al definir las infraestructuras básicas de Fasnia, acerca del modelo viario y de transportes, menciona que la estructura viaria comarcal se configura por dos ejes longitudinales de desigual potencia (corredor insular y la TF-28) articulados entre sí mediante ejes transversales que conectan los nodos de actividad más importantes. Dice que la intervención en esta comarca debe centrarse en la recuperación del papel estructurante de la medianía por parte de la Carretera del Sur, que debe ser adecuada a dicha función.

Dice que no se prevén infraestructuras del transporte, aunque el Plan Territorial Especial de la infraestructura del tren del sur sí contempla que las cocheras se ubiquen en suelo perteneciente al municipio de Fasnia, por lo que se plantea una modificación del Plan que nuevamente deberá someterse al trámite de información y participación pública.

Cuando define los usos en cada uno de los suelos rústicos, reserva un apartado para la movilidad. En general no se permite la creación de corredores de transporte, teniéndose que limitar al viario existente.

GARACHICO

Estado de tramitación: Avance de la Revisión del PGO. 2005.

En la Memoria de Ordenación, el punto 4 del apartado 4 (Justificación de la propuesta. modelo de desarrollo descripción de la ordenación general. ordenación estructural) establece las áreas de ordenación estructural. Dentro del esquema del modelo, las áreas de ordenación estructural se han concebido de modo que se pueda lograr esta vertebración a través de las condiciones propias de cada una de las acciones estratégicas planteadas en ellas y del sistema de movilidad, accesibilidad y transporte público propuesto.

Que se concretan en:

- La variante sur que transcurre a través del Casco, hasta tanto sea viable la variante sur soterrada.
- La nueva vía que se propone entre el futuro Anillo Insular y la actual TF-82.
- El nuevo teleférico.

Todo ello unido a los nuevos sistemas de dotaciones previstos y a los equipamientos que se definen para hacer factible el homogeneizar en lo posible las diferencias entre los barrios y asentamientos sin perder la identidad que exista en cada uno de ellos.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

El punto 5 del mismo apartado hace referencia al Sistema de Movilidad estableciendo que dentro de los elementos y sistemas que definen el modelo, los referidos a la movilidad y a la accesibilidad urbana tienen una especial importancia estructural, al constituir la base de la nueva concepción territorial y configurar el soporte del modelo de desarrollo económico y de cohesión social. El sistema general viario y del transporte público, los aparcamientos, el tráfico, etc., establecen unas jerarquías de relaciones de los diferentes sistemas que actúan en el municipio, planteando a partir de ellos las condiciones que permitan establecer las nuevas pautas para el desarrollo futuro de una nueva forma de habitar y una diferente concepción de los desplazamientos. La correspondencia entre la organización estructural del territorio con los sistemas de movilidad y accesibilidad, y con la clasificación del suelo, se verifican en el Modelo de Ordenación Estructural concretándose a partir del cierre del anillo insular, las actuaciones (vías) propuestas entre la TF-82 y la ejecución del trazado previsto para el anillo insular.

Esto es todo a lo que se hace referencia en el Avance del PGO.

LA GUANCHA

Estado de tramitación: Aprobación provisional. Adaptación a la ley de directrices y al PIOT. Junio 2006.

El PGO no recoge ninguna política o medida específica en materia de transporte. Sí recoge el trazado del Anillo Insular que discurre dentro de sus límites.

GUÍA DE ISORA

Estado de tramitación: Adaptación plena al Decreto Legislativo 1/2000 y a las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias. Aprobación inicial. Febrero 2008.

El PGO reserva un apartado a la "movilidad y accesibilidad" en el que se desarrolla la red viaria municipal, haciendo hincapié en el futuro anillo insular y el viario para acceder al Puerto de Fonsalía, desarrollado en el punto de Redes viarias. Por otro lado, desarrolla un punto específico sobre **aparcamientos**, en el que se limita a dar las características que deben cumplir, número de plazas por vivienda, etc. pero no determina las zonas donde se pretenden construir grandes aparcamientos.

Por último, en el punto de principales elementos del sistema general de infraestructuras, si bien se centra en el Puerto de Fonsalía, menciona la **Estación de Transporte Público de Guía de Isora, ya existente** y que ocupa una superficie de 1.735 m².



GRANADILLA DE ABONA

Estado de tramitación: Texto Refundido. 2004.

Una de las actuaciones de mayor relevancia no sólo a nivel municipal sino insular es la futura construcción del tren del sur. Su paso por el municipio de Granadilla de Abona determina la importancia que merece para este término municipal.

Está prevista, además de la estación existente de Granadilla de Abona casco, y del intercambiador, una nueva estación de transportes en Atogo de 5.133,80 m².

Con respecto a los aparcamientos rotatorios, aparte del que se construya en el intercambiador del tren del sur, se presentan a continuación los que están previstos así como su capacidad aproximada.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

Aparcamientos rotatorios previstos	Superficie	
	Superficie	Nº de plazas
Aparcamiento de El Médano (junto al campo de fútbol)	3.383,60 m ²	300 - 400
Aparcamiento de El Médano (plaza en la Ermita N. Sra. de las Mercedes de Rojas)	8.454,80 m ²	450-500
Aparcamiento de Montaña Roja (playa de Leocadio Machado)	Sin definir	200-300
Aparcamiento de Montaña Roja (playa de La Tejita)	Sin definir	200-300
Aparcamiento del Intercambiador de Transporte	Sin definir	350-450



GÜIMAR

Estado de tramitación: Texto Refundido aprobado definitivamente y de forma parcial por la COTMAC en sesión celebrada el 11 de mayo de 2005.

El PGO de Güimar reserva un apartado dentro de los Sistemas Generales a las **Infraestructuras de Transporte (SG-TRA)**, instalaciones relativas al transporte por carretera como aparcamientos, estaciones de transporte y de servicio, así como construcciones e instalaciones ligadas al transporte ferroviario. En la memoria de ordenación estructural se apunta que la superficie destinada a las infraestructuras de transporte es de 28,34 Has., si bien en los planos no se localizan las zonas destinadas al transporte.

ICOD DE LOS VINOS

Estado de tramitación: Documento apto para aprobación provisional y definitiva. 2006.

El PGO plantea que gran parte del casco histórico sea peatonal. Por otro lado, da un listado de los aparcamientos públicos más importantes, que son:

- Área de descanso y aparcamiento de vehículos de transporte de Buen Paso
- La Centinela
- Cocheras
- La Magalona
- La Asomada
- San Antonio

Remite a la redacción del PTEOTT para la reserva de suelo de uso específico para los transportes. Hasta ese momento tan solo reserva suelo para los aparcamientos que se apuntaron anteriormente.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

LA LAGUNA

Estado de tramitación: Texto Refundido del documento de adaptación básica a la LOTENC. Aprobación definitiva de forma Parcial. Octubre 2004.

El Plan General no presenta un apartado específico de transportes. Se limita a señalar las infraestructuras del transporte consideradas como Sistemas Generales en los planos de ordenación:

- Sistema General de red viaria.
- Sistema General de Estación de Guaguas.
- Sistema General Aeroportuario.
- Sistema General Tranviario (de acuerdo con el Plan Territorial Especial del Sistema Tranviario del área metropolitana).

Actualmente se encuentra en desarrollo la Revisión del Plan General de Ordenación cuyo documento de Avance ya se presentó en Diciembre del 2008.

Este documento se planteó como un documento abierto, compuesto por diferentes alternativas para someterlas a un amplio proceso de participación ciudadana que permitiera consensuar la elección del modelo de ordenación a desarrollar.

Es de destacar que el documento de Avance plantea propuestas que contradicen determinaciones de Planes Territoriales vigentes con el fin de propiciar un debate en profundidad del modelo urbanístico municipal y derivado de que el Avance tiene naturaleza no vinculante.

El Sistema Viario Territorial y la movilidad se abordan como un tema de escala municipal (otra escala es la de los núcleos urbanos). Los temas propositivos a escala municipal sobre el sistema viario, el transporte y la movilidad son los siguientes:

- Estructura viaria territorial en La Laguna Sur
- Estructura viaria territorial en La Laguna Norte
- Sistemas tranviarios y ferroviarios
- Sistema de transporte público (la red de guaguas en particular)
- Intercambiadores modales
- Sistemas no motorizados

Existen varias propuestas sobre cada uno de estos temas de tal forma que se plantean diferentes alternativas de trazado para el sistema viario así como incluso diferentes alternativas de sistemas ferroviarios al tren de altas prestaciones. La red de estaciones o intercambiadores modales, en diferentes niveles también es profusa de cara a incentivar el atractivo de los transportes públicos.

Dentro del documento se avanza que es necesario la gestión de los aparcamientos en superficie en determinadas zonas del término municipal, señalando cuales.

LA MATANZA

Estado de tramitación: Texto Refundido del Plan General. Abril 2003.

Dentro de la Memoria de Ordenación, el punto 1.3.7. Núcleos Urbanos del punto 1.3. "Situación General del Municipio" se hace un breve análisis de los núcleos del municipio.

En el núcleo "La Matanza" – "Guía" – "San Antonio" con respecto al Sistema de Transportes dice textualmente:

"El crecimiento desmesurado de las necesidades de transporte mecanizado, debido en gran parte al elevado índice de motorización, y el excesivo uso del vehículo privado, ha supuesto un deterioro del ámbito ciudadano y una inversión del espacio público viario.

Para distancias de más de 2-5 km son imprescindibles medios mecanizados, sean públicos o privados. El transporte público, de mejor rendimiento unitario (espacio ocupado por personas transportada), es la alternativa más razonable, a vertebrar y favorecer en el sistema de transporte. Por el ámbito insular en que se sitúa el Municipio, descontando viajes externos (barcos y avión), la movilidad mecanizada pública se realiza mediante guaguas urbanas o suburbanas. De modo particular, el transporte público discurre principalmente por la TF-215 y la TF-217.

En el núcleo urbano de "Jagre" se menciona que no existe transporte público así como en el núcleo urbano de "Las Breñas.

Dentro de las reservas de suelo para Dotaciones, no hay ninguna reserva para infraestructuras del transporte.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

En cuanto a los **aparcamientos** dice lo que sigue:

- En las vías públicas, en la medida en que se vayan transformando las calles de doble sentido de circulación en un único sentido, se liberará espacio en las mismas para destinarlo a esta finalidad. El número de plazas previstas es de 500 vehículos.
- En los espacios públicos, el desarrollo de los espacios libres y deportivo, y del cementerio municipal y sus correspondientes Proyectos, deberán contemplar la ejecución del espacio para aparcamientos. El número de plazas previstas es de 300 vehículos.
- En edificios públicos, el espacio clasificado como Comercial, frente al Mercadilla del Agricultor, deberá contener en su proyecto la ejecución de plazas de aparcamiento. El número de plazas previstas es de 200 vehículos.
- El espacio libre ubicado frente al Mercadillo del Agricultor deberá albergar en el subsuelo un estacionamiento público. El número de plazas previstas es de 75 vehículos.
- El espacio libre frente al Ayuntamiento deberá albergar en su subsuelo un estacionamiento público. El número de plazas previstas es de 150 vehículos.

Es todo lo que se menciona dentro del PGO en relación con el transporte y sus infraestructuras.

LA OROTAVA

Estado de tramitación: Aprobación Definitiva. Diciembre 2003.

Dentro de la memoria urbanística no se dice nada específico sobre transportes, tan solo ciertas alusiones a mejoras de la movilidad a través de mejores conexiones con los núcleos dispersos.

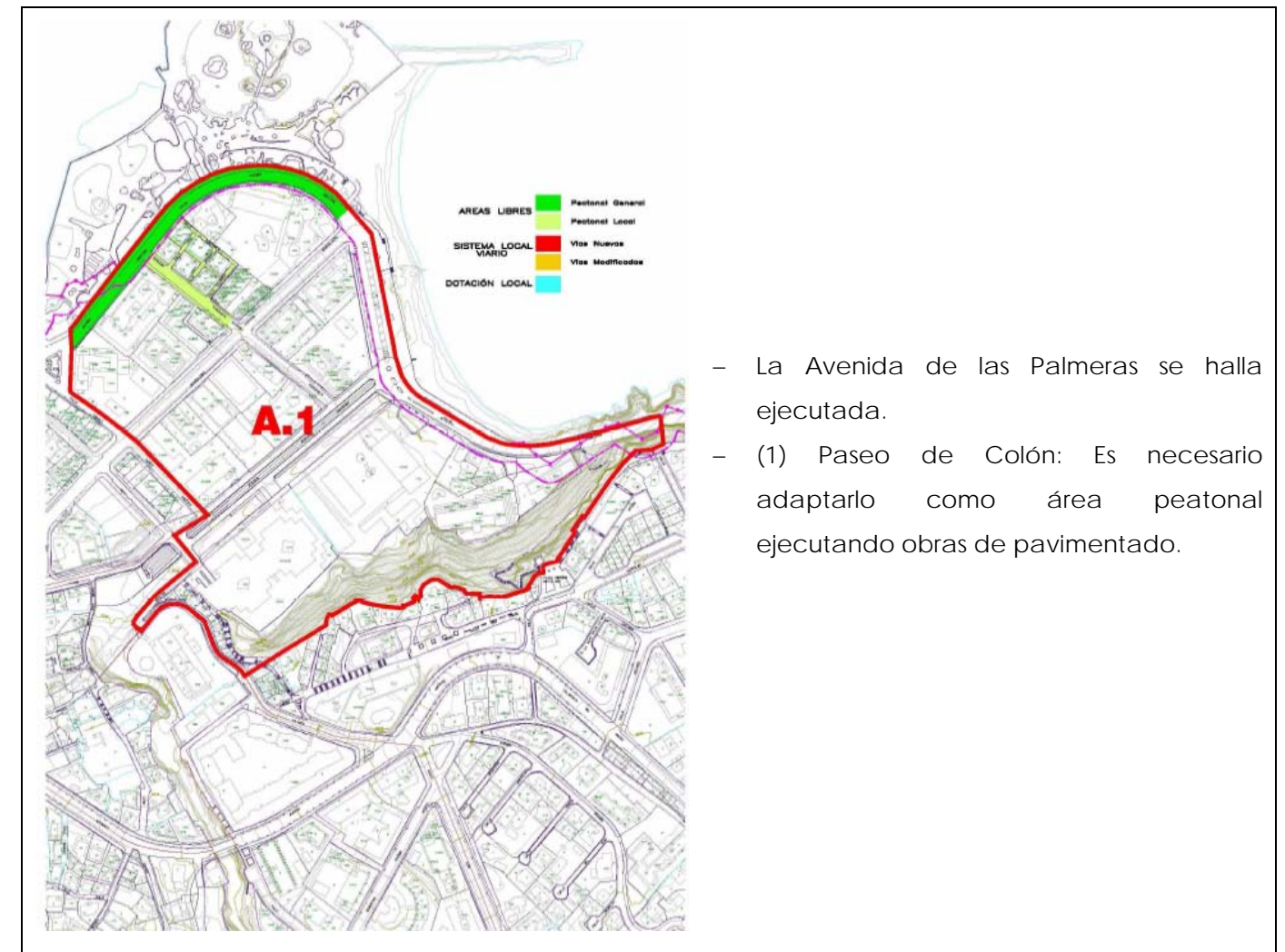
PUERTO DE LA CRUZ

Estado de tramitación: Adaptación del Plan General de Ordenación de Puerto de la Cruz a la D.T. 2ª del D.L. 1/2000. Diciembre 2004.

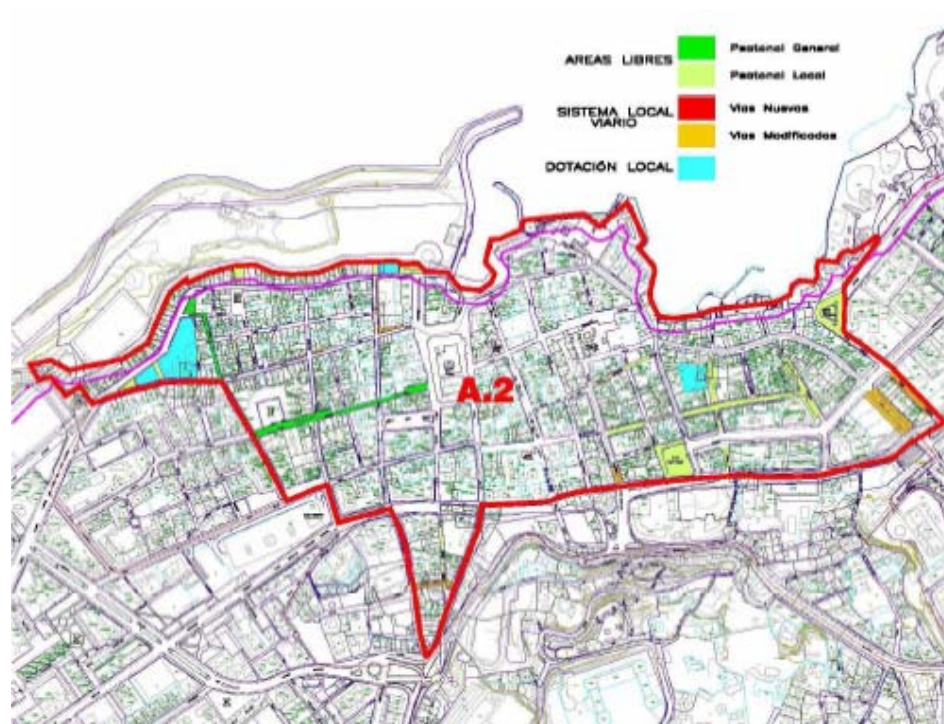
El Plan General no hace alusión a los transportes, aunque sí delimita toda una red de áreas peatonales, tanto a través de áreas nuevas relacionando los sistemas de parques y dotaciones, como el gran número que existen y crearán a través de áreas consolidadas, le adjudican una especial complejidad que en muchos casos incluso se identifica y superpone a los sistemas locales.

Los ejes peatonales que acompañan al viario Rambla está considerada su ejecución conjuntamente con el viario rodado, dada la conexión entre ambos. En el resto de los casos su estudio se hace conjuntamente con los sistemas locales en cada Ámbito o Sector, cuando se trate de suelo urbano. En el caso de suelo urbanizable, se señalarán las actuaciones peatonales por separado.

A modo de ejemplo se muestran dos zonas con futura peatonalización:



I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT



Está constituido por la Calle Puerto Escondido y Mazaroco. Las actuaciones estarán referidas a adaptar dichas calles al uso peatonal, con incorporación de pavimento y mobiliario urbano.

SISTEMA LOCAL PEATONAL Y ÁREA LIBRES

- Plaza de los Reyes Católicos: Se adecuará al uso peatonal.
- Diversas calles que se señalan en plano adjunto. Se trata de ordenarlas al uso peatonal. En algunas de ellas es necesario obtener el suelo afectado a tal fin.
- Plaza de la Constitución. Se adecuará al uso peatonal.
- Calle Mequinez y conexiones con el Parque Marítimo. Su definición está contemplada en el Plan Especial hecho al respecto y en el proyecto de urbanización que lo desarrolle. Su gestión será a cargo de Pamarsa.

LOS REALEJOS

Estado de tramitación: Adaptación de las Normas Subsidiarias de 1998 al D.L. 1/2000.

En los documentos de la Adaptación de las NNSS al D.L. 1/2000 no se dice nada acerca del transporte y sus infraestructuras.

EL ROSARIO

Estado de tramitación: Texto Refundido, adaptación a la Ley de Directrices. Mayo 2007.

No incluye políticas ni medidas específicas en materia de transportes.

SAN JUAN DE LA RAMBLA

El PGO no recoge actuaciones específicas sobre el transporte, tan solo apunta que las vías insulares y el futuro corredor insular son/serán vías usadas para el transporte público y que dada la escasa población de los núcleos urbanos y la baja intensidad de tráfico no es necesaria en la actualidad la creación de carriles exclusivos para transporte público. Donde único sería interesante considerar esta posibilidad es en la TF-5, pues se trata de una vía cada vez más congestionada por el tráfico.

SAN MIGUEL DE ABONA

Estado de tramitación: Aprobación inicial. Abril 2003.

Dentro de la memoria de ordenación, el punto 6.1.3 está dedicado a las comunicaciones.

El apartado 6.1.3.2. trata las líneas de transporte colectivo, sobre los que dice lo siguiente: "el transporte colectivo consiste en la utilización de autobuses que unen los distintos núcleos de población. Existe una estación de autobuses en el núcleo de las zonas. La utilización de los mismos es escasa, disponiendo la gran mayoría de las personas en coche propio. Existe una parada en la autopista, que enlaza con Santa Cruz sin realizar excesivas paradas.

En el apartado 6.1.3.3. se habla de itinerarios peatonales, donde se dice que no existen itinerarios peatonales entre los distintos núcleos. La gran mayoría de los peatonales se han creado por el desarrollo urbanístico de los diferentes núcleos. Hay un gran número de peatonales que no están asfaltados y carecen de iluminación que unen construcciones aisladas.

El PGO recoge el trazado propuesto y las zonas de afección del tren del sur, que se sitúan en el actual enlace de la autopista con la carretera de San Miguel a Los Abrigos, que es atravesada desde la zona inferior y discurre paralelo a la autopista por su parte superior.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

SANTA CRUZ DE TENERIFE

Estado de tramitación: Revisión del PGO (Documento de trámite para aprobación provisional).2005.

Desde el documento se señala que la movilidad y la accesibilidad tienen una especial importancia en la constitución del modelo de desarrollo económico y de cohesión social planteado y constituyen la base de una nueva concepción del territorio.

“La estructura y las nuevas actuaciones planteadas en el sistema general viario, la incorporación paulatina de un corredor de transporte público a partir del funcionamiento del Intercambiador de Transporte, ampliado con la estación terminal del nuevo sistema ferroviario, la ejecución de las líneas del tranvía y del tren del sur, el aumento y distribución racional de los aparcamientos públicos, la consideración de nuevos itinerarios peatonales, las medidas sobre tráfico con seguimiento de sus efectos, y una distribución territorial más equilibrada de las actividades económicas y administrativas, con la formación de nuevas áreas de centralidad urbana, constituyen un conjunto de acciones integradas y relacionadas entre los diferentes sistemas y soportes que actúan en la movilidad planteándose a partir de ellas las condiciones que permitirán establecer pautas para el desarrollo futuro de una nueva forma de habitar y una diferente concepción de los desplazamientos”.

Se incide en la mejora del transporte público desde el sistema tranviario para lo cual se plantean las 3 líneas de tranvía previstas en el PTE del Sistema tranviario del área metropolitana. No se señalan otros corredores con plataforma reservada o sistemas de preferencia como podrían ser los carriles-bus.

Como elementos principales de la denominada Estructura General Viaria, Movilidad, transporte y aparcamiento se definen los siguientes:

- Sistema general viario de conexión territorial y Sistema viario de conexión urbana primario
- Corredor de transporte público
- Red del Tranvía y Red Ferroviaria
- Intercambiadores de Transporte
- Sistema de itinerarios peatonales
- Red de Aparcamientos

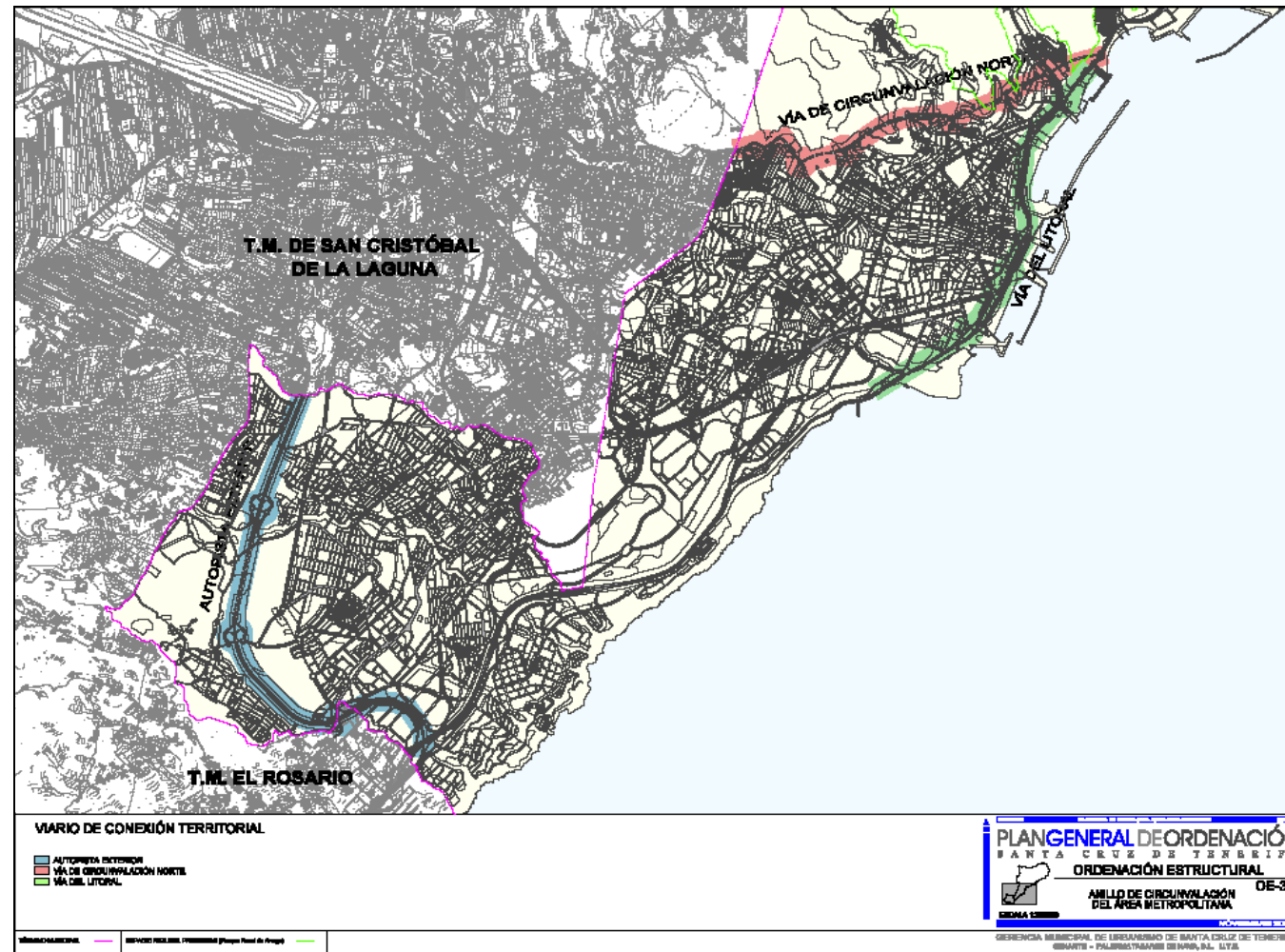
Resulta interesante la preocupación manifestada en el documento sobre la localización de los usos y su impacto en la movilidad: “En el conjunto de acciones y actuaciones integradas, también deben mencionarse otras de distinto contenido, como son las relativas a una más coherente distribución territorial de las actividades y a la creación del sistema de nuevas centralidades urbanas, ya comentado en anteriores apartados. Todo ello dará lugar a una mejora portuaria del transporte en el municipio, donde se habrán rebajado la intensidad de sus desequilibrios y problemas. En conjunto se persigue, junto a una adecuada atención a los incrementos de demanda de movilidad generados por las nuevas actividades, limitar dicho aumento facilitando, en cambio, la mejora de la accesibilidad mediante una ordenación más integrada de los usos en todo el ámbito municipal”.

El Documento señala también que en el nuevo escenario deberán contemplarse la regulación del aparcamiento en superficie, con las debidas excepciones para los residentes.

Las principales actuaciones propuestas son:

- Dotación de una red tranviaria de 3 líneas
- Sistema viario de primer nivel (TF-1,TF-5 y nueva Autopista exterior)
- Sistema Viarios de segundo nivel (nuevas vías de Circunvalación Norte y Eje del Litoral)
- Sistema de itinerarios peatonales
- Nuevos intercambiadores (Tres de Mayo, Añaza, Puerto de Santa Cruz)
- Red de aparcamientos (19.430 nuevas plazas)

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT



SANTA ÚRSULA

Estado de tramitación: Aprobación inicial. Octubre 2008.

Con respecto al transporte, el PGO determina que hasta que no se redacte el Plan Territorial Especial de Transporte a que hace referencia la directriz 102, no se preverán reservas de suelo específicas, excepto las necesarias para grandes aparcamientos públicos pero no se detalla donde.

SANTIAGO DEL TEIDE

Estado de tramitación: Aprobación definitiva. Mayo 2005.

No se incluyen medidas ni políticas en la Memoria de Ordenación relativas al transporte y sus infraestructuras.

EL SAUZAL

Estado de tramitación: Revisión del PGO de El Sauzal. Adaptación a las DGO DOT. Aprobación provisional. Febrero 2008.

No hay medidas ni políticas específicas en materia de transporte.

LOS SILOS

Estado de tramitación: Adaptación básico de las Normas Subsidiarias de planeamiento al Decreto Legislativo 1/2000.

No incluye políticas ni medidas específicas en materia de transportes.

TACORONTE

Estado de tramitación: Avance Junio 2005.

En el punto 5.3 de la Memoria de Ordenación, Sistema de Dotaciones y Espacios Libres, se hace referencia al eje rotacional del continuo urbano casco de Tacoronte Los Naranjeros, que une entre sí el parque urbano del casco con el complejo dotacional de El Cantillo, que integraría dotaciones de varios tipos y con el parque deportivo de la montaña de Los Naranjeros. Por encima de la TF-5, este eje proseguiría para conectar con la piscina municipal y el campo de golf; de este modo, un **recorrido peatonal de algo más de 3 kilómetros** a cota uniforme permitiría desplazarse entre las principales dotaciones deportivas y de espacios libres del municipio.

También en sentido transversal a la pendiente se propone el acondicionamiento de la carretera Aguagarcía-Barranco de Las Lajas como **eje peatonal, carril bici**, etc., que una las dotaciones ubicadas en los dos núcleos y permita su utilización complementaria.

Esto es lo único que incorpora sobre transporte u otros modos de transporte.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

EL TANQUE

Estado de tramitación: Aprobación Provisional. Abril 2008.

No incluye políticas ni medidas específicas en materia de transportes.

TEGUESTE

Estado de tramitación: Aprobación inicial. Agosto de 2007.

Referente al transporte el PGO se limita a decir que se debe potenciar el transporte público y adecuarlo en la red viaria.

LA VICTORIA DE ACENTEJO

Estado de tramitación: Adaptación a la Ley 19/2003, de Directrices y al PIOT. Aprobación inicial. Julio 2006.

No se dice nada específicamente sobre transportes en el documento.

VILAFLOR

Estado de tramitación: Adaptación al Texto Refundido de la Lotc-Lenac y Directrices. Aprobación inicial. 2006.

En la Memoria de Información, no se dice de manera específica acerca del transporte, tan solo hace alusión a las principales vías en el apartado 7.1.3.1. (Infraestructura viaria), que son la TF-21, TF-51 y la TF-563, para posteriormente establecer un nuevo sistema general viario (SGV-m-6) que comunica la TF-51 y la TF-563.

En el siguiente apartado, 7.1.3.2. (Infraestructuras de servicios) no hay ninguna que haga alusión al transporte. Lo mismo ocurre con los equipamientos comunitarios.

Por último, hay un cuadro de usos sobre Suelo Rústico, donde se determina en cada uno de los Suelos Rústicos las actuaciones autorizadas, autorizables o prohibidas. En general, las infraestructuras lineales para la Movilidad y las no lineales de Transporte están prohibidas.

7. CONCLUSIONES

7.1. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL Y DE ORDENACIÓN DEL TURISMO DE CANARIAS

La Ley de las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias establece un marco legislativo propicio para el desarrollo e implantación de un sistema de transporte público eficaz. Destaca la necesidad de contener los actuales índices de movilidad aunque no establece principios y objetivos para ello.

Los principios y objetivos pretendidos plantean un cambio sustancial sobre la situación actual, incluso se plantea la consecución del mismo número de viajes en transporte público y vehículo privado y aunque no diferencia entre movilidad obligada y no obligada se constituye en un objetivo ambicioso que en caso de conseguirse ha de cambiar por completo las pautas de movilidad que hasta la actualidad conocemos en la isla.

Para ello se insiste en que la movilidad insular debe estar articulada entorno al transporte colectivo como eje vertebrador de movimientos y articulándolo con una red de intercambiadores, aparcamientos que den respuesta a la necesidad de realización del viaje en caso de realizarse.

Las herramientas para la consecución de estos objetivos estarán basadas en la mejora de la oferta del transporte colectivo estimulando su uso y priorizándolo, reduciendo la necesidad de uso del vehículo privado pero también se menciona que *las administraciones públicas fomentarán e incentivarán el mejor y más eficiente uso del transporte terrestre privado* con herramientas como la gestión de aparcamientos o la regulación y restricción del tráfico urbano de no residentes.

El instrumento que da cabida a las determinaciones que deben respetar los principios propuestos y conseguir estos objetivos es el Plan Territorial Especial del Transporte.

7.2. PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE (PIOT)

El PIOT desciende del nivel de las directrices para acercarse a la realidad insular y parte de un análisis de los diferentes aspectos que inciden en la organización y funcionamiento de la sociedad y economía isleña, teniendo en cuenta los asentamientos de la población, los diferentes usos del territorio y la conexión de éstos entre sí para establecer el modelo de ordenación a aplicar.

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

Se establecen dos niveles de modelo de ordenación, a nivel insular y a nivel comarcal para cada una de las comarcas. En el PTEOTT se atiende sólo a 8 de ellas por cuanto las referentes a espacios protegidos se incluyen dentro de las otras ya que no tienen peso suficiente desde el punto de vista de realización de viajes.

El modelo Viario y de Transportes está basado en un anillo insular con derivaciones radiales en sentido costa-cumbre. En los corredores insulares se señala que se priorizará **la integración del tráfico viario y el transporte colectivo**, en plataforma exclusiva o no.

En cuanto al modelo de ordenación a nivel comarcal se detallan con bastante precisión los núcleos urbanos, su jerarquía y funcionalidad así como la infraestructura viaria de conexión comarcal y con el resto de la isla, su tipología y trazado aproximado. No se mencionan otras infraestructuras de transporte ni otros aspectos relacionados con la movilidad te salvo alguna mención puntual a equipamientos de primer nivel como aeropuertos y puertos y otras a escala muy inferior como la peatonalización del casco de Santa Cruz.

7.3. PLANES GENERALES DE ORDENACIÓN

En general la referencia al transporte es muy escasa dentro de los Planes Generales de Ordenación. En todos se planifica la estructura viaria y sólo en algunos casos se menciona la reserva de suelo para aparcamientos localizados y determinaciones respecto al transporte público y/o reserva de suelo para ello.

7.4. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA

En el documento, quizás como consecuencia de que este PTE aún no había sido redactado no se detallan propuestas ni determinaciones referidas a la consecución de los objetivos pretendidos referentes al transporte más allá de la infraestructura, en concreto:

- Garantizar la conectividad con las redes de transporte público con el fin de garantizar la consecución de un modelo de ordenación multimodal.
- Se deberán establecer conexiones de primer nivel con los principales intercambiadores de transporte.

Las nuevas actuaciones del documento se resumen en tres infraestructuras:

- La autopista exterior
- La circunvalación norte
- El tramo oeste de la vía de ronda de La Laguna

7.5. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA TRANVIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA

De cara a la elaboración del PTEOTT las principales aportaciones del PTE de Ordenación del sistema tranviario y sus posteriores modificaciones aprobadas, son las infraestructuras propuestas (3 líneas de tranvía):

- Línea 1: Intercambiador Santa Cruz- Los Rodeos (ya está ejecutado el tramo Intercambiador- Avda. de la Trinidad).
- Línea 2: La Cuesta Taco (está en ejecución el ramal La Cuesta-Tíncer).
- Línea 3: Recinto Ferial- Las Teresitas.

7.6. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL SUR

La principal determinación del documento es precisamente la disposición de un corredor para alojar un ferrocarril entre el área metropolitana y Las Américas con un total de siete estaciones comerciales a lo largo del recorrido: Acorán, Candelaria y San Isidro en superficie, y Guaguas, Terminal Aeropuerto, Los Cristianos y Las Américas, soterradas.

En el documento se prevé el cierre del anillo ferroviario en un futuro continuando la red ferroviaria hacia el oeste para conectar con el trazado por el norte y para ello se ha realizado un estudio previo de viabilidad técnica de la prolongación del trazado hacia el futuro Puerto de Fonsalía, resultando un trazado de 13 km.

Es importante señalar que el PTE de la infraestructura viaria del Tren del Sur plantea Propuestas de Intervención que van más allá *del mero proyecto y diseño de la infraestructura, para integrar y coordinar las actuaciones relacionadas y derivadas de ella.*

I. Marco jurídico-normativo del PTEOTT

En el nivel territorial se han diferenciado tres tipos de intervenciones definidas como:

- Matizaciones en Áreas de Regulación Homogénea, consistentes básicamente en modificar el planeamiento para dotar de densidad residencial al entorno de las estaciones.
- Relaciones con Operaciones Estratégicas, tendentes a dotar esos suelos de mejores conexiones en transporte público con las paradas del tren del sur.
- Modificaciones en trazados de líneas de guaguas, destacando la supresión de las líneas 110, 341,115, 116,130,122 y 124 y disponiendo que en cada municipio, las líneas que conectan dos o más núcleos de población pasarán por la estación ferroviaria que se encuentre más próxima a su itinerario. Si el itinerario de una línea se realiza en dos o más municipios se propone que tenga parada en la(s) estación(es) ferroviaria(s) más próxima.

7.7. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN TURÍSTICA INSULAR DE TENERIFE

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo de Tenerife incluye gran número de determinaciones en el ámbito de planificación de infraestructuras y también con bastante precisión en el sistema de transportes y aspectos relacionados con la movilidad; aparcamientos o sendas peatonales que no sólo tienen influencia en el sector turístico, sus necesidades de movilidad o aspectos relacionados con la percepción paisajística sino que van más allá por cuanto también condicionan la movilidad de residentes, especialmente en aquellas áreas de uso mixto residencia- turismo.

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo establece el esquema básico de las vías que organizan la accesibilidad con rango territorial y la red que relaciona entre sí las áreas y núcleos urbanos dentro del espacio turístico y se señala que los instrumentos de ordenación territorial o urbanística que establezcan las determinaciones de ordenación pormenorizada de este espacio, desarrollarán este esquema viario en atención a las necesidades de tráfico y con los criterios y demás disposiciones establecidas en este Plan.

El Plan hace propuestas de ordenación de las infraestructuras y servicios en las siguientes áreas;

- Isla Baja
- Puerto de la Cruz – Valle de la Orotava
- Bajamar – Punta del Hidalgo
- Litoral Abona
- Los Cristianos – Las Américas
- Adeje - Isora
- Puerto Santiago

Entre las actuaciones destacan la creación de nuevas vías, el tratamiento paisajístico, la creación de zonas peatonales o carriles bici y la propuesta de creación de nuevas líneas de guaguas, especialmente de carácter interno.

7.8. PLAN ESTRATÉGICO DE TRANSPORTES DE CANARIAS

El PETCAN es el documento director de la política de transportes del Gobierno de Canarias. Dispone de fichas financieras donde se detalla la actuación y las partidas necesarias. Las actuaciones se agrupan en programas para cada ámbito del transporte; interior (insular e interinsular) y exterior separándolo por modos; público y privado.

Los objetivos básicos de las actuaciones propuestas en el transporte público son:

- Disponer una oferta de Servicios de Transporte Público acorde con las necesidades de la población y de las actividades económicas y acorde con los objetivos del PETCAN.
- Implantar la adecuada oferta de Servicios y crear los instrumentos necesarios para su actualización periódica.
- Disponer de las Infraestructuras e Instalaciones adecuadas para soportar los requerimientos del transporte público de Viajeros.
- Optimizar las inversiones en Infraestructuras e Instalaciones de transporte público con arreglo a los requerimientos de la demanda.

Para el Transporte interior terrestre público se incluyen **tres programas** donde se extraen las siguientes actuaciones:

Mejora de los Servicios y de los Precios

- Optimización e Implantación de nuevos Mapas de Servicios.
- Redefinición del Sistema de Precios y de sus Convenios.
- Incorporación de nuevos recursos financieros.
- Transporte Público en áreas de demanda reducida.
- Sistemas de Gestión de Flota.
- Sistema Integral de Información y Comercialización (Billete Único).

Ordenación y Consolidación del Sector Productivo, que pretende mejorar los recursos de producción de de las empresas sin merma de su capitalización

- Ayudas a la renovación de Flotas.

Reapreciación de Infraestructuras, Instalaciones y Sistemas

- Intercambiadores Centrales de Transporte Interurbano-Urbano.
- Accesibilidad a Intercambiadores Modales Centrales.
- Intercambiadores de proximidad (Paradas y puntos de trasbordo).
- Accesibilidad para Personas de Movilidad Reducida.
- Creación de Carriles-Bus en accesos a núcleos principales.
- Sistema de Capacidad Intermedia en accesos a Las Palmas de Gran Canaria.
- Sistema de Capacidad Intermedia en accesos a Santa Cruz de Tenerife.
- Implantación de Sistemas de Información en "tiempo real".
- Apoyo a Sistemas Locales