

# PROPUESTA DE MEMORIA AMBIENTAL



## PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA ISLA DE TENERIFE

DOCUMENTO APROBACIÓN INICIAL



UTE PTEOTT:  
CONSULTRANS - TRAZAS INGENIERÍA - CONTROL Y GESTIÓN

MAYO 2012



## ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN
2. ANÁLISIS DEL PROCESO DE EVALUACIÓN
  - 2.1. Tramitación del pteott y encaje con el procedimiento de evaluación ambiental estratégica
  - 2.2. Desarrollo del proceso de evaluación ambiental
  - 2.3. Desarrollo del proceso de participación
3. VALORACIÓN DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD
  - 3.1. Valoración de la estructura formal y del contenido del informe de sostenibilidad ambiental
  - 3.2. Valoración de la calidad del documento
4. RESULTADO DE LAS CONSULTAS REALIZADAS Y SU TOMA EN CONSIDERACIÓN
  - 4.1. Aportaciones relacionadas con el informe de sostenibilidad ambiental y otros aspectos del plan
  - 4.2. Descripción de los aspectos ambientales a completar y de los cambios a introducir en el documento de aprobación inicial
5. ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS SIGNIFICATIVOS DERIVADOS DEL PLAN
  - 5.1. Actuaciones del pteott susceptibles de generar impactos significativos
  - 5.2. Medidas para minimizar el impacto potencial de las actuaciones del PTEOTT
6. DETERMINACIONES FINALES A INCORPORAR AL PTEOTT

## APÉNDICES:

APÉNDICE Nº 1: FICHA DE INDICADORES DE SEGUIMIENTO

## 1. INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye la **Propuesta de Memoria Ambiental** del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte (PTEOTT) de Tenerife.

La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente, ley estatal, por la que se transpone la Directiva 2001/42/CEE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la Evaluación de determinados planes y programas en el medio ambiente, es la herramienta que permite la evaluación de la integración de las consideraciones ambientales en los documentos de planificación y ordenación territorial que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El art. 7 de la mencionada Ley establece que la legislación reguladora de los planes y programas introducirá en el procedimiento administrativo aplicable para su elaboración y aprobación un proceso de Evaluación Ambiental. Atendiendo a este mandato y a las competencias que ostenta la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de Ordenación del territorio y Urbanismo, el Decreto 55/2006, de 9 mayo de 2006, por el que se aprueba el Reglamento de procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, contempla la inserción del procedimiento de Evaluación ambiental en la tramitación y aprobación de los planes urbanísticos y territoriales. Aspectos puntuales de ese procedimiento fueron posteriormente retocados mediante Decreto 30/2007, de 5 de febrero, por el que se aprueba la modificación del Reglamento de procedimientos

El procedimiento para la consideración de los aspectos ambientales en el planeamiento, que a su vez cumple funciones de transparencia y participación pública se lleva a cabo a través de la elaboración de tres documentos independientes aunque íntimamente relacionados: **Documento de Referencia**, **Informe de Sostenibilidad Ambiental** y **Memoria Ambiental**.

La **Memoria Ambiental** es preceptiva y se elabora tras el trámite de información pública y consulta, en cumplimiento del art. 27 del Decreto 55/2006, y será tenida en cuenta antes de la fase de Aprobación Definitiva del PTEOIT.

A diferencia del Informe de Sostenibilidad, cuyo contenido oportunamente modulado por el correspondiente Documento de Referencia aparece descrito en el anexo I de la Ley 9/2006, respecto a la Memoria Ambiental no existe una referencia detallada del contenido a abordar y del modo de afrontar su redacción. Por ello el documento se ajusta, en sentido estricto, a los aspectos exigidos por el art. 12 de la ley y se compone de los siguientes apartados:

- Análisis del proceso de Evaluación
- Valoración del Informe de Sostenibilidad y de su calidad
- Análisis del resultado de consultas realizadas y su toma en consideración
- Análisis de los impactos significativos derivados del PTEOIT
- Determinaciones finales a incorporar a la propuesta del PTEOIT

## 2. ANÁLISIS DEL PROCESO DE EVALUACIÓN

### 2.1. TRAMITACIÓN DEL PTEOTT Y ENCAJE CON EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

El Plan Territorial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT), promovido por el Cabildo Insular de Tenerife, tiene como misión:

- A.– *Contribuir al desarrollo, articulación y optimización del Sistema Insular de Transporte Público de Tenerife, en el marco de la Oferta Multimodal de Infraestructuras y Servicios para el Transporte de Viajeros.*
- B.– *Contribuir a la mejor ordenación y modulación de las Demandas de Movilidad motorizada de Viajeros.*
- C.– *Sintetizar los términos anteriores en una perspectiva múltiple y coordinada de Calidad competitiva, Costes económicos, sociales y medioambientales asumibles y Sostenibilidad a medio y largo plazo.*

## Propuesta de Memoria Ambiental

En cuanto a los Objetivos globales asociados a esa Misión del PTEOTT y sin perjuicio de sus desarrollos y concreciones ulteriores, son los que siguen:

- Alcanzar una configuración del Sistema Multimodal de Transportes de Viajeros de Tenerife que contribuya a la consolidación de una visión unitaria, integrada y compartida de la Sociedad y el Espacio Económico y Comercial de Tenerife.
- Promover en la medida de lo posible una reducción (número y longitud de recorrido) de los Viajes Motorizados.
- Asegurar que las Demandas de Movilidad de la Población son bien atendidas:
  - Mejorando la Calidad y Tiempo de los Viajes y equiparando las condiciones de accesibilidad de todas las Personas a las Redes y Sistemas de Transporte.
  - Reduciendo el consumo de recursos y la generación de costes externos y medioambientales por causa de la Movilidad, mediante el fomento terminante 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.

Los objetivos ambientales son los que siguen:

- Mejora de las prestaciones a los usuarios en su viaje completo "puerta a puerta"
- Utilizar el medio de transporte más adecuado a la realidad ambiental y social en cada zona
- Provocar un cambio en el reparto modal hacia modos públicos y no motorizados
- El fomento de modos de transporte menos agresivos ambientalmente
- La reducción de la contaminación atmosférica y acústica

La tramitación del PTEOTT y la integración en él del procedimiento de evaluación ambiental de planes tiene como principales hitos los que se exponen a continuación:

- Conforme a lo dispuesto en el art. 24 del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, corresponde al Área de Movilidad y Seguridad del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife la formulación del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT), previsto en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), aprobado definitivamente mediante Decreto 150/2002, de 16 de octubre.

- El PTEOTT, con el carácter de Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Equipamientos, se corresponde con la acción 2.2.3 del Programa de Actuación del PIOT, aprobado en sesión plenaria del Cabildo Insular de Tenerife con fecha de 1 de octubre de 2003.
- Con fecha de 30 de abril de 2006 entra en vigor la *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente* (BOE nº102, de 29 de abril de 2006).
- El 20 de junio de 2006 entra en vigor el Decreto 55/2006, de 9 mayo, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de los Instrumentos del Sistema de Planeamiento de Canarias, que incorpora al ordenamiento jurídico autonómico el procedimiento de evaluación ambiental previsto en la Ley 9/2006.
- En el BOC Nº86, de 7 de mayo de 2009, se publica la Resolución de 22 de abril de 2009, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 26 de marzo de 2009, relativo a la Aprobación del Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad de Planes Territoriales Especiales de Transportes.
- El Pleno de Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 26 de febrero de 2010, acordó la aprobación del Avance y del Informe de Sostenibilidad Ambiental del PTEOTT, acordándose al mismo tiempo, disponer la apertura del trámite de participación ciudadana y de consulta de las Administraciones Públicas que puedan verse afectadas y público interesado.
- En el BOC Nº60/2010, de 1 de marzo, se publica el anuncio por el que se somete al trámite de participación ciudadana, por el plazo de dos meses, el Avance del PTEOTT, así como el Informe de Sostenibilidad Ambiental correspondiente.
- Elaboración de la Propuesta de Memoria Ambiental, presente documento.
- Remisión de la Propuesta de Memoria Ambiental al órgano ambiental (COTCAM), de acuerdo con el artículo 27 del Decreto 55/2006, para la aprobación de la Memoria Ambiental definitiva que incluirá las determinaciones finales que deban incorporarse al documento de aprobación inicial del PTEOTT, y se mantendrá y tendrá en cuenta al acordarse la aprobación definitiva del Plan.

## 2.2. DESARROLLO DEL PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

En el documento de Avance del PTEOTT se incluye el Contenido Ambiental del Plan, información básica nada desdeñable en el proceso de elaboración de un plan territorial o urbanístico y en el conjunto de decisiones que éste adopte. La derogación del reglamento de contenido ambiental de los instrumentos de planeamiento, a partir de la entrada en vigor de la *Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes*, puede interpretarse como la eliminación de la variable ambiental como contenido obligatorio de los instrumentos de planeamiento. Sin embargo, nada más lejos de esa interpretación. La *praxis* impuesta por la aplicación del Decreto 35/1995 ha arraigado de tal forma que, aun sin existir una obligación legal de incorporar los aspectos ambientales al planeamiento, éstos seguirían probablemente tomándose en consideración. Por otro lado, la *Ley 9/2006* de evaluación ambiental de planes viene a reforzar el papel desempeñado por el citado decreto. Esta ley, básica y de ámbito estatal, desarrolla un nuevo procedimiento de evaluación ambiental del planeamiento que, en gran medida, es redundante con lo previsto por el Decreto 35/1995, no en vano la totalidad de los Documentos de Referencia aprobados para elaborar los Informes de Sostenibilidad Ambiental de los instrumentos de ordenación de recursos naturales, urbanística y territorial contienen numerosas referencias al mismo.

Los Documentos de Referencia aprobados para el planeamiento territorial ponen especial énfasis en que los Informes de Sostenibilidad Ambiental (ISA) se elaboren bajo la premisa de ser documentos independientes y sucintos, en los que se plasmen aquellas cuestiones que sean más expresivas y relevantes desde el punto de vista ambiental, de cara a facilitar una mejor comprensión por parte de la ciudadanía y de esta manera favorecer el proceso de participación pública. Ese tratamiento obliga a incorporar en otros documentos la detallada y prolija información que requiere la redacción de un Plan, por ejemplo el inventario y el diagnóstico ambiental, contenidos que sólo pueden ser abordados en el ISA de manera resumida por la filosofía que preside su elaboración.

El contenido ambiental del Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT) se articula en tres bloques: **inventario** y **diagnóstico ambiental**, ambos como partes integrantes de la Memoria Informativa, y **evaluación**, como un capítulo más de la Memoria de Ordenación.

El Avance del PTEOTT se acompaña del **Informe de Sostenibilidad Ambiental**, redactado en base al Documento de Referencia para la elaboración de Informes de Sostenibilidad de los Planes Territoriales Especiales de Transportes.

El citado Documento de Referencia se apoya básicamente en el RCAIP, resolviendo en gran medida la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental a través de referencias breves y sucintas a los documentos surgidos de la aplicación de dicho Decreto, evitando con ello, tanto por lógica como por voluntad de no reiteración expresa recogida en el *art. 8.3 de la Ley 9/2006*, la duplicación de la información contenida en otros documentos del PTEOTT.

A pesar de la derogación del RCAIP por medio de la *Ley 6/2009, de Medidas Urgentes*, el contenido ambiental del Documento de Avance está totalmente integrado en las Memorias del Documento. En la Memoria de Información se incluye el Inventario ambiental básico y en la Memoria de Ordenación el diagnóstico y la Evaluación. Esto permite que el ISA se haya redactado mediante referencias breves y sucintas al citado contenido ambiental del Avance, evitando reiteraciones.

Por tanto, el **ISA**, con el objeto de dar respuesta a lo establecido en la *Ley 9/2006*, se ha planteado siguiendo una metodología que permitiera ser accesible e inteligible, abordando los contenidos que conforman los diferentes apartados del **Informe**, de una manera sucinta, razonada y expresiva, al tiempo que sustentados en referencias sintéticas y claras a las partes ambientales concretas de cada una de las Memorias del Avance y Aprobación Inicial, Memoria de Información, en la que básicamente se encuentra disponible la información relativa al Inventario, y Memoria de Ordenación, en la que se encuentra disponible la información relativa al Diagnóstico Ambiental, Análisis de Alternativas e Identificación de las determinaciones potencialmente generadoras de impacto. El **ISA** incluye novedades, exigidas por la *Ley 9/2006*, como los Criterios y Principios de Sostenibilidad aplicables, el análisis de la Alternativa Cero y los Indicadores de Seguimiento.

## Informe de sostenibilidad ambiental

### ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN
2. CONTENIDO, OBJETIVOS Y RELACIONES
  - 2.1. Contenido
  - 2.2. Objetivos
  - 2.3. Relación con otros Planes
3. SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA EXISTENTE
  - 3.1. Diagnóstico de la situación actual del transporte terrestre
  - 3.2. Problemática ambiental existente
  - 3.3. Probable evolución ambiental en caso de no aplicar el Plan
  - 3.4. Problemática ambiental preexistente en futuras áreas de implantación de infraestructuras
4. CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES
  - 4.1. Inventario ambiental
  - 4.2. Limitaciones de uso derivadas de algún parámetro ambiental
  - 4.3. Dinámica de transformación del territorio y diagnóstico de potencialidad
5. OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL
  - 5.1. Objetivos de protección ambiental internacional, comunitario o nacional
  - 5.2. Objetivos ambientales del PTEOTT
  - 5.3. Objetivos ambientales del planeamiento superior relacionados con el PTEOTT
6. ALTERNATIVAS
  - 6.1. Introducción
  - 6.2. Horizonte 2016
  - 6.3. Horizonte 2027
7. EFECTOS
  - 7.1. Introducción
  - 7.2. Efectos ambientales previsibles derivados de la ordenación del transporte
  - 7.3. Efectos ambientales previsibles derivados del funcionamiento de las infraestructuras y equipamientos previstos en el Plan Territorial Especial de Transporte
  - 7.4. Efectos ambientales generados en el supuesto de previsión de nuevas infraestructuras de transporte u otra inversión asociada de carácter puntual
8. MEDIDAS
  - 8.1. Medidas para la reducción de la congestión
  - 8.2. Medidas que fomenten el uso del transporte público
  - 8.3. Medidas para la mejora de la seguridad
  - 8.4. Medidas para reducir la contaminación atmosférica
  - 8.5. Medidas para reducir la contaminación acústica
  - 8.6. Medidas recomendatorias hacia los Planes Generales de Ordenación que reduzcan la movilidad obligada
  - 8.7. medidas tendentes a reducir el uso del vehículo privado
  - 8.8. Fomento de medios de transporte menos agresivos ambientalmente y medidas recomendatorias para la contratación pública ecológica
  - 8.9. medidas de mejora de información en las redes de transporte público
  - 8.10. Medidas tendentes a formalizar la implantación de los sit
9. SEGUIMIENTO
10. RESUMEN NO TÉCNICO

### APÉNDICES:

APÉNDICE Nº 1: INDICADORES DEL INFOME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

APÉNDICE Nº 2: PLANOS



Imagen Nº 1: Índice del Informe de Sostenibilidad Ambiental



La presente **Propuesta de Memoria Ambiental** se redacta tras el trámite de participación ciudadana y consulta del Avance y será aprobada por el órgano competente (COTMAC) antes de la Aprobación Inicial. Su contenido se apoya en lo dispuesto en la *Ley 9/2006*.

## 2.3. DESARROLLO DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

La *Ley 9/2006* hace hincapié en varios artículos de su contenido a la necesidad transparencia y participación ciudadana, a través del acceso a la información clara y exhaustiva, en los plazos fijados, del proceso planificador. Asimismo, el **art. 8, Participación ciudadana**, del *Decreto Legislativo 1/2000, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias*, dispone que la Administración actuante deberá fomentar y, en todo caso, asegurar la participación de los ciudadanos y de las entidades por éstos constituidas, así como velar por sus derechos de información e iniciativa. Por último, el **art. 31** del *Decreto 55/2006, requisitos de la exposición al público*, dispone que deberán estar a disposición del ciudadano el expediente administrativo completo y la totalidad de los documentos escritos y gráficos, facilitando la administración competente el acceso a la información a través de métodos electrónicos, telemáticos o informáticos que permitan el acceso personal a la documentación sometida a información pública de manera que pueda ser visualizada, descargada e impresa por los particulares en el sitio o portal oficial de la Administración actuante.

En cumplimiento de lo establecido en la legislación comentada en el párrafo anterior, el documento de Avance del PTEOTT se sometió al trámite de participación ciudadana, publicándose el anuncio del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife en el BOC N°60/2010, de 1 de marzo.



The screenshot shows the BOC website interface. At the top, there is a navigation bar with links for 'Accesibilidad', 'Mapa web', 'Contacto', and 'Versión texto'. The main header features the BOC logo and the text 'Boletín Oficial de Canarias'. Below this is a menu with 'INICIO', 'ARCHIVO', 'BÚSQUEDA', and 'SEDE'. A breadcrumb trail indicates the current page: 'Estás en: Inicio > Archivo > Año 2010 > 2010/060. Jueves 25 de Marzo de 2010 > 1715'. The main content area is titled 'BOC N° 060. Jueves 25 de Marzo de 2010 - 1715'. A warning message states: 'ATENCIÓN. La versión HTML de este documento no es oficial. Para obtener una versión oficial, debe descargar el archivo en formato PDF.' The announcement is under the heading 'V. ANUNCIOS - Administración Local - Cabildo Insular de Tenerife'. The specific announcement is: '1715 ANUNCIO de 1 de marzo de 2010, relativo a la aprobación del Avance y del Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Territorial Especial del Transporte de la isla de Tenerife. 1 páginas. Formato de archivo en PDF/Adobe Acrobat. BOC-A-2010-060-1715. Firma electrónica-Descargar'. The text of the announcement describes the approval of the advance and environmental sustainability report for the PTEOTT by the Tenerife Insular Council on February 26, 2010, and mentions the opening of a public participation process.

**Imagen N° 2:** Publicación en el Boletín Oficial de Canarias del anuncio del trámite de participación ciudadana del Avance y del Informe de Sostenibilidad Ambiental del PTEOTT.

El documento de Avance, así como el Informe de Sostenibilidad Ambiental se pone a disposición pública en formato papel en:

- Registro General del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, Centro de Servicios al Ciudadano, Plaza de España s/n, 38003, Santa Cruz de Tenerife, en horario de 9,00 horas a 18,00 horas de lunes a viernes y los sábados de 9,00 horas a 13,00 horas.

Asimismo, se puede consultar el documento técnico (para su visualización, descarga o impresión) en la página web del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife <http://www.tenerife.es/planes>.




Paisaje de Tenerife	Plan Territorial Especial	BOC n°119, 22/07/2010	Aprobación Inicial
Ycoden - Daute - Isla Baja	Plan Territorial Parcial	BOC n°139, 16/07/2010	Aprobación Inicial
Prevención de Riesgos	Plan Territorial Especial	BOC n°098, 25/05/2009	Aprobación Inicial
Cabo Blanco - Buzanada	Plan Territorial Parcial	BOC n°76, 20/04/2006	Aprobación Inicial
		BOC n°158, 14/08/2009	Inf. Sostenib. Ambiental
Complejo Ambiental de Arico	Plan Territorial Parcial	BOC n°137, 10/07/2007	Aprobación Inicial
Hidroológico de Tenerife	Plan Territorial Especial	BOC n°198, 05/10/2010	Avance  !
<b>Transporte de Tenerife</b>	Plan Territorial Especial	BOC n°60, 25/03/2010	Avance
Infraestructuras de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía	Plan Territorial Especial	BOC n°194, 30/09/2010	Avance  !
Infraestructura del Tren del Norte	Plan Territorial Especial	BOC n°200, 08/10/2010	Avance  !
Infraestructuras de Telecomunicación	Plan Territorial Especial	BOC n°063, 01/04/2009	Avance
Comarca de Abona	Plan Territorial Parcial	BOC n°123, 20/06/2008	Avance
Ámb. extractivo Barrancos de Güímar	Plan Territorial Parcial	BOC n°132, 03/07/2007	Avance
Área Metropolitana	Plan Territorial Parcial	BOC n°138, 18/07/2006	Avance
Litoral Suroeste - Tramo 2	Plan Territorial Parcial	BOC n°130, 06/07/2006	Avance
Campamentos de Turismo	Plan Territorial Especial	BOC n°94, 17/05/2006	Avance
Áreas de Esparcimiento y Espacios Libres	Plan Territorial Especial	BOC n°130, 06/07/2006	Avance
Ámb. extractivo Birmagen	Plan Territorial Parcial	BOC n°130, 06/07/2006	Avance
Ámb. extractivo La Estrella - Luceña	Plan Territorial Parcial	BOC n°130, 06/07/2006	Avance

Imagen Nº 3: Página de Planes Insulares del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife donde consultar el PTEOIT.

La estructura del Informe de Sostenibilidad que se somete a participación ciudadana en digital es la siguiente:

























5.- INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	
5.1.- MEMORIA ISA	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Memoria del Informe de Sostenibilidad Ambiental  (1.62 MB)</li> <li>▪ Apéndice 1- Indicadores de Estado  (0.26 MB)</li> </ul>	
5.2.- PLANOS ISA	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Índice de Planos  (0.02 MB)</li> <li>▪ 5.2.1.- AMBIENTAL                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1. Unidades Geológicas  (1.29 MB)</li> <li>▪ 2. Unidades Geomorfológicos  (1.48 MB)</li> <li>▪ 3. Hidrología Superficial  (1.64 MB)</li> <li>▪ 4. Hidrología Subterránea  (1.41 MB)</li> <li>▪ 5. Vegetación  (1.53 MB)</li> <li>▪ 6. Fauna  (1.29 MB)</li> <li>▪ 7. Unidades de Paisaje  (2.98 MB)</li> <li>▪ 8. Patrimonio Arquitectónico y Arqueológico  (1.43 MB)</li> <li>▪ 9. Espacios Naturales Protegidos  (1.27 MB)</li> <li>▪ 10. Lugares de Importancia Comunitaria  (1.30 MB)</li> <li>▪ 11. Zonas de Especial Protección para las Aves  (1.30 MB)</li> <li>▪ 12. Áreas Importantes para las Aves  (1.25 MB)</li> <li>▪ 13. Usos del Suelo  (1.40 MB)</li> <li>▪ 14. Unidades Ambientales Homogéneas  (1.45 MB)</li> </ul> </li> <li>▪ 5.2.2.- ALTERNATIVAS                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1. Alternativa 0 - 2.016 a 2.027  (1.42 MB)</li> <li>▪ 2. Alternativa 1 - 2.016  (1.56 MB)</li> <li>▪ 3. Alternativa 1 - 2.027  (1.58 MB)</li> <li>▪ 4. Alternativa 2 - 2.016  (1.46 MB)</li> <li>▪ 5. Alternativa 2 - 2.027  (1.48 MB)</li> <li>▪ 6. Alternativa 3 - 2.016  (1.31 MB)</li> <li>▪ 7. Alternativa 3 - 2.027  (1.47 MB)</li> </ul> </li> </ul>	

Imagen Nº 4: Detalle de la estructura del ISA disponible en la página web de Planes Insulares del Cabildo Insular de Tenerife.



# Propuesta de Memoria Ambiental

Con carácter específico, el ISA se somete a consulta a los siguientes organismos:

## Administración General del Estado

- Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.
- Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Dirección General de Costas.
- Ministerio de Fomento
- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio
- Ministerio de Defensa (cuando afecte a bienes o intereses de su titularidad)

## Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias

- Consejería de Obras Públicas y Transportes
- Consejería de Turismo
- Consejería de Industria, Comercio y Nuevas Tecnologías
- Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial
- Consejería de Economía y Hacienda
- Consejería de Sanidad
- Agencia Canaria de Desarrollo Sostenible y Cambio Climático

## Administración insular y municipal

- Cabildos Insulares
- Asociación de municipios canarios más representativa

## Público interesado

- Ben Magec - Ecologistas en Acción
- WWF / Adena
- Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza ATAN

Como resultado del periodo de participación pública y consulta, se recibieron un total de 22 sugerencias, 2 de ellos con referencias al ISA. El cuadro que se muestra a continuación contiene la relación íntegra de sugerencias formuladas por parte de ciudadanos y agentes sociales así como de los informes recabados de las diferentes administraciones públicas.

PERSONA/COLECTIVO/ADMINISTRACIÓN/ORGANISMO	Fecha de salida	Fecha de entrada
C.C.O.O.	22/04/2010	26/04/2010
Servicio de Planes Insulares	23/04/2010	23/04/2010
Ayuntamiento de Arona	07/05/2010	10/05/2010
Ayuntamiento de Buenavista del Norte	11/05/2010	13/05/2010
Foro por la Movilidad Terrestre (FMT)		17/05/2010
Ayuntamiento de Tegueste	17/05/2010	18/05/2010
Ayuntamiento de Vilaflor	17/05/2010	18/05/2010
D.Carlos Bernal Limiñana		25/05/2010
Unelco	24/05/2010	24/05/2010
Ayuntamiento de Los Realejos	26/05/2010	27/05/2010
C.I.C.C.P. Santa Cruz de Tenerife	01/06/2010	04/06/2010
C.C.O.O. Secretaría de Medio Ambiente	24/06/2010	24/06/2010
Ayuntamiento de Icod. O.A. Local de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Medio Ambiente y Patrimonio Histórico – Artístico.	05/07/2010	06/07/2010
Ayuntamiento de La Laguna. O.A. Gerencia Municipal de Urbanismo	02/07/2010	02/07/2010
Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Infraestructura Viaria.	30/06/2010	30/06/2010
Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Transportes	30/06/2010	30/06/2010
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Dirección General de Ordenación del Territorio	Sin datos	Sin datos
AENA. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea	27/10/2010	02/11/2010
Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de Transportes. Dirección General de Aviación Civil	Sin datos	11/09/2011
Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar. Subdirección General de Dominio Público Marítimo – Terrestre.	26/05/2011	01/06/2011
Ministerio de Industria, Energía y Turismo	Sin datos	07/05/2012
Consejería de Sanidad	23/03/2012	28/03/2012

**Tabla Nº 1:** Sugerencias e informes presentados al Avance del PTEOIT y a su Informe de Sostenibilidad Ambiental en el trámite de participación pública y consulta.



## 3. VALORACIÓN DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD

### 3.1. VALORACIÓN DE LA ESTRUCTURA FORMAL Y del CONTENIDO DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

La estructura, contenido y el alcance del Informe de Sostenibilidad Ambiental responde al esquema recogido en el Anexo I de la Ley 9/2006 (Contenido del Informe de Sostenibilidad Ambiental) así como al "Documento de Referencia para la elaboración de Informes de Sostenibilidad de los Planes Territoriales Especiales de Transporte", aprobado por la COTMAC y publicado en BOC N°86,2009, de 7 de mayo.

A continuación se detallan los diferentes apartados que integran el ISA y se realiza una descripción somera del contenido de cada uno de ellos.

#### 1. Introducción

Se describe el marco normativo, con especial referencia a la Ley 9/2006, además de hacer referencia al Documento de Referencia para la redacción del ISA, presentando el contenido del mismo. Por otro lado, se describe la escala del Plan así como la zonificación propuesta en Macrozonas de movilidad.

#### 2. Contenido, objetivos y relaciones

Este apartado incluye por un lado un resumen del contenido de las Memorias de Información y Ordenación, además del ISA. Por otro lado, describe de forma sucinta los objetivos prioritarios que enumera el Documento de Referencia, remitiendo a un apartado específico de la Memoria de Ordenación en donde se analizan esos objetivos y por último se describe la relación con otros Planes, en concreto, con las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias; Plan Insular de Ordenación de Tenerife y, remitiendo a un punto específico de la Memoria de Información, la relación con los siguientes Planes (Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras del Tren del Sur, Plan Territorial Especial de Ordenación del Viario del Área Metropolitana, Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Tranviario del Área Metropolitana y Planes Generales de Ordenación).

#### 3. Situación actual y Problemática existente

Se expone la situación actual en materia de transporte, diagnóstico de la situación actual del transporte terrestre a través de la remisión al Diagnóstico realizado en la Memoria de Ordenación, y tomando como referencia territorial las macrozonas de movilidad, analizando aspectos como la demanda de movilidad, el sistema viario y el aparcamiento, el transporte público colectivo, el intercambio modal y sus instalaciones o el reparto modal de los viajes.

Respecto a la problemática ambiental existente se analizan los principales aspectos relacionados con el transporte terrestres generadores de impactos ambientales: la *ocupación del suelo*, la *dispersión urbanística*, la *congestión* (motivada por un alto índice de motorización, la elección del modo de transporte con una preferencia clara por el transporte privado y la polarización de las actividades); la *contaminación atmosférica* (emisiones de CO<sub>2</sub> y otros gases de efecto invernadero) y la *contaminación acústica*.

Se analiza asimismo la probable evolución, desde el punto de vista ambiental, en caso de no aplicar el Plan (Alternativa cero), examinando la previsible situación futura sobre la ocupación y fragmentación del suelo, la contaminación atmosférica, la contaminación acústica y la congestión.

Por último se incluye un subapartado que determina la problemática ambiental preexistente en futuras áreas de implantación de infraestructuras, diferenciando los dos horizontes del Plan, 2016 y 2027. Dado el estado de tramitación del Plan, Avance, no se ha llegado a definir territorialmente las parcelas propuestas para la implantación de infraestructuras asociadas al transporte pues su localización concreta no son definitivas para el planteamiento y análisis de los diferentes Modelos de Ordenación que se proponen como alternativas.

#### 4. Característica ambientales

El primer subapartado contiene el inventario ambiental de las variables ambientales más significativas (Medio físico, Geología, Geomorfología, Climatología, Hidrología, Edafología, Vegetación, Fauna, Paisaje, Patrimonio arquitectónico y arqueológico, Espacios Naturales Protegidos y Usos del suelo) a la escala del Plan, insular. Siguiendo el PIOT, se determinan las Unidades Ambientales Homogéneas (UAH) que coinciden con las Áreas Homogéneas que se agrupan en función del predominio de elementos bióticos, abióticos o antrópicos que se usaron para la zonificación del PIOT que se redactó como

P.O.R.N. en 1995 y que son la base para la definición de las Áreas de Regulación Homogénea (ARH) que utiliza el PIOT para la determinar la distribución de usos sobre el territorio en función de las características geográficas, morfológicas y de las actividades que sustentan o pueden sustentar.

Contiene un segundo subapartado en el que se exponen las limitaciones de uso derivadas de algún parámetro ambiental de cara a la posible implantación de infraestructuras de transporte o asociada al mismo, haciendo especial hincapié en las *figuras de protección* (Espacios Naturales Protegidos y Áreas de Sensibilidad Ecológica, Lugares de Importancia Comunitaria, ahora Zonas Especiales de Conservación y Zonas de Especial Protección para las Aves; *especies de flora y fauna* en peligro de extinción; *barrancos y patrimonio arqueológico y cultural*).

El tercer y último subapartado analiza la dinámica de transformación del territorio asociado al transporte y la diagnosis de potencialidad, donde se determina la capacidad para la conservación y la capacidad de uso en relación con el transporte de cada una de las Unidades Ambientales Homogéneas descritas.

### 5. Objetivos de Protección Ambiental

Este apartado contiene por un lado los objetivos de protección ambiental internacional, comunitario o local con incidencia sobre el transporte, tales como la Lucha contra el Cambio Climático, la reducción de la Contaminación acústica, la Protección del Paisaje o la Protección de la Biodiversidad.

Por otro lado se presentan los objetivos ambientales del PTEOTT y los objetivos ambientales del planeamiento superior relacionados con el PTEOTT (Directrices de Ordenación General, PIOT, Planes y Normas de los Espacios Naturales Protegidos, Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por carretera de Canarias, Plan Estratégico de Transportes de Canarias y el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales Protegidos).

### 6. Alternativas

Se plantean las alternativas para los horizontes temporales del PTEOTT, 2016 y 2027, siendo las principales diferencias de la ordenación las siguientes:

- Inclusión o exclusión de políticas de moderación de la movilidad (PMM) y políticas para el transporte privado (PTP), que dan lugar a diferentes escenarios.
- la implantación de diferentes infraestructuras del transporte (intercambiadores principales; intercambiadores de proximidad; estaciones de guaguas; paradas preferentes y carriles bus).
- Configuración de Red de guaguas: Uniforme; clasificada extensa y clasificada concentrada, que dan lugar a los diferentes escenarios.
- Inclusión del Tren del Norte.

Se proponen 4 alternativas, incluyendo la alternativa cero, dentro de las cuales se plantean diferentes escenarios que tienen que ver con la aplicación de políticas moderadas de movilidad (PMM) y políticas de desincentivación del transporte privado (PTP). En total, para cada uno de los horizontes hay 9 escenarios-alternativas.

La evaluación ambiental de las alternativas se basa en el análisis de aquellas variables ambientales que realmente resultan discriminatorias entre alternativas - escenarios. Es decir, se obvia en el análisis de las alternativas desde el punto de vista ambiental las variables que son similares en todas las alternativas - escenarios de ordenación propuestas. Las variables ambientales estudiadas son:

- Contaminación acústica
- Contaminación atmosférica
- Consumo de suelo
- Calidad de vida

La valoración ambiental de las alternativas – escenarios se basa en la siguiente metodología. Se proponen dos criterios (*Sostenibilidad ambiental e Impacto sobre el Medio Humano*), a los que se le asigna un peso. Dentro del primero de los criterios se encuadran las variables – indicadores (*Contaminación acústica; contaminación atmosférica y consumo de suelo*) y en el segundo criterio tan solo la *mejora de la Calidad de Vida*.



# Propuesta de Memoria Ambiental

En las siguientes tablas se exponen los criterios, pesos y la participación de los indicadores en cada uno de los criterios.

PONDERACIÓN DE LOS CRITERIOS		
CRITERIO	Peso	EXPLICACIÓN Y COMENTARIOS
Sostenibilidad Medioambiental	2	Criterio determinante para el futuro de Tenerife, en relación con el uso de los recursos naturales de la Isla
Impacto sobre el Medio Humano	1	Pese a la importancia del Criterio, las repercusiones directas del PTEOTT sobre los objetivos del PIOT serán relativamente limitadas y estarán muy condicionadas por las políticas en otros ámbitos del planeamiento (ordenación del territorio, urbanismo, ...)

Tabla Nº 2: Pesos y Explicación de los criterios ambientales.

PARTICIPACIÓN DE LOS INDICADORES DENTRO DE SUS CRITERIOS		
INDICADOR	Parte	EXPLICACIÓN Y COMENTARIOS
<b>SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL</b>		
Contaminación atmosférica	33%	Se atribuye a los tres Indicadores la misma participación en la formación del Criterio
Contaminación acústica	33%	
Consumo de suelo	33%	
<b>IMPACTO SOBRE EL MEDIO HUMANO</b>		
Mejora de la Calidad de Vida	100%	Sólo un Indicador para el Criterio

Tabla nº 3: Participación de los indicadores en cada uno de los criterios.

Tras analizar todas las alternativas – escenarios, la **alternativa TRES – MP** es la **más valorada desde el punto de vista ambiental** para ambos horizontes temporales, 2016 y 2027.

## 7. Efectos

Este apartado, siguiendo el Documento de Referencia se divide en tres subapartados, el primero de ellos contiene los efectos ambientales previsibles derivados de la ordenación del transporte, donde se analiza a la escala del Plan, aspectos como los posibles efectos sobre la emisión de gases contaminantes así como CO<sub>2</sub> y otros gases de efecto invernadero; posibles efectos sobre la contaminación acústica; consumo de suelo y fragmentación del territorio; consumo energético; efectos sobre el reparto modal del transporte; efectos sobre la congestión viaria y sobre la seguridad vial.

El segundo subapartado hace referencia a los posibles efectos ambientales previsibles derivados del funcionamiento y equipamientos previstos en el PTEOTT, es decir, de las infraestructuras modales de transporte. La falta de definición de las características arquitectónicas y funcionales de las mismas impide su análisis en detalle, habiéndose tomado como referencia las afecciones ambientales que se generan en infraestructuras existentes, como intercambiadores o paradas preferentes.

En el último subapartado, efectos ambientales generados en el supuesto de previsión de nuevas infraestructuras de transporte u otra inversión de carácter puntual se toman las determinaciones territoriales que el documento de Aprobación Inicial incluye fruto del desarrollo del Modelo de Ordenación seleccionado en el documento de Avance. Se asumen los trazados e intercambiadores asociados en los Planes Territoriales Especiales de Ordenación de las infraestructuras de Tren del Norte y Sur. Se presenta una evaluación detallada de las infraestructuras modales del transporte por medio de fichas de evaluación ambiental.

## 8. Medidas

Este apartado contiene las medidas previstas para prevenir, reducir y contrarrestar cualquier efecto negativo significativo sobre el medio ambiente por la aplicación del Plan, analizando todos los apartados que incluye el Documento de Referencia, como las medidas para reducir la contaminación atmosférica y acústica, medidas tendentes para reducir el uso del vehículo privado y fomento el uso del transporte público o reducir la congestión. Las fichas de evaluación ambiental de las infraestructuras modales incluyen medidas protectoras y correctoras a aplicar sobre cada una de las variables ambientales estudiadas teniendo en cuenta los previsibles impactos que se generarán fruto de su ejecución y puesta en funcionamiento.

## 9. Seguimiento

En este apartado se remite, dado lo extenso del mismo, a un anexo en el que se cumplimentan los indicadores de estado, presión y respuesta propuestos por el Documento de Referencia. Por otro lado, se justifica que, de los 30 indicadores propuestos en el citado documento, no se cumplimentan 13 por esencialmente por no ajustarse a los objetivos del Plan.

## 10. Resumen no técnico

Contiene el resumen no técnico y conciso del ISA, en términos fácilmente comprensibles para todos los ciudadanos.

## 11. Administraciones públicas afectadas y público interesado.

El presente apartado recoge las administraciones públicas afectada y público interesado al que ha se ha solicitado consulta del Avance del PTEOTT e Informe de Sostenibilidad Ambiental.

En la siguiente tabla se muestra la adecuación del Informe de Sostenibilidad Ambiental del PTEOTT al contenido y alcance fijado por el Documento de Referencia aplicable.

CONTENIDO SEGÚN DOCUMENTO DE REFERENCIA APLICABLE A LOS ISA DE LOS PTEO DE TRANSPORTES. (BOC N°86,2009, de 7 de mayo)	CONTENIDO DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE (PTEOTT)
1. Contenido, objetivos y relaciones	<i>Apartado 2. Contenido, objetivos y relaciones, que aborda, entre otras cuestiones, las relaciones que tiene el PTEOTT con el planeamiento de rango superior, en especial el PIOT.</i>
2. Situación actual y problemática existente	<i>Apartado 3. Situación actual y problemática existente, en donde se analiza la problemática ambiental generada por el transporte terrestre además de estudiar la alternativa cero.</i>
3. Características ambientales	<i>Apartado 4. Características ambientales, que contiene la descripción de las características ambientales más relevantes a nivel insular, incluyendo las Unidades Ambientales Homogéneas definidas.</i>

CONTENIDO SEGÚN DOCUMENTO DE REFERENCIA APLICABLE A LOS ISA DE LOS PTEO DE TRANSPORTES. (BOC N°86,2009, de 7 de mayo)	CONTENIDO DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE (PTEOTT)
4. Objetivos ambientales	<i>Apartado 5. Objetivos de protección ambiental, que incluye los objetivos ambientales comunitarios, nacionales y regionales relacionados con el Plan además de los objetivos ambientales del planeamiento superior (Directrices de Ordenación, PIOT y otras normas en vigor).</i>
5. Alternativas	<i>Apartado 6. Alternativas, que contiene la descripción de las alternativas y escenarios además de su análisis y valoración desde el punto de vista ambiental.</i>
6. Efectos	<i>Apartado 7. Efectos, que incluye los efectos sobre el medio ambiente por la ordenación del transporte, por la puesta en funcionamiento de infraestructuras modales así como por nuevas infraestructuras de transporte u otra inversión de carácter puntual.</i>
7. Medidas	<i>Apartado 8. Medidas, que contiene, en virtud del grado de desarrollo que tiene el Plan en fase de Avance se plantean una serie de medidas para prevenir y reducir los impactos negativos, tales como la reducción de la contaminación acústica o atmosférica, medidas para fomentar el uso del transporte público así como para reducir el uso del vehículo privado.</i>
8. Seguimiento	<i>Apartado 9, que incluye los indicadores de seguimiento de estado, presión y respuesta propuestos por el Documento de Referencia, presentados en un anexo independiente por su extensión.</i>
9. Resumen no técnico	<i>10. Resumen no técnico, que contiene el resumen del ISA de forma concisa y en términos fácilmente comprensibles.</i>
10. Administraciones públicas afectadas y público interesado	Este apartado no se incluyó en el ISA del Avance, aspecto que ha sido subsanado en el ISA actualizado que acompaña al documento de Aprobación Inicial como apartado 11.

**Tabla N° 4:** Adecuación del Informe de Sostenibilidad Ambiental del PTEOTT al contenido y alcance fijado por el Documento de Referencia aplicable

## 3.2. VALORACIÓN DE LA CALIDAD DEL DOCUMENTO

El ISA del PTEOTT hace referencias continuas a los apartados ambientales de las Memorias de Información y Ordenación. En dichos apartados se analiza de forma detallada, tanto el inventario como el diagnóstico ambiental del Plan. Respecto al Modelo de ordenación, la parte ambiental se adapta al mismo, incluyendo trabajo de campo para determinar los previsibles efectos sobre el medio ambiente por la ejecución y puesta en funcionamiento de las infraestructuras modales de transporte.

En el momento de redacción del Avance del Plan así como del ISA, los Lugares de Importancia Comunitaria incluidos dentro de la Red Natura 2000 no habían pasado a Zonas Especiales de Conservación, por lo que aparecen como LICs. Durante el periodo de tiempo transcurrido entre la redacción del ISA y de la presente Propuesta de Memoria Ambiental se ha producido dicha modificación, recogiendo asimismo en el ISA actualizado, así como en la parte ambiental de inventario de la Memoria de Información.

El análisis ambiental toma como principal referencia las Unidades Ambientales Homogéneas, que permite establecer las áreas con mayor potencialidad para la implantación posibles infraestructuras del transporte.

Tan solo dos sugerencias hacen referencia al ISA, una de ellas en sentido negativo esencialmente por no completar de forma expresa todos los apartados del Documento de Referencia, siendo esta una cuestión que tiene que ver con la adaptación de la parte ambiental de la Memoria de Ordenación con el modelo de ordenación propuesto en el documento de Avance. El desarrollo del mismo en el documento de Aprobación que se presentará ha permitido que en la actualización del ISA se cumplieran todos los apartados recogidos en el Documento de Referencia.

Durante el periodo de participación pública se recibió otra sugerencia, emitida por la Dirección General de Aviación Civil exclusivamente al documento de Avance del Plan, pero que incluía aspectos ambientales, concretamente las afecciones acústicas. Esta sugerencia ha sido incluida y contestada convenientemente en la presente Propuesta de Memoria Ambiental.

### 3.2.1. Necesidad de redefinición de los indicadores ambientales

Con respecto al seguimiento, el Documento de Referencia incluye, a modo de recomendación un total de 30 indicadores de seguimiento, de los cuales hay 13 que no se corresponden con los objetivos del PTEOTT, especialmente con sus objetivos ambientales, por lo que se propone su exclusión al no guardar relación con el seguimiento ambiental del Plan.

Son los siguientes:

- IE.1.1 Evolución de colas en puntos de control determinados.
- IE.1.2 Percepción de los usuarios con respecto a la evolución de la congestión en vías insulares, entradas a núcleos urbanos, vías comarcales y vías municipales.
- IE.1.3 Evolución de la relación intensidad/capacidad.
- E.1.4 kilómetros de vía para vehículos pesados.
- IE.2.2 Número de puntos negros.
- IP.1.1 Evolución de la población de derecho en la isla y sus municipios.
- IP.1.2 Evolución del número de turistas que visitan la isla con desagregación municipal.
- IP.2. Evolución del parque de vehículos insular y municipal.
- IP.4. Evolución de vías en Espacios Naturales Protegidos, ZEC o ZEPA afectados por el viario (km).
- IP.6.3. Contaminación acústica: puntos negros por contaminación acústica.
- IR.3.1. Evolución de plazas de aparcamiento público y privado en los núcleos urbanos y áreas metropolitanas.
- IR.5.1. Localización de barreras acústicas en infraestructuras viarias.
- IR.5.2. Km de vías con asfaltos sonorreductores.
- IR.7 Reducción del número de siniestros y puntos negros

La presente propuesta de Memoria Ambiental reconsidera este apartado del ISA, a través de un filtrado de los indicadores presentados en el citado documento, más acordes con la naturaleza y finalidad de este Plan Territorial.



## 4. RESULTADO DE LAS CONSULTAS REALIZADAS Y SU TOMA EN CONSIDERACIÓN

Con independencia de que el Documento de Aprobación Inicial y Definitiva del PTEOTT incorpore los documentos de participación durante el proceso de formulación del Plan analizando las diferentes sugerencias y alegaciones formuladas, el presente apartado de la Propuesta de Memoria Ambiental analiza las sugerencias e informes con incidencia ambiental, si bien se exponen en un apartado independiente aquellas que recogen otros aspectos sectoriales.

En total se reciben **22 sugerencias e informes**, ninguno de forma exclusiva al ISA aunque **dos sí hacen referencias expresas al ISA**. El resto, 20 hacen referencia al Avance, esencialmente a aspectos sectoriales de la Memoria de Información y Ordenación, excepto una sugerencia de la Dirección General de Aviación Civil, en la que, entre otros aspectos, se hace alusión a las afecciones acústicas.

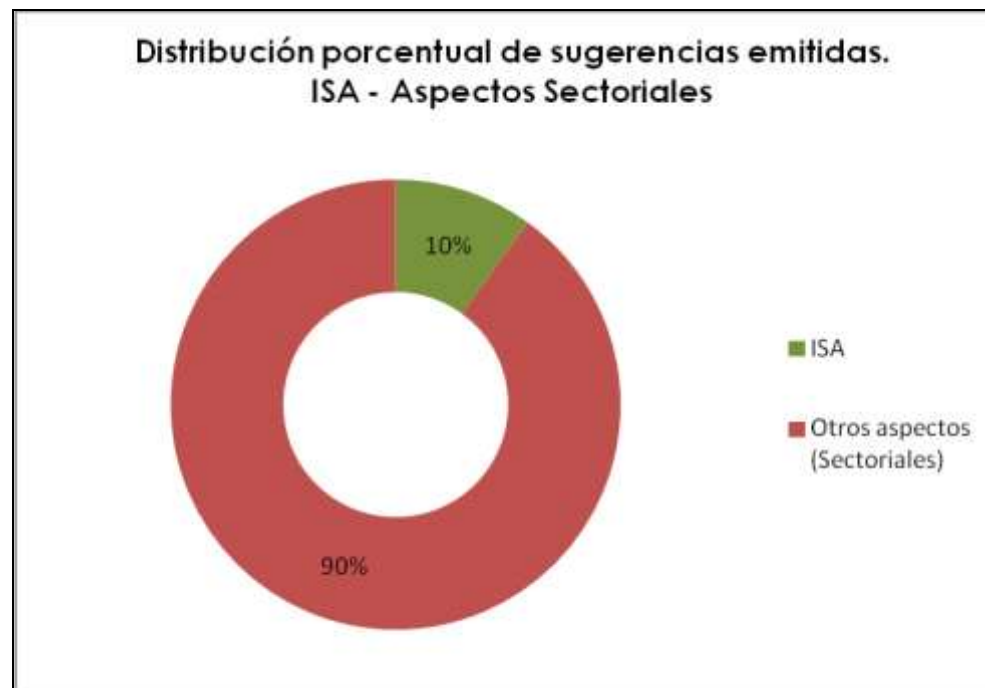


Imagen Nº 5: Distribución porcentual de sugerencias emitidas al ISA y otros aspectos sectoriales

En realidad, como se expone en el siguiente apartado, de los dos informes en los que se analiza el ISA, uno de ellos es sentido positivo (Servicio Técnico de Planes Insulares del Cabildo de Tenerife) desde el punto de vista material y formal y el otro en sentido negativo (Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias), si bien no es exclusivo al ISA sino también al documento de Avance.

En función de quién realiza la sugerencia (particulares, ayuntamientos y administración del Estado, etc.) se ha obtenido la siguiente distribución porcentual.

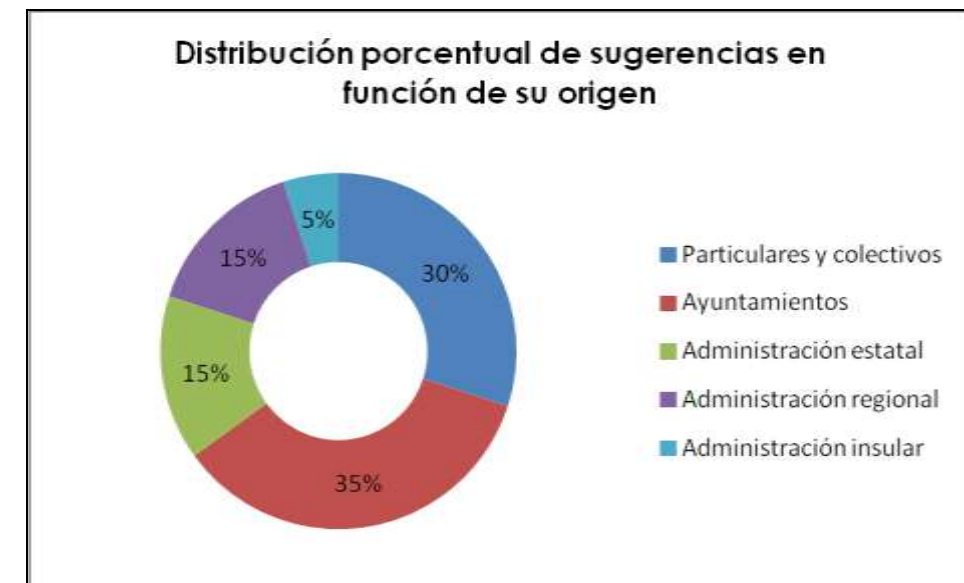


Imagen Nº 6: Distribución porcentual de las sugerencias según origen

Como se muestra en la imagen las sugerencias emitidas por los ayuntamientos y particulares y colectivos son las más numerosas.

### 4.1. APORTACIONES RELACIONADAS CON EL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y OTROS ASPECTOS DEL PLAN

#### 4.1.1. Relacionados directamente con el Informe de Sostenibilidad Ambiental

Del conjunto de sugerencias recibidas tan solo dos, una formulada por el Servicio Técnico de Planes Insulares del Cabildo de Tenerife y otra de la Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias van dirigidas expresamente al ISA.

Se expone a continuación cada una de ellas, una síntesis del informe emitido así como un apartado específico de su toma en consideración.

SUGERENCIA/INFORME 1
<b>Organismo/particular que emite la sugerencia/informe:</b> Servicio Técnico de Planes Insulares del Cabildo de Tenerife
<b>Fecha de emisión:</b> 23 de abril de 2010
<b>Fecha de recepción:</b> 23 de abril de 2010
<b>Síntesis:</b> Comenta que el objeto y contenido del Informe de Sostenibilidad del PTEO del Transporte de Tenerife se ajusta al contenido y alcance que fija el Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental de los Planes Territoriales Especiales de Transporte, resolviéndose de manera sintética y con continuas referencias a las partes concretas del plan en el que se encuentran más detalladas los contenidos ambientales. No realiza ningún otra observación al ISA del PTEOTT
<b>Toma en consideración:</b> No se hace ningún análisis a lo expuesto en el informe, asumiendo lo que se expone de manera satisfactoria.

SUGERENCIA/INFORME 2
<b>Organismo/particular que emite la sugerencia/informe:</b> Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias
<b>Fecha de emisión:</b> Sin datos
<b>Fecha de recepción:</b> Sin datos
<b>Síntesis:</b> El informe dedica un apartado específico al ISA, el 6, con dos subapartados diferenciados. El primero de ellos, 6.1. Descripción, analiza detalladamente cada uno de los apartados del ISA, incluyendo carencias en su contenido o aspectos a destacar desde el punto de vista del/de los técnico/s que analizan el documento. El segundo, 6.2. Análisis exponiendo a continuación textualmente cada uno de los puntos: <b>1. En contra de lo que se afirma en el primer apartado del ISA y se reitera a lo largo del documento, el PTEOTT no es un plan de "carácter estratégico" sino "territorial" tanto en el sentido propio de la Ley 13/2007, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, como el PIOT, que lo incluye entre sus PTEOIE, Planes Territoriales de Ordenación de Infraestructuras y Equipamientos, definidos en los artículos 1.2.5.1 y siguientes. A lo que se añaden las determinaciones de las Directrices de Ordenación General que se analizan en el punto 8.1 de este informe.</b>  Entre los planes relacionados con el PTEOTT no se incluye el Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos. Sobre la relación del PTEOTT y los planes territoriales que lo desarrollan en el Área Metropolitana, relación sobre la que el documento no establece conclusiones, se exponen las

SUGERENCIA/INFORME 2
observaciones pertinentes en el punto 8.2 de este informe.
<b>2. El artículo 8.1 de la Ley 9/2006 define la alternativa cero como aquella en la que se evalúan los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que pueden derivarse de la no realización del Plan.</b>  En el documento presentado la alternativa CERO, que al igual que las restantes se evalúa en dos años horizontes: 2016 y 2027, incluye como elementos diferenciadores la actual Configuración, uniforme, de la Red de Guaguas; la no existencia del Tren del Norte; y la no aplicación de Políticas de Moderación de la Movilidad (PMM) y para el Transporte Privado (PTP). Se dan sin embargo, como existentes no solo las infraestructuras mencionadas en el punto 2.3 del ISA (pág. 11) y enumeradas en el párrafo 3 del punto 3.6.1.2 de este informe, sino también un conjunto de Intercambiadores Principales, de los cuales el único existente es el de Cabo Llano, en Santa Cruz de Tenerife y, como tal, previsto en el modelo territorial del PIOT para el Área Metropolitana. Estos intercambiadores se sitúan en Añaza, Candelaria, San Isidro, Aeropuerto del Sur, Los Cristianos, Adeje y La Laguna, todos ellos con una superficie a ocupar variable entre 25.000 y 35.000 m <sup>2</sup> de suelo y situados junto a estaciones del Tren del Sur (salvo el de La Laguna con 5.000 m <sup>2</sup> de suelo ocupado y del que se dice que se encuentra "actualmente en ejecución".  De lo anterior se desprende que se están asumiendo por el PTEOTT, como situación de hecho, lo que solo es una decisión del propio plan no sometida a evaluación, ni ambiental ni funcional, sobre la ubicación de los Intercambiadores Principales a lo largo del recorrido del Tren del Sur.  El caso del Intercambiador Principal propuesto en La Laguna es más notable, ya que allí no se está ejecutando, como se dice, un Intercambiador Principal, sino una Estación de Guaguas, edificio cuya superficie es insuficiente para acoger todas las funciones propias de aquel elemento (y esto, a su vez, implicará su necesaria futura ampliación sobre suelo de Campus Universitario). Al mismo tiempo se obvia la determinación prioritaria del PIOT sobre el Intercambiador de Los Rodeos y la relación de este con el conjunto de los modos de transporte.  De forma similar a lo expuesto en el párrafo anterior, en el horizonte del año 2027 se asignan a todas las alternativas (salvo la CERO) tres nuevos Intercambiadores Principales (Los Rodeos, Los Realejos y San Jerónimo) y un Intercambiador de Proximidad (Santa Úrsula) relacionados todos con el Tren del Norte, lo que vuelve a suponer la no evaluación de alternativas propias por parte del PTEOTT.

### SUGERENCIA/INFORME 2

**3.** En sentido contrario a lo observado sobre los elementos que el PTEOTT considera predeterminados por los trenes del Sur y del Norte, el conjunto de actuaciones previstas en carreteras y redes arteriales que se tienen por existentes en los años horizontes y en todas las alternativas (Cierre del anillo insular; Vía exterior; Circunvalación Norte de Santa Cruz; Vía de Ronda de La Laguna; Variante de Tegueste) no son objeto de estudio para fundamentar alternativas para todos o algunos de los modos de transporte para los que aquellas podrían servir de soporte no, en consecuencia, para la ubicación de Intercambiadores y Paradas, en sus distintas categorías, o para la propuesta de carriles bus en alguna de ellas.

Tampoco se menciona en el documento la ordenación del PTEO de Infraestructuras de la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía y, por lo tanto, las consecuencias que sobre su ordenación pueda tener este último.

**4.** El ISA aportado carece del contenido señalado en el último párrafo del apartado 3 del Documento de Referencia relativo a las nuevas actuaciones previstas que exigen una localización concreta en el territorio: corredores de transporte, intercambiadores, aparcamientos disuasorios, estaciones de ferrocarril, tranvía o guagua, etc.

**5.** De la exposición de las alternativas efectuada en el punto 6.1.5 de este informe se desprende que los elementos diferenciadores de las mismas, tal y como se proponen por el PTEOTT, se limitan a aspectos de organización del servicio de guaguas (Configuración de la Red de Guaguas) y a la introducción o no de propuestas generales sobre la movilidad de los usuarios y las iniciativas favorables para los transportes públicos (Políticas de Moderación de la Movilidad y Política para el Transporte Privado) al mismo tiempo que todas ellas comparten las mismas propuestas en lo que a las infraestructuras a implantar se refiere (Trenes del Sur y del Norte; Tranvía; Carriles Bus; Intercambiadores principales; Intercambiadores de Proximidad; y hasta en su práctica totalidad; Estaciones de Guaguas y Paradas Preferentes), tanto en el horizontes 2016 como en el 2027.

Es decir, no solo no se proponen situaciones concretas de cada uno de los elementos del sistema a una escala de detalle que permita conocer su alcance y evaluar sus efectos en el territorio, sino que, en el nivel esquemático en el que se ha mantenido la ordenación, no se proponen y, por lo tanto, no se estudian ni se evalúan alternativas de situación de dichos elementos.

### SUGERENCIA/INFORME 2

**6.** Como consecuencia de lo anterior, la identificación, valoración detallada y signo de los impactos inducidos por los probables efectos significativos en el medio ambiente (comprendiendo los efectos secundarios acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos) a los que se refiere el apartado 6 del Documento de Referencia no se ve reflejada en el ISA presentado.

Tras la evaluación muy genérica realizada sobre el primer y segundo grupo de determinaciones del Plan (efectos ambientales derivados de la ordenación del transporte y del funcionamiento de las infraestructuras y equipamientos previstos en el plan), se limita a afirmar respecto al tercero (nuevas infraestructuras de transporte y otras intervenciones asociadas de carácter puntual) que el PTEOTT no concreta la ubicación de las infraestructuras sino solo su localización en un entorno amplio, remitiendo los efectos de los trenes del Sur y del Norte a sus respectivos planes.

No se da cumplimiento, por lo tanto, a lo establecido en el apartado 6 del Documento de Referencia.

**7.** Al igual que en los puntos anteriores no se contemplan propuestas concretas sobre las medidas para prevenir, reducir y contrarrestar los efectos negativos en el medio ambiente por la aplicación del Plan. No solo no se toman en consideración los ejemplos que ofrece el Documento de Referencia sino que se asegura que alguna de las medidas señaladas por el mismo no son objeto del PTEOTT (Medidas para la mejora de la Seguridad) o se remiten al documento de aprobación inicial (Medidas recomendatorias hacia los planes generales de ordenación).

**8.** El listado de Indicadores propuestos por el Documento de Referencia, con el carácter de "Recomendación", no se incluyen en el ISA tres de ellos argumentando que su objeto "escapa al nivel estratégico del Plan", a lo que se añade que "será el propio Cabildo quien deba seleccionar aquellos indicadores que considere más importantes y sencillo de realizar su seguimiento". De lo que se desprende que no se da cumplimiento a este apartado del ISA.

**Toma en consideración:** A continuación se responde a todos los puntos expuestos en la síntesis, apartado 6.2 del Informe, siguiendo la misma numeración, realizando las siguientes determinaciones previas.

La redacción del ISA se basa en el Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad



### SUGERENCIA/INFORME 2

de Planes Territoriales Especiales de Transportes (BOC N°86, de 7 de mayo de 2009). El contenido del ISA, además de basarse en el Documento de Referencia se ajustaba al Modelo de Ordenación que el Plan proponía en fase de avance, sin determinaciones territoriales. La actualización del ISA adaptado al modelo de Ordenación propuesto en Fase de Aprobación Inicial permite que todos los apartados recogidos en el Documento de Referencia sean cumplimentados, a excepción de aquéllos que hacen referencia a aspectos relacionados con actuaciones propias de Proyectos Constructivos.

Se incluye en la Memoria de Ordenación actualizada, así como en el ISA actualizado que remite al primero, la delimitación territorial de las infraestructuras modales así como su evaluación ambiental a la escala del Plan. En general, éstas se localizan sobre áreas ya transformadas sin valores ambientales reseñables. Se asumen las infraestructuras modales de los Trenes del Sur y Norte de Tenerife y se evalúan ambientalmente éstas, que son las infraestructuras de mayor importancia para el PTEOTT. Los trazados de la plataforma, en el caso del Tren del Sur no se analizan, al estar recogidas en el ISA del Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras del Tren del Sur, además del Estudio de Impacto Ambiental que se someterá al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental. Respecto al trazado de plataforma del Tren del Norte se evalúa a la escala del Plan, recogándose asimismo en el ISA del Plan Territorial Especial de Ordenación de las Infraestructuras del Tren del Norte, en fase de Avance.

Se pretende justificar, en definitiva, que el ISA actualizado redactado se ajusta en su contenido al modelo de ordenación del Plan presentado, en fase de Avance, y al Documento de Referencia.

1. El análisis ambiental llevado a cabo está directamente vinculado a la escala del Plan, incluyéndose una evaluación de las infraestructuras modales. Debido a la que las afecciones ambientales de las diferentes infraestructuras modales incluidas en cada una de las alternativas no son determinantes desde el punto de vista ambiental, pues todas se localizan sobre áreas degradadas, éstas no se tienen en cuenta a la hora de evaluar ambientalmente las alternativas, utilizando otros criterios para la selección de la mejor alternativa desde el punto de vista ambiental.

Por otro lado, no se ha incluido entre los Planes Relacionados con el PTEOTT el PTEO de Residuos de Tenerife puesto que la ordenación de los transportes relacionados con ello (puntos de recogida, intercambio y tratamiento) es ampliamente tratado en dicho Plan, promovido también por el Cabildo de Tenerife. En cualquier caso, no tiene relevancia a nivel insular dentro del conjunto de los transportes de personas y escasa en cuanto a bienes por cuanto los transportes no suelen coincidir con las puntas de desplazamiento generales.

2. En la definición de la alternativa CERO (o situación SIN actuaciones del Plan) se han incluido una

### SUGERENCIA/INFORME 2

serie de actuaciones aprobadas, en desarrollo o que cuentan con partidas presupuestarias aprobadas.

Se entiende que la Alternativa CERO debe incluir por definición todo aquello que se hará aunque no se ejecute el PTEOTT, entre las que se encuentran una serie de infraestructuras viarias (anillo insular, vía exterior, etc.) además de las infraestructuras tranviarias y ferroviarias (tren del sur con sus intercambiadores asociados).

Por otra parte, exponer que "en el horizonte 2007 se asignan a todas las alternativas (salvo la CERO) tres nuevos Intercambiadores Principales (Los Rodeos, Los Realejos y El Mayorazgo) y un Intercambiador de Proximidad (Santa Úrsula) relacionados todos con el Tren del Norte, lo que vuelve a suponer la no evaluación de alternativas propias por parte del PTEOTT" es simplificar el Plan confundiendo la generación de alternativas con la propuesta de intercambiadores y el concepto de Sistema Multimodal de Transportes (modos, servicios, frecuencias, costes, tiempos, infraestructuras, etc.)

Respecto a los intercambiadores del Tren del Sur se dice en el informe que "se asumen por el PTEOTT, como situación de hecho, lo que sólo es una decisión del propio plan no sometido a evaluación..." Es conveniente señalar aquí que el Tren del Sur dispone de PTE, con el mismo rango jurídico que el PTEOTT, además de haberse evaluado a nivel de proyecto por lo que se asumen como situación de hecho lo allí dispuesto en cuanto a trazado, características y localización de intercambiadores.

3. Respecto a los elementos que, según el informe de la Dirección General de Ordenación del Territorio, el PTEOTT considera predeterminados por los Trenes del Sur y del Norte es conveniente señalar que:

- El Tren del Sur dispone de PTE propio, con el mismo rango jurídico que el PTEOTT, además de Proyecto Básico, por lo que se asumen como situación de hecho lo allí dispuesto en cuanto a trazado, características y localización de intercambiadores.
- El Tren del Norte se encuentra en fase de tramitación y los estudios han sido ampliamente desarrollados por su promotor, M TSA por lo que las consideraciones que el PTEOTT recoge de dicho estudio respecto a aspectos concretos de trazado o ubicación de intercambiadores deben ser observadas como *condicionadas* a lo que finalmente ese Plan del Tren del Norte recoja, derivado del desarrollo con mayor grado de detalle del estudio de dicha

### SUGERENCIA/INFORME 2

infraestructura.

El informe señala que las vías señaladas en el punto 3 y que se "tienen por existentes" se dice que "no son objeto de estudios para fundamentar alternativas para todos o alguno de los modos de transporte para lo que aquellas podrían servir de soporte ni, en consecuencia, para la ubicación de intercambiadores y paradas o para las propuesta de carriles bus en alguna de ellas" no siendo ajustada dicha afirmación a lo planteado en el PTEOTT por cuanto estas infraestructuras viarias sí han sido consideradas en todas sus vertientes: como soporte de tráfico privado y nuevas rutas de transporte público (incluso modelizadas). No obstante, tras su análisis se detectan que no constituyen puntos con un elevado potencial para el intercambio de modos que justifiquen instalaciones especiales.

Por último, señalar que el PTEOTT no recoge la ampliación del Tren del Sur a Fonsalía por cuanto dentro del horizonte del Plan no se considera necesaria su ejecución. De idéntica forma ocurre con otras ampliaciones de la red tranviaria no contempladas en el Plan Territorial del Sistema Tranviario del Área Metropolitana.

**4.** La actualización tanto de la Memoria de Ordenación como del ISA, basándose en el desarrollo del Modelo de Ordenación posibilita que se cumplimente el último párrafo del apartado 3. *Características ambientales*, que hace referencia a las nuevas actuaciones previstas que exijan una localización concreta en el territorio, evaluando a la escala del Plan las infraestructuras modales objeto de estudio.

**5.** No todas las alternativas comparten las mismas propuestas en lo que infraestructuras se refiere ni "se limitan a aspectos de organización del servicio de guaguas". Se reitera que el transporte va más allá de la mera consideración de la infraestructura y que sus efectos sobre el territorio son la consecuencia de la ordenación de esas infraestructuras y especialmente, a escala insular, de la actividad que soportan. Por otra parte, procede señalar que todos los modos (ferrocarril, tranvía, guagua, cuarto modo) han sido tratados absolutamente con el mismo grado de detalle, pues los indicadores obtenidos para su evaluación (velocidades, frecuencias, tiempos, trasbordos, vehículos-km, costes de producción, etc.) son exactamente los mismos.

El informe de la Dirección General señala que no se proponen situaciones concretas de los elementos del sistema ni alternativas a los mismos. En la ordenación de un núcleo de población el conocimiento

### SUGERENCIA/INFORME 2

de la parcela requiere interés no sólo por las afecciones ambientales sino también por la ordenación de los accesos que requerirá un estudio de mayor detalle. Como se ha expuesto anteriormente, el desarrollo del Modelo de Ordenación en el documento de Aprobación Inicial ha permitido la ubicación territorial de las infraestructuras modales objeto de estudio en el PTEOTT, evaluando los mismos a la escala del Plan.

**6.** El desarrollo del Modelo de Ordenación en el documento de Aprobación Inicial ha permitido la ubicación territorial de las infraestructuras modales objeto de estudio en el PTEOTT, evaluando los mismos a la escala del Plan, incluyendo en la misma la caracterización de los impactos.

**7.** El ISA responde a los diferentes puntos del apartado del Documento de Referencia, ajustándose al modelo de ordenación propuesto y a la escala insular del Plan.

Los ejemplos que incluye el Documento de Referencia en el apartado de Medidas han sido valorados como meros ejemplos, entendiendo que no deben ser transcritos y analizados al pie de la letra sino que, en función del modelo de ordenación propuesto y de las actuaciones que incluya deberán analizarse unas u otras, incluidas algunas que no se muestren en el propio documento de referencia pero que tengan incidencia ambiental.

En las fichas de evaluación ambiental de las infraestructuras modales se incluyen medidas protectoras y correctoras para evitar o, al menos reducir los previsibles efectos negativos sobre cada una de las variables ambientales analizadas.

Las medidas para la mejora de la seguridad se entiende que son objeto de otros documentos con carácter más específico. Se dice en el propio ISA, y así se reitera, que la reducción del modo de transporte privado con la mejora propuesta para el transporte público incidirá positivamente sobre la mejora de la seguridad.

En cuanto a las Medidas recomendarías hacia los Planes Generales de Ordenación, las mismas están relacionadas con las Políticas de Moderación de la Movilidad (PMM) y las Políticas de Transportes Privado (PTP), sin reflejo físico en el territorio. Las mismas serán desarrolladas con más detalle en la Fase de Aprobación Inicial.

**8.** El Avance incluye un esquema normativo y programa de actuaciones adecuado a la Fase de

### SUGERENCIA/INFORME 2

Avance.

El Documento de Referencia, en cuanto a los indicadores, dice textualmente que "a modo de **propuesta** y con el carácter de **recomendación** se plantean los siguientes indicadores de presión, estado y respuesta...

Se entiende que al ser una propuesta y tener el carácter de recomendación no tienen por qué ser analizados todos los indicadores, sino tan solo aquellos que tengan incidencia sobre el Plan y puedan tener incidencia e importancia temporal desde el punto de vista ambiental, siempre ajustados a la escala del Plan.

De los 30 indicadores, como se expuso en un apartado anterior, se han excluido 13 por no guardar relación con los objetivos del Plan, especialmente en cuanto a objetivos ambientales o ser redundantes con otros indicadores propuestos. A continuación se exponen la justificación de la exclusión de cada uno de ellos:

#### **Indicadores de Estado**

##### IE.1. Congestión

*IE.1.1 Evolución de colas en puntos de control determinados.* No se incluye por no ajustarse a la escala del Plan.

- Las colas son problemas puntuales de la red en tiempo y espacio cuya formación puede obedecer a múltiples causas, cuya identificación es complicada y no están directamente vinculadas con la movilidad a nivel insular.
- Su formación no necesariamente implica un peor funcionamiento del servicio público de transportes o de la magnitud de la utilización por parte de los usuarios.

*IE.1.2 Percepción de los usuarios con respecto a la evolución de la congestión en vías insulares, entradas a núcleos urbanos, vías comarcales y vías municipales.* La percepción de los usuarios en cuanto a la congestión es un parámetro subjetivo, generalmente sobreestimado. Por otra parte, este indicador presenta los problemas expuestos para el indicador anterior (evolución de colas).

### SUGERENCIA/INFORME 2

*IE.1.3. Evolución de la relación intensidad/capacidad.* El presente indicador no está necesariamente vinculado con el transporte colectivo de personas, objeto de este Plan.

*IE.1.4. Kilómetros de vías para vehículos pesados.* La alternativa seleccionada no contempla ninguna actuación en este sentido. No se considera que pueda tener relevancia en la consecución de los objetivos del Plan.

#### IE.2. Seguridad vial

*IE.2.2. Número de puntos negros.* Se excluye por recogerse en el indicador IE.2.1. Evolución de la siniestralidad, donde se incluirán la reducción de los puntos negros, Tramos de concentración de accidentes, etc.

#### **Indicadores de Presión**

##### IP.1. Población

*IP.1.1. Evolución de la población de derecho en la isla y sus municipios.* No es un indicador del estado del transporte público.

*IP.1.2. Evolución del número de turistas que visitan la isla con desagregación municipal (nº turistas/año).* No es un indicador del estado del transporte público.

*IP.2. Evolución del parque de vehículos insular y municipal.* Se excluye por ser redundante con el indicador IP.5. Evolución del índice de motorización, al estar ambos relacionados y ser éste último más claro a la hora de determinar la incidencia ambiental.

*IP.4. Kilómetros de vías en Espacios Naturales Protegidos, ZEC o ZEPA afectados por el viario (km).* No está relacionado con el Transporte colectivo de personas.

##### IP.6. Contaminación

*IP.6.3. Contaminación acústica: puntos negros por contaminación acústica.* Se excluye por ser

### SUGERENCIA/INFORME 2

redundante con el indicador IR.5.3. Reducción de puntos negros por contaminación acústica, recogiendo éste último tanto los puntos negros existentes como la reducción de los mismos a medida que pasa el tiempo y se aplican medidas para reducir el número de puntos conflictivos por ruido.

#### **Indicadores de Respuesta**

##### IR.3. Aparcamientos disuasorios

*IR.3.1. Evolución de plazas de aparcamiento público y privado en los núcleos urbanos y áreas metropolitanas.* No tiene relación directa con el transporte público, objeto del Plan, proponiéndose los otros dos indicadores relacionados con los aparcamientos disuasorios.

##### IR.5. Contaminación acústica

*IR.5.1. Localización de barreras acústicas en infraestructuras viarias.* No es objeto del presente Plan su determinación, las barreras acústicas no tienen relación con el transporte público.

*IR.5.2. Km de vías con asfaltos sonorreductores.* No es objeto del presente Plan. No se incluye en la ordenación propuesta ninguna medida en este sentido.

*IR.7. Reducción del número de siniestros y puntos negros.* No se incluye por ser redundante con el indicador IE.2.1. Evolución de la siniestralidad, en el que se recogerá el posible incremento o reducción de los siniestros así como de los puntos negros.

Como se ha expuesto en el apartado 3.2.1 de la presente Propuesta de Memoria Ambiental, se considera que no todos los indicadores propuestos en el Documento de Referencia tienen incidencia ambiental ni se ajustan a los objetivos del Plan, planteándose un filtrado de los mismos con el objeto de conservar tan solo aquéllos que sí hacen referencia a aspectos ambientales del Plan, sobre los que se propone su seguimiento. Estos se exponen en el apartado 4.2 de este documento así como en el

### SUGERENCIA/INFORME 2

apéndice 1: Indicadores de Seguimiento ambiental.

Por tanto, se entiende que el ISA actualizado presentado responde a lo solicitado en el Documento de Referencia y se ajusta al modelo propuesto por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife en su fase de Aprobación Inicial, tanto al análisis de alternativas propuestas, incluida la cero, a los previsibles impactos sobre el medio ambiente, tanto negativos como positivos, así como a la propuesta de medidas y seguimiento ambiental del Plan.



## 4.1.2. Relacionados con Avance que incluyen aspectos ambientales

De las 20 restantes emitidas específicamente sobre el documento de Avance, se ha recibido una sugerencia que sin hacer alusión al ISA sí incluye un aspecto ambiental. Se trata concretamente de la sugerencia emitida por la Dirección General de Aviación Civil, perteneciente al Ministerio de Fomento, la cual se pasa a analizar, tan solo la parte relacionada con aspectos ambientales.

SUGERENCIA/INFORME 1
<b>Organismo/particular que emite la sugerencia/informe:</b> Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento
<b>Fecha de emisión:</b> Sin datos
<b>Fecha de recepción:</b> 11/09/2011
<b>Síntesis:</b> En el punto 5 de la citada sugerencia se tratan las <b>Afecciones acústicas</b> . En un primer apartado se desarrolla la normativa aplicable para, en su segundo apartado tratar las afecciones sobre el territorio. Establece que no son compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios dentro de las isófonas Leq día = 60 dB(A) y Leq noche = 50 dB(A). Determina que entre los terrenos objeto de competencia del "Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la Isla de Tenerife (PTEOTT) que se encuentran dentro de las huellas de ruido se cuentan, entre otros, varios en el municipio de "TACORONTE" y "SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA" en el caso del Aeropuerto de Tenerife Norte y varios también en los términos municipales de "ARONA", "SAN MIGUEL DE ABONA" y "GRANADILLA DE ABONA", en el caso del Aeropuerto de Tenerife Sur. Posteriormente indica que, dado que el instrumento de planeamiento territorial no prevé la determinación de usos del suelo, a efectos de concretar la afección acústica en relación con el contenido del "Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la Isla de Tenerife (PTEOTT)", deberá disponerse que los planes urbanísticos o territoriales que desarrollen dicho planeamiento o las construcciones que no precisen de un instrumento urbanístico posterior para su ejecución, cuando se encuentren en ámbitos afectados por las huellas de ruido incluidas en los Planes Directores de los Aeropuertos de Tenerife Norte y Tenerife Sur, para los escenarios Actual y la configuración de Desarrollo Previsible, dejen claramente establecido la incompatibilidad de nuevas edificaciones destinadas a usos residenciales o dotacionales educativos o sanitarios. Por último, establece que, independientemente de lo anterior, en caso de implantar construcciones dentro de las zonas afectadas por la huella de ruido, deberán cumplir con lo dispuesto en el código técnico de la edificación respecto a los niveles de inmisión.

**Toma en consideración:** El PTEOTT no incluye en ningún caso edificaciones destinadas a usos residenciales o dotacionales educativos o sanitarios. Todas las infraestructuras propuestas por el PTEOTT tienen la consideración, según el *Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en materia de zonificación acústica, objetivos de calidad acústica y emisiones acústicas*, de **Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen (tipo de área f)**, cuyos índices de ruido, tanto en día, tarde como noche están **sin determinar**.

En cualquier caso, el documento Normativo que acompañe al presente PTEOTT recogerá la obligación de cumplir con lo dispuesto en materia acústica respecto a las huellas de ruido. Asimismo, se incluirá el necesario cumplimiento del Código Técnico de la Edificación (CTE), respecto a los niveles de inmisión de los edificios que se pretendan construir.

## 4.1.3. Relacionados con aspectos sectoriales del PTEOTT

Las sugerencias emitidas al PTEOTT relacionadas con aspectos sectoriales son convenientemente respondidas junto al documento de aprobación inicial, no incluyéndose en el presente documento por no tratar aspectos ambientales.

## 4.2. **DESCRIPCIÓN DE LOS ASPECTOS AMBIENTALES A COMPLETAR Y DE LOS CAMBIOS A INTRODUCIR EN EL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL**

Tras el análisis de las sugerencias e informes realizado tanto al ISA como a las partes ambientales de las Memorias de Información y Ordenación se concluye que tan solo el informe emitido por la Dirección General de Ordenación del Territorio hace alusiones directas respecto a su alcance y grado de profundización.

En la respuesta al citado informe se expuso la justificación del grado de detalle y alcance tanto de las partes ambientales de las Memorias de Información y Ordenación como del ISA, principalmente porque en la fase de Avance no se concretaron actuaciones relacionadas con el transporte sobre el territorio de manera que pueda ampliarse el detalle y alcance de los citados documentos, como los efectos ambientales significativos negativos o las medidas a aplicar para reducir, si no eliminar, dichos impactos. El desarrollo del Modelo de Ordenación seleccionado en la fase de Aprobación Inicial ha permitido que se pueda evaluar ambientalmente las previsibles afecciones sobre el medio ambiente

por la implantación de infraestructuras modales de transporte, así como proponer medidas protectoras y correctoras.

La indefinición de diferentes aspectos con posible incidencia territorial, como estaciones o paradas preferentes, de estos documentos en fase de Avance se sule con la definición en la Aprobación Inicial, recogiendo la evaluación ambiental de las infraestructuras modales del transporte en la Memoria de Ordenación e ISA actualizados.

Los Lugares de Importancia Comunitaria que formaban parte de la Red Natura 2000 han pasado a denominarse Zonas Especiales de Conservación (ZECs) durante el periodo de tiempo transcurrido entre la redacción de documento de Avance y el ISA y la redacción de la presente Propuesta de Memoria Ambiental, por lo que esta modificación se recoge en el documento de aprobación inicial, modificando asimismo el ISA.

Se incorporará en el ISA, como apartado 11. *Administraciones públicas afectadas y público interesado*

Por otro lado, es necesario un tratamiento más adecuado de los indicadores de seguimiento por cuanto se considera que los planteados en el Documento de Referencia no se ajustan a los objetivos del Plan, especialmente a los objetivos ambientales. Teniendo en cuenta esto, además de lo expuesto en el apartado 3.2.1 del presente documento se proponen los siguientes indicadores ambientales que **sí deberían incorporarse:**

**IE.2.1.** Evolución de la siniestralidad

**IE.3** Evolución de los tiempos de desplazamiento

**IE.4** Evolución del consumo de energía para el transporte

**IP.3** Distribución de la superficie insular y municipal dedicada a infraestructuras de transporte (km/ha por municipio)

**IP.5** Evolución del índice de motorización

**IP.6.1** Emisiones de CO<sub>2</sub>

**IP.6.2** Evolución de contaminantes a la atmósfera generados por el transporte (NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, CO)

**IR.1** Evolución del número de viajeros anuales en sistemas de transporte público

**IR.2.1** Evolución de kilómetros de línea férrea

**IR.2.2** Evolución de kilómetros de carril BUS-TAXI-VAO

**IR.2.3** Evolución de kilómetros de carril bici

**IR.3.2** Creación de aparcamientos disuasorios y número de plazas de aparcamientos en intercambiadores

**IR.3.3** Sistemas de tarificación conjunta del aparcamiento y transporte público

IR.4 Parque móvil de vehículos con tecnologías limpias

IR.5.3 Reducción de puntos negros por contaminación acústica

IR.6 Gestión del tiempo de transporte: Número de sistemas inteligentes de transporte (SIT)

## 5. ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS SIGNIFICATIVOS DERIVADOS DEL PLAN

### 5.1. ACTUACIONES DEL PTEOTT SUSCEPTIBLES DE GENERAR IMPACTOS SIGNIFICATIVOS

Como se ha expuesto en varios apartados de la presente Propuesta de Memoria Ambiental, el Modelo de ordenación propuesto por el PTEOTT en Fase de Avance ha sido desarrollado en la Aprobación Inicial. El desarrollo del modelo de ordenación conlleva la propuesta de una serie de emplazamientos donde localizar infraestructuras asociadas al transporte, tales como intercambiadores principales, de proximidad, paradas preferentes o aparcamientos de disuasión. Se ha llevado a cabo, como se ha expuesto en apartados anteriores, la evaluación ambiental de los mismos (Apéndice 4 de la Memoria de Ordenación), no constituyendo en ningún caso modificaciones sustanciales que generen efectos significativos sobre el medio ambiente.

Esto ha supuesto que de cara a la selección de la alternativa más favorable desde el punto de vista ambiental se sigan considerando las variables estudiadas en la Fase de Avance, que son: la *mejora de la calidad de vida*, la *contaminación acústica*, la *contaminación atmosférica* y la *ocupación del suelo*. Las actuaciones propuestas en el modelo del Plan van encaminadas a la mejora del sistema de transporte colectivo público. Por otro lado, prevé la implantación de una serie de políticas limitadoras del uso del transporte privado. Todo ello, desde el punto de vista ambiental generará impactos significativos positivos: reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y otros gases; reducción de la contaminación acústica; reducción del consumo energético y mejora general de la calidad de vida; reducción de la necesidad de ocupar nuevo suelo para la ejecución de infraestructuras viarias por el previsible incremento del uso del transporte público e indirectamente la reducción del índice de motorización.

### 5.2. MEDIDAS PARA MINIMIZAR EL IMPACTO POTENCIAL DE LAS ACTUACIONES DEL PTEOTT

En el apartado 8 "Medidas" del ISA se exponen las principales medidas para reducir los impactos determinados por el Documento de Referencia.

Es de aplicación lo comentado respecto a los impactos, se incluye en las fichas de Evaluación ambiental de las infraestructuras modales del transporte las medidas protectoras y correctoras aplicables para eliminar o reducir las previsibles afecciones sobre cada una de las variables ambientales estudiadas.

### 6. DETERMINACIONES FINALES A INCORPORAR AL PTEOTT

Tras la evaluación del alcance, contenido y la calidad del Informe de Sostenibilidad Ambiental así como las sugerencias presentadas a este documento y al Avance del PTEOTT se concluye que ambientalmente no hay afecciones significativas que conlleven una modificación de la ordenación del mismo puntual, parcial o general.

Aún así hay una serie de determinaciones finales a incorporar al plan desde el punto de vista ambiental, que son:

- a) Se recogen los aspectos señalados en la sugerencia de la Dirección General de Aviación Civil sobre afecciones acústicas, incluyéndolo en el Documento Normativo del Plan.
- b) Se incorpora la evaluación ambiental de las nuevas infraestructuras asociadas al transporte, donde se incluyen los previsibles efectos y las medidas protectoras y correctoras, medidas que se incorporarán al Documento Normativo del Plan. En caso de que en durante el desarrollo del Modelo de Ordenación del Plan se recojan nuevas infraestructuras éstas serán evaluadas de la misma forma que lo han sido las propuestas por el documento de Aprobación Inicial, incluyendo tanto los previsibles impactos como las medidas protectoras y correctoras aplicables para reducir, si no eliminar, los previsibles impactos.
- c) Se incorporarán los **indicadores de seguimiento** señalados en esta Propuesta de Memoria Ambiental.