

dominio público, zonas de servidumbre y afección y línea límite de edificación se estará a lo dispuesto en los artículos 45 de la Ley de Carreteras.

Para los sectores de suelo urbanizable se ha determinado en las normas urbanísticas de ordenación pormenorizada que los accesos a las carreteras se realizarán de acuerdo a lo establecido en los artículos 69 a 74 del Reglamento de Carreteras.

En los planos de clasificación y categorización del suelo se reflejan las líneas límite de la edificación.

CAUCES

Los cauces quedan regulados por la Ley 12/1990 de julio de Aguas de Canarias; el Decreto 86/2002, de 2 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Dominio Público Hidráulico en Canarias, el Plan Hidrológico Insular (PHI), así como el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio Texto Refundido de la Ley de Aguas y su Reglamento, con carácter supletorio de los anteriores.

En la normativa general se establecen las condiciones que deben cumplirse cuando se pretende realizar cualquier actuación que afecte a canales o conducciones integrados en la red básica general, reflejados en el Plano de Ordenación O-4 de Infraestructuras.

En los planos de clasificación y categorización de suelo y en los de ordenación pormenorizada se ha plasmado la línea de los cauces facilitada por el Consejo Insular de Aguas.

En cuanto al trazado del cauce del Barranco del Reparó, y derivado del análisis del riesgo hidrológico (*Estudio Básico de Riesgos, Capítulo 8. Conclusiones y propuestas finales*) y de las observaciones de la administración insular competente en la materia (Consejo Insular de Aguas de Tenerife), se concluye que a su paso por el núcleo de San Juan del Reparó este trazado presenta problemas de definición, dado que la cartografía oficial de cauces no se ajusta fielmente a la realidad territorial. Una



- 1 OCT 2012

vez inspeccionada el área de estudio, se constata que las obras del anillo insular en ejecución (infraestructura que se comporta como un gran paraguas de la escorrentía natural del terreno aguas arriba de los núcleos de medianías de Garachico), han situado un paso subterráneo que desemboca aproximadamente a la altura de la Calle de Los Perviles.

Por tanto, en los planos de ordenación pormenorizada del núcleo de San Juan del Reparó se representa gráficamente la propuesta de trazado del encauzamiento del barranco a su paso por el núcleo, discurriendo por la Calle Los Perviles, siguiendo por la Calle El Monte y luego desviándose por la Calle Nueva, continuando aguas abajo de la carretera TF-82 hasta conectar de nuevo con el cauce natural del barranco, evitando de este modo trasvases de agua entre distintas cuencas según instrucciones técnicas del Consejo Insular de Aguas de Tenerife.



LEGISLACIÓN DE COSTAS

En cuanto a la Ley de Costas y su Reglamento, los efectos de su aplicación directa están íntimamente relacionados con la determinación del deslinde del dominio público marítimo terrestre y sus servidumbres.



La Ley de Costas establece que para la determinación del dominio público marítimo terrestre se practicará por la Administración del Estado los oportunos deslindes.

- 1 OCT 2012

En los Planos de Ordenación Pormenorizada se ha incluido el deslinde aportado por la Dirección General de Costas, Demarcación de Costas de Tenerife del Ministerio de Medio Ambiente.

Los usos, edificaciones e instalaciones existentes o que se proyecten en las zonas de dominio público marítimo-terrestre y en sus servidumbres se ajustarán a lo dispuesto en el Título II, Capítulo II; y en el Título III, Capítulo I de la Ley de Costas, y en los preceptos correspondientes de su Reglamento.

La ordenación urbanística de los terrenos incluidos en la zona de influencia respetará las exigencias de protección del dominio público marítimo terrestre, en las siguientes condiciones:

- Los usos en la servidumbre de protección se ajustarán a lo dispuesto en los artículos 24 y 25 de la Ley de Costas.
- Previendo la servidumbre de tránsito, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley de Costas.
- Respetando la servidumbre de acceso al mar a que se refiere el artículo 28 de la Ley de Costas.
- Evitando la formación de pantallas arquitectónicas y la acumulación de volúmenes en contra de lo establecido en el artículo 30 de la Ley de Costas y 38 de su Reglamento.
- Los paseos marítimos al artículo 44.5 de la Ley de Costas.
- Las instalaciones de tratamiento de aguas residuales y los colectores paralelos a la costa cumplirán lo previsto en el artículo 44.6 de la Ley de Costas.

Para las obras, instalaciones y edificaciones existentes tanto en el dominio público como en la zona de servidumbre de protección se estará a lo establecido en la Disposición Transitoria Cuarta de la Ley de Costas.

En el área de ordenación del frente marítimo de La Caleta se indica que es de aplicación lo establecido en la Disposición Transitoria Tercera de la Ley de Costas, en su apartado 3, modificado por la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, lo que se deberá tener en cuenta para la totalidad de las fachadas marítimas.

Los terrenos de las fachadas marítimas de este ámbito clasificados como suelo urbano están sujetos a la servidumbre de protección de 20 metros.

Para el ámbito de La Caleta incluido en la zona de servidumbre de protección este Plan General ha establecido la ordenación pormenorizada, justificándose a continuación que se cumplen los requisitos señalados en la citada Disposición Transitoria Tercera, apartado 3:





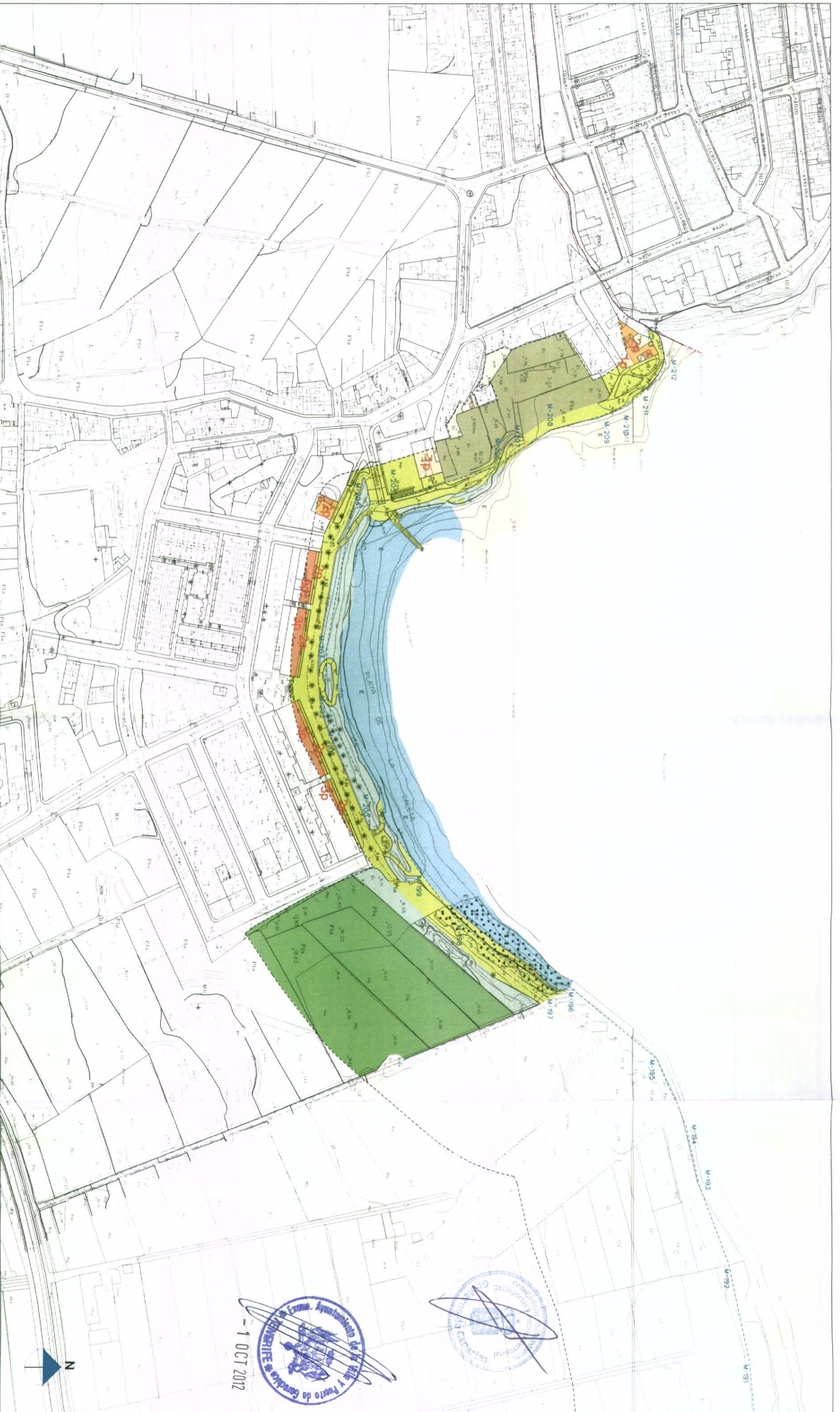
- El conjunto de las edificaciones situadas en las tres manzanas de la zona lindantes con la playa mantienen las alineaciones de las Normas Subsidiarias vigentes, limitando la altura de las edificaciones a las existentes. En el ámbito al norte de la Iglesia de San Andrés, en el extremo Oeste del núcleo se ha delimitado una unidad de actuación (UA El Lagar), de modo que todos los terrenos incluidos dentro de la franja marítima de servidumbre de protección son de carácter público (equipamiento y espacio libre), no habiendo usos privados. De este modo, se obtendrá gratuitamente el espacio libre destinado a paseo que vendrá a sumarse al paseo marítimo existente, obteniéndose la servidumbre de tránsito que garantiza un tratamiento adecuado del paseo y con ello el disfrute para todos los ciudadanos del frente costero y sus visitantes.



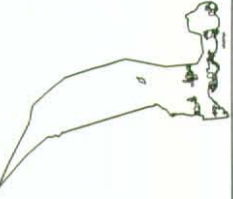
- Con las edificaciones propuestas se logra la homogeneización urbanística de la fachada marítima.
- Se dan las condiciones de tolerancia en la zona en relación a los mismos usos y tipologías que en el resto del núcleo.
- La tipología a aplicar es alineada, edificación cerrada.
- La alineación de las posibles nuevas edificaciones se ajusta a los existentes.
- La longitud de las fachadas de los solares no supera el 25% de la longitud total de fachada del tramo correspondiente, en el ámbito lindante con la playa, siendo la parte no consolidada inferior al 25%. En el otro ámbito, como se ha expresado, hay una cuestión de extrema singularidad y la ordenación propuesta tiene como objeto configurar una fachada marítima, inexistente en la actualidad y resolver el impacto de las medianeras.

A continuación se incluyen tres planos, el primero en el que se refleja el estado actual y el segundo y tercero recoge la ordenación propuesta por este Plan General (usos y tipologías), además de las fotos del ámbito donde se reflejan las edificaciones existentes.

Para los usos y construcciones que se pretendan realizar en la servidumbre de protección, de acuerdo a la ordenación contenida en este Plan General, se requerirá autorización por parte de la Administración competente.



- EDIFICACIÓN 1 PLANTA
- EDIFICACIÓN 2 PLANTAS
- EDIFICACIÓN 3 PLANTAS
- SOLAR
- JARDIN PRIVADO
- BANCALES DE CULTIVO
- BANCALES DE CULTIVO ABANDONADOS
- PLAZAS Y PASEO URBANIZADOS
- AREALAJARDINADA
- PLAYAS
- COSTAS
- COSTAS
- 20 M. SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (T.R.)

MUNICIPALIDAD DE GARACHICO

GARACHICO

INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

PLANO Nº 1

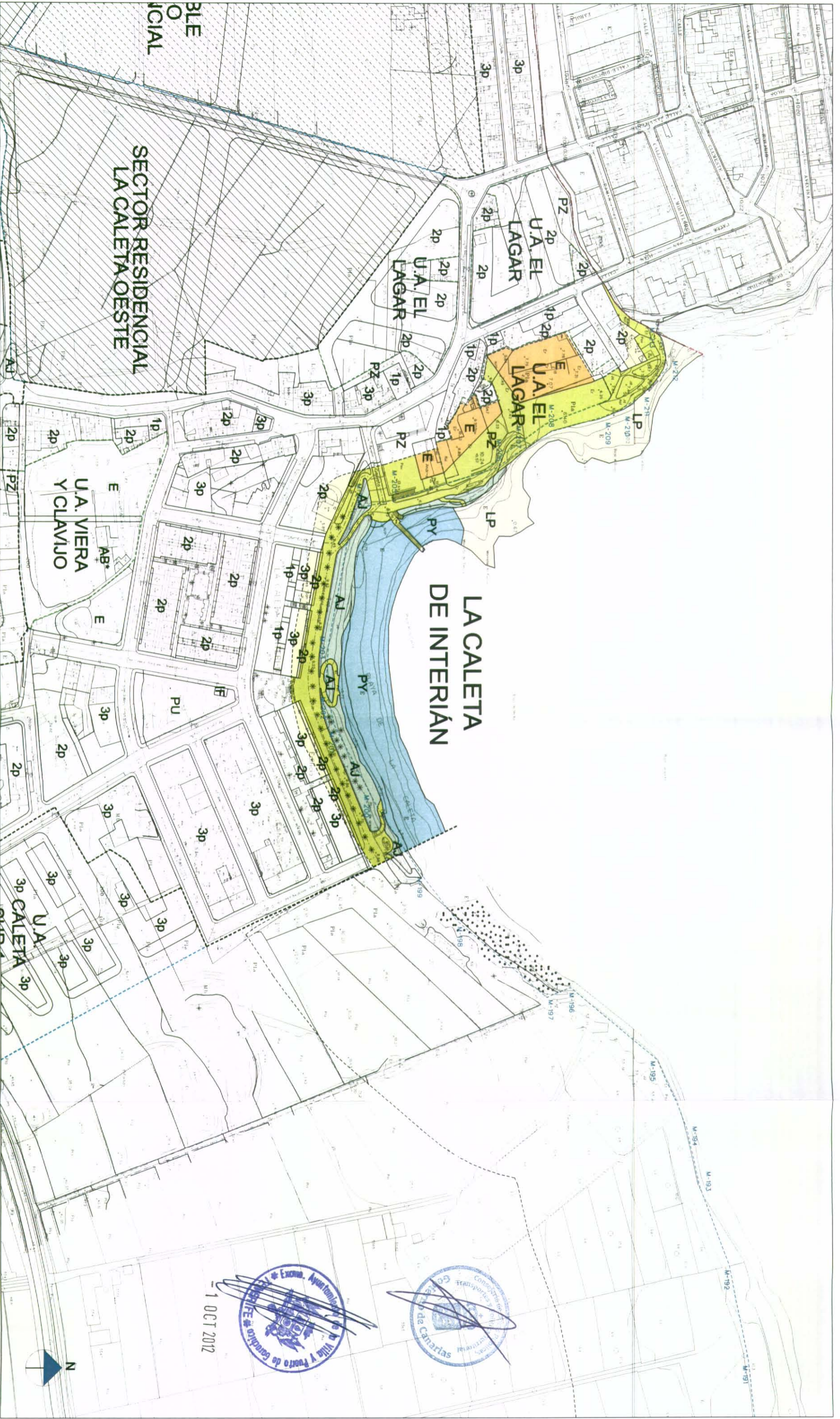
ESTADO ACTUAL

ESCALA: 1:12.000

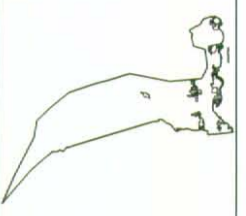
FECHA: JULIO 2012

ZONA: SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN DE COSTAS. LA CALETA





- TIPOLOGIA CERRADAM DE PLANTAS
- JARDIN PRIVADO
- EQUIPAMIENTO
- AREA AJARDINADA
- PLAZAS
- LIBRE DE PROTECCION COSTAS
- PLAYAS
- COSTAS:
- DOMINIO PUBLICO
- 20 M. SERVIDUMBRE DE PROTECCION



PLAN GENERAL DE ORDENACION (T.R.)
 ORDENACION
 GARACHICO

MAPACION TIEM Y MAPACION ALAS DIRECCIONES DE ORDENACION GENERAL VIBI (URBANO)

TIPOLOGIAS

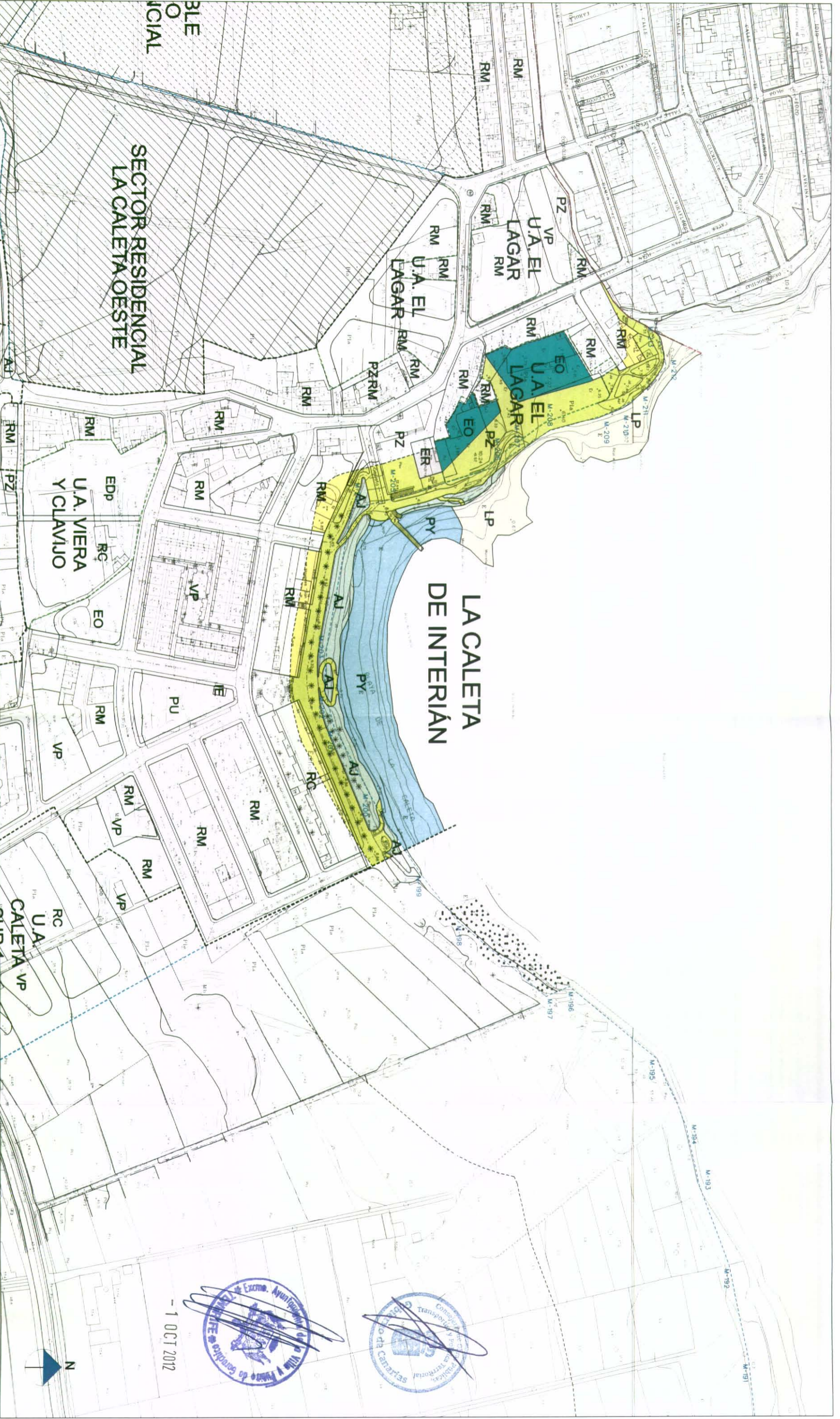
ESCALA: 1:12,000

FECHA: JULIO 2012

SERVIDUMBRE DE PROTECCION DE COSTAS. LA CALETA

1 OCT 2012

(Seals and signatures of the Ayuntamiento de Garachico and the Consorcio Insular de Transportes y Obras Públicas de Canarias)



SECTOR RESIDENCIAL
LA CALETA OESTE

LA CALETA
DE INTERIÁN

U.A. VIERA
Y CLAVIJO

U.A.
CALETA VP

- RC RESIDENCIAL COLECTIVO
- RM RESIDENCIAL MIXTO
- ER RESIDENCIAL COLECTIVO
- EO RESIDENCIAL MIXTO

- AREA AJORNADA
- PLAZAS
- LIBRE DE PROTECCION COSTAS
- PLAYAS

- COSTAS:
- DOMINIO PUBLICO
 - 20 M. SERVIDUMBRE DE PROTECCION

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (T.R.)

ADUPLICION RELEVANTIA VIALS DIRECTORES DE ORDENACION GENERAL VIAL TURISMO

GARACHICO

ORDENACIÓN

USOS

SERVIDUMBRE DE PROTECCION DE COSTAS. LA CALETA

- 1 OCT 2012



ESCALA	1:12.000
FECHA	JULIO 2012

ESTADO ACTUAL DE LA SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN LA CALETA DE INTERIÁN.



11 OCT 2012

PUERTOS

El Puerto de Garachico, clasificado en la Ley 14/2003, de 8 de abril de Puerto de Canarias como puerto de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias cuyo instrumento normativo es el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias.

BIENES DE INTERÉS CULTURAL

Los ámbitos de los Bienes de Interés Cultural del Patrimonio Histórico declarados como tales en aplicación de la Ley 4/1999, de Patrimonio Histórico de Canarias, producirá los efectos regulados en dicho texto legal según el bien protegido de que se trate.

La incoación del expediente para la declaración de Bien de Interés Cultural, determinará la aplicación provisional del mismo régimen de protección previsto para los bienes declarados de interés cultural y en su entorno, en su caso.

En los planos de ordenación estructural y de ordenación pormenorizada, se refleja el límite del entorno afectado por el Conjunto Histórico de la Villa y Puerto de Garachico. Hasta tanto se produzca la entrada en vigor del correspondiente Plan Especial de Protección (que actualmente se encuentra en redacción), en el suelo urbano de interés cultural será de aplicación con carácter transitorio lo contenido en las Normas Subsidiarias de Planeamiento, salvo las determinaciones de ordenación estructural de este Plan General (sistemas generales y clasificación del suelo) y la legislación de Patrimonio Histórico. Además, en el ámbito del perímetro del conjunto histórico y entorno afectado las obras en edificios y espacios libres precisarán de autorización previa del Cabildo.

En la ficha del área urbana del Casco de Garachico se establecen determinaciones para el ámbito y para el Plan Especial.



TELECOMUNICACIONES

La explotación de las redes y la prestación de los servicios de comunicaciones electrónicas atenderán a lo establecido en la Ley 32/2003, de 3 de noviembre, General de Telecomunicaciones.

ZONAS DE ESPECIAL CONSERVACIÓN, ZONAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LAS AVES Y ESPECIES CATALOGADAS

Toda actuación en el interior de las Zonas de Especial Conservación (ZEC) y en las zonas de especial protección para las aves (ZEPAS) estará a lo dispuesto en el Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y de la flora silvestres.

En relación a las especies catalogadas y autorizaciones administrativas, se estará a lo dispuesto en el Decreto 151/2001, de 23 de julio, que aprueba el Catálogo de Especies Amenazadas, y a la Orden de 20 de febrero de 1991 sobre Protección de Especies de la Flora Vasculare Silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias.



10.- JUSTIFICACIÓN DE LA INCLUSIÓN DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

A tenor de la evaluación de las consecuencias ambientales derivadas de determinaciones del plan general, las medidas ambientales correctoras y de seguimiento establecidas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental se han integrado en el cuerpo normativo del plan general de ordenación, cuya justificación se realiza a continuación:

a) *Medidas correctoras específicas sobre ámbitos de ordenación del plan*

Corresponden a las medidas correctoras establecidas en el ISA en el capítulo 6.2.2. *Valoración de los efectos ambientales de los ámbitos a evaluar de forma detallada*, en cada una de las fichas particulares de los distintos ámbitos de ordenación, siendo en su práctica totalidad ámbitos de ordenación en suelo urbanizable o suelo urbano no consolidado. Las medidas para los ámbitos concretos en función de los valores ambientales específicos (capacidad agrológica, vegetación, paisaje, etc.) se han incluido como instrucciones y determinaciones particulares en el Fichero de ámbitos urbanísticos, sin perjuicio del cumplimiento del resto de medidas ambientales incluidas en las normas.

En cuanto a los Suelos Urbanizables No Sectorizados, las medidas correctoras contempladas deberán ser incluidas en la ficha correspondiente cuando proceda su sectorización. En relación con el Sistema General del Parque Periurbano de La Montañeta, las medidas correctoras específicas se deberán incorporar en los instrumentos de ejecución correspondientes.





b) Medidas correctoras sobre la ordenación del suelo rústico

Corresponden a las medidas correctoras establecidas en el ISA en el capítulo 7.1. *Medidas correctoras sobre la ordenación del suelo rústico*, que se han incluido en el articulado de las normas generales

Las medidas correctoras relativas a “Usos recreativos en espacios adaptados” se han integrado en los siguientes artículos de las normas:

- Condiciones de compatibilidad de usos al factor “paisaje”
 - o NG Art. 5.3.5
 - o NOP Art. 5.9.4.3, Art. 5.9.6.2
- Condiciones de compatibilidad de usos al factor “área de interés florístico”
 - o NG Art. 5.2.1.5
 - o NOP Art. 5.9.4.3, Art. 5.9.6.2

Las medidas correctoras relativas al “Uso de infraestructuras hidráulicas, eléctricas, de saneamiento o telecomunicaciones” se han integrado en los siguientes artículos de las normas:

- Condiciones de compatibilidad de usos al factor “paisaje”
 - o NG Art. 5.3.6.2, Art. 5.3.3.7
 - o NOP Art. 5.8.3.2-3-4-5, Art. 5.8.4.1, Art. 5.8.4.5
- Condiciones de compatibilidad de usos al factor “área de interés florístico”
 - o NG Art. 5.2.1.4

c) Medidas correctoras sobre las obras de urbanización y edificación

Corresponden a las medidas correctoras establecidas en el ISA en el capítulo 7.2. *Medidas correctoras sobre las obras de urbanización y edificación*.

Las medidas correctoras sobre la “edafología” y la medida sobre el “paisaje” relativa a la recuperación del material de muros de cantería, se han incluido como instrucciones y determinaciones particulares en el fichero de ámbitos urbanísticos.

Las medidas correctoras sobre la "vegetación" se han integrado en las normas urbanísticas de ordenación pormenorizada (Art. 1.2.2 y Art. 1.2.4).

La medida correctora sobre el "patrimonio" relativa a las actuaciones sobre elementos arquitectónicos inventariados se ha incluido en la DT 3ª de las Normas Pormenorizadas, siendo el resto de medidas de carácter recordatorio puesto que son de aplicación directa en tanto que incluidas en la propia legislación sectorial en la materia.

Las medidas correctoras sobre la "calidad atmosférica", "topografía-geomorfología", "hidrología e hidrogeología", "población" y el resto de medidas sobre el "paisaje" se deberán incluir en las correspondientes Ordenanzas de Edificación y Urbanización que se habrán de formular en las condiciones establecidas en la DA 1ª de las Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada, que tendrán el carácter de régimen transitorio en tanto no se aprueben dichas ordenanzas tal y como se determina en la DT 2ª de dichas normas.

d) Medidas de seguimiento

Corresponden a las medidas de seguimiento genéricas y específicas establecidas en el ISA en el capítulo 8. *Medidas de seguimiento*. Estas medidas se deberán incluir en las correspondientes Ordenanzas de Edificación y Urbanización que se habrán de formular en las condiciones establecidas en la DA 1ª de las Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada, que tendrán el carácter de régimen transitorio en tanto no se aprueben dichas ordenanzas tal y como se determina en la DT 2ª de dichas normas.


- 1 OCT 2012



- 1 OCT 2012

- 1 OCT 2012



Memoria de Ordenación

11.- RESUMEN EJECUTIVO DE LAS ALTERACIONES DE CARÁCTER GENERAL DEL PLAN EN RELACIÓN A LA ORDENACIÓN VIGENTE

Se ha elaborado un cuadro comparativo de la ordenación vigente y la propuesta por este plan general (se anexa al final del documento). La superficie total del término municipal no coincide en ambos planeamientos, ya que en las Normas Subsidiarias no se incluía la superficie del Puerto de Garachico, y además, para la elaboración del Plan General se ha utilizado una base cartográfica más precisa, al disponer de la información en soporte digital y los datos de las Normas Subsidiarias provienen de planos en papel.

Las Normas Subsidiarias clasificaban el suelo del municipio en urbano, apto para urbanizar, asentamiento rural y rústico. En el cuadro comparativo que se ha elaborado se ha asimilado el suelo urbano con el suelo urbano, el suelo apto para urbanizar con el suelo urbanizable, los asentamientos rurales con los asentamientos rurales; En cuanto a las categorías de suelo rústico, las Normas Subsidiarias delimitaban el suelo rústico del litoral, de protección agrícola, de protección forestal o paisajístico y residual. Con el fin de comparar cada una de estas categorías con las del Plan General se ha asimilado el suelo rústico de litoral con el de protección costera, el de protección agrícola con el de protección agrícola, el de protección forestal y paisajística con el de protección natural o paisajística y el residual con el de protección territorial. En las Normas Subsidiarias no contaba con ninguna categoría asimilable al suelo rústico de protección de infraestructuras.

De este cuadro se comprueba que la superficie de suelo urbano se ha reducido en este Plan General de un 4,38% a un 3,46% del total del suelo municipal (reduciéndose esta superficie un 21,22% en términos relativos), mientras que la superficie de suelo con destino a asentamiento rural se mantiene prácticamente igual (aumenta un 0,01% del total municipal y un 4'86% en términos relativos), a pesar de

que parte de esta superficie comprende núcleos que en parte se habían clasificado como suelo urbano en las NNSS. El suelo urbanizable total aumenta ligeramente un 0,12% respecto al total de suelo municipal (+11,65% en términos relativos), pero si comparamos esta superficie excluyendo el suelo no sectorizado, ésta disminuye un 0,17% respecto al total municipal (-16,50% en términos relativos). En total, la suma de suelo clasificado como urbano o urbanizable (sectorizado y no sectorizado) representaba un 5,41% del total del suelo municipal en las NNSS, porcentaje que se ha reducido al 4,61% en este plan general, es decir, una reducción del 0,80% del total municipal y del 14,79% en términos relativos. Consecuentemente, el suelo rústico ha aumentado su superficie, y se han readscrito las diferentes categorías de suelo.

En líneas generales, las divergencias que se producen en la clasificación de suelo con respecto a la realizada por las Normas Subsidiarias de 1994 principalmente en los núcleos de El Genovés, San Juan del Reparó, El Guincho, San Pedro de Daute y las zonas altas de Las Cruces y Garachico Casco suponen en buena medida un recorte del suelo urbano previsto. Las alteraciones que suponen un aumento del suelo urbano se han realizado con el objeto de reconocer edificaciones y actividades ya existentes, como en el caso de San Juan del Reparó en el área de actividades económicas en torno al cruce de la TF-42 con la TF-421.

En la zona de medianías altas, se reduce la superficie del asentamiento rural de La Montañeta ajustándose al perímetro de la edificación existente (creciendo únicamente para habilitar suelo con destino a parque periurbano), y además se reconoce el asentamiento existente de Lomo Alto. En la plataforma costera, se reconocen los barrios de Camino Viejo (La Caleta de Interián) y de La Coronela (El Guincho), que en las NNSS se había clasificado como suelo urbano, incluyéndose las edificaciones existentes al norte hasta la Ermita de Nuestra Señora de La Consolación.

Garachico Casco se expande por medio del área del Puerto actualmente en ejecución y del Sector San Roque anexo (suelos donde no se prevén usos residenciales), excluyéndose del crecimiento parte de los suelos de más elevada pendiente en la trasera del casco.



- 1 OCT 2012

En Las Cruces, en la parte de Baja de Las Cruces aunque hay cambios de clasificación de urbanizable a urbano el límite con el suelo rústico es prácticamente coincidente. No obstante, en la parte superior del núcleo se recortan los suelos urbanos en las zonas de más elevada pendiente.

En La Caleta de Interián, se recorta el crecimiento previsto al este del núcleo y en el entorno de Camino Viejo. Al oeste del núcleo se considera la zona de expansión a futuro del núcleo (incluida como Área de Reserva Turística preferente en el PTE de Ordenación Turística de Tenerife), si bien este suelo urbanizable tiene el carácter de no sectorizado.

Existen otras pequeños reajustes que vienen motivados porque este Plan General actúa en suelo urbano sobre cartografía 1/1.000 y la cartografía sobre la que se elaboraron las Normas Subsidiarias fue a escala 1/10.000. Además, se ha utilizado la ortofoto del municipio, lo que conlleva una mayor precisión a la hora de poder realizar un análisis de la clasificación de suelo.

A continuación se analizan las alteraciones de carácter general respecto a la ordenación vigente.

RECLASIFICACIONES

- De suelo urbano o urbanizable a suelo rústico de protección ambiental:
 - Franja de terreno situada en la Playa de La Caleta.
 - Suelo anexo al casco de Garachico, junto al suelo de El Volcán.
 - Franja de terreno situada entre San Pedro de Daute y el casco de Garachico.

- De suelo urbano o urbanizable a suelo rústico de protección económica:
 - En La Caleta de Interián, el suelo situado al Este del núcleo junto al sector de suelo urbanizable ordenado La Caleta Sur, el situado lindante con la carretera TF-42 y el suelo que rodea al suelo urbano de Camino Viejo.



- 1 OCT 2012

- Terrenos situados a ambos lados del sector de suelo urbanizable ordenado Las Palmitas.
- Terrenos situados al Oeste del núcleo de San Pedro de Daute.
- Franjas de terrenos en el entorno de los núcleos de El Guincho, El Genovés y San Juan del Reparó.
- De suelo urbano a urbanizable:
 - Suelo situado en los ámbitos internos de La Caleta de Interián, y franja de terrenos en el suelo urbanizable de La Caleta Oeste y en el suelo no sectorizado residencial.
 - El sector de suelo urbanizable ordenado industrial de Las Cruces.
 - Una pequeña franja de terrenos al Sur del sector de suelo urbanizable ordenado de Las Palmitas.
 - Pequeña trozo de terreno al norte del sector de suelo urbanizable ordenado San Roque.
- De suelo urbanizable a urbano:
 - Suelo situado en el extremo norte del sector de suelo urbanizable ordenado La Caleta Sur.
 - Franja de terrenos al Oeste del sector residencial La Caleta Sur.
 - El suelo proveniente de los suelos aptos para urbanizar ya desarrollados en Baja de Las Cruces.
 - Casa de El Lamero al norte del citado sector, que se integra como suelo urbano dentro del Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico y su entorno.
- De suelo urbano o urbanizable a S.R. de protección de infraestructuras:
 - Campo de fútbol en La Caleta.



- 1 OCT 2012



- De suelo rústico de protección ambiental a suelo urbanizable:
 - Sector de suelo urbanizable de San Roque.
 - Sector de suelo urbanizable La Culata.

- De suelo rústico de protección económica a suelo urbanizable:
 - Suelo situado al Oeste de La Caleta, lindando con el municipio de Los Silos.

- De suelo rústico de protección económica a suelo urbano o asentamiento rural:
 - Pequeña franja de terrenos al norte del campo de fútbol de La Caleta y en el suelo urbano de San Juan de El Reparó con el objeto de reconocer la edificación existente.
 - Los asentamientos rurales de Camino Viejo y La Coronela.

- De suelo rústico de protección ambiental a suelo urbano:
 - Suelo al Oeste de la playa de La Caleta destinado a paseo marítimo.
 - Suelo en San Juan de El Reparó, junto al Mirador de Garachico y el campo de tiro.

RECATEGORIZACIONES EN SUELO RÚSTICO (S.R.)

- De S.R. de asentamiento a S.R. de protección económica:
 - Franjas de terrenos al Este y Oeste de La Montañeta.

- De S.R. de asentamiento rural a S.R. de protección ambiental:
 - Terrenos al Norte de La Montañeta.



- 1 OCT 2012



- De S.R. de protección ambiental a S.R. de protección de infraestructuras:
 - Puerto de Garachico.
 - Terreno al Oeste del núcleo de San Juan del Reparó.
 - Trozo de viario de la TF-421.
 - Depuradora en Las Cruces.

- De S.R. de protección económica a S.R. de protección ambiental:
 - Suelo al Norte del Sitio de Interés Científico de Interián.
 - Bolsa de suelo al sur de San Pedro de Daute.
 - Suelo entre el Paisaje Protegido de los Acantilados de La Culata y San Juan de El Reparó.
 - Varias bolsas de suelo en la zona de medianías a lo largo de la carretera TF-373 y entre los asentamientos rurales de La Montañeta y Lomo Alto.
 - Suelo al Oeste de La Montañeta.

- De S.R. de protección ambiental a S.R. de protección económica :
 - Varias franjas de terrenos situados entre La Caleta de Interián, Las Cruces y San Pedro de Daute, así como los situados al norte de El Guincho.
 - Suelo situado entre el Paisaje Protegido Los Acantilados de La Culata y el suelo no sectorizado turístico junto al casco de Garachico.
 - Terrenos al norte de San Juan del Reparó, junto al mirador.
 - Terrenos en la zona de medianías.

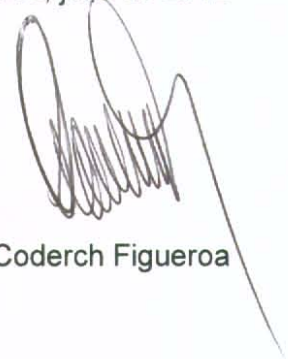
- De S.R. de protección económica a S.R. de protección infraestructuras:
 - Infraestructura viaria del municipio.



- 1 OCT 2012

- De S.R. de protección económica a S.R. de asentamiento rural:
 - Trozo de terreno al sur del asentamiento rural de La Montañeta (con destino a parque periurbano).
 - El asentamiento rural de Lomo Alto.
 -
- De S.R. de protección ambiental a S.R. de protección territorial:
 - Pequeño ámbito en la zona de El Gordo.

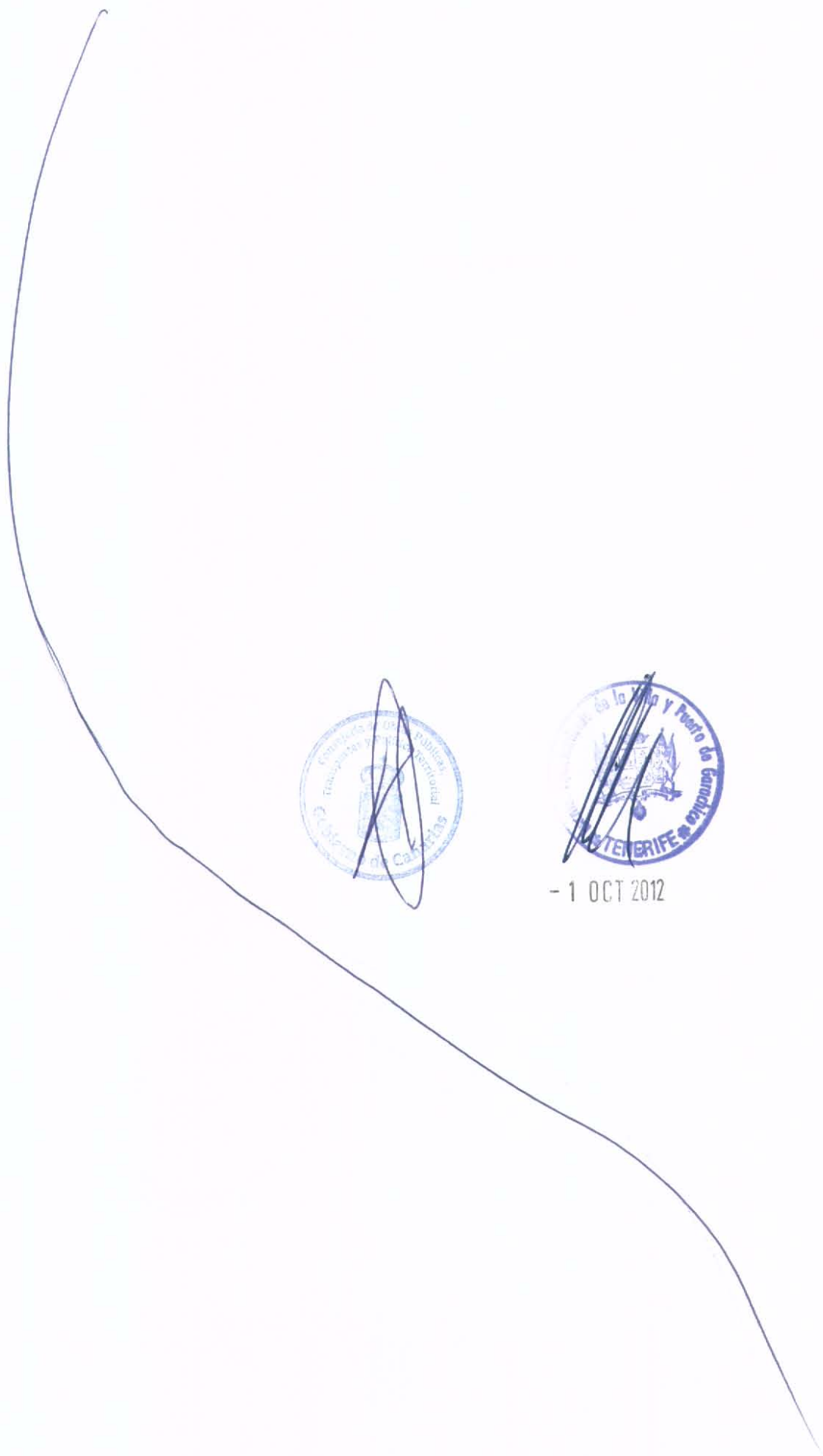
En Santa Cruz de Tenerife, julio de 2012



fdo. Jorge Coderch Figueroa



- 1 OCT 2012



- 1 OCT 2012

ANEXO I:

CUADROS RESUMEN DE LA ORDENACIÓN



- 1 OCT 2012

CLASIFICACIÓN DEL SUELO

SUELO URBANO		SUPERFICIE m ²	%
DE INTERÉS CULTURAL		345.094	1,18
CONSOLIDADO		615.168	2,11
NO CONSOLIDADO		48.411	0,17
TOTAL SUELO URBANO		1.008.673	3,46
SUELO URBANIZABLE		SUPERFICIE	%
SECTORIZADO ORDENADO		134.742	0,46
SECTORIZADO NO ORDENADO		117.138	0,40
NO SECTORIZADO		83.382	0,29
TOTAL SUELO URBANIZABLE		335.262	1,15
SUELO RÚSTICO		SUPERFICIE	%
PROTECCIÓN AMBIENTAL	ESPACIO NATURAL PROTEGIDO NO ORDENADO	14.448.683	49,58
	NATURAL	2.832.210	9,72
	PAISAJÍSTICA	483.643	1,66
	COSTERA	296.768	1,02
PROTECCIÓN ECONÓMICA	AGRICOLA INTENSIVO	1.363.170	4,68
	AGRICOLA TRADICIONAL	2.591.460	8,89
	INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTOS	103.328	0,35
	INFRAESTRUCTURA VIARIA	284.620	0,98
ASENTAMIENTOS RURALES		92.192	0,32
PROTECCIÓN TERRITORIAL		35.224	0,12
TOTAL SUELO RÚSTICO		22.531.298	77,32
ESPACIO NATURAL PROTEGIDO ORDENADO		5.266.710	18,07
TOTAL		29.141.943	100



-1 OCT 2012

CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO PLANEAMIENTO VIGENTE N.N.S.S.	PLANEAMIENTO VIGENTE		CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN	ORDENACIÓN P.G.O.	
	Sup. (m ² s)	%		Sup. (m ² s)	%
URBANO	1.274.980	4,38	SUELO URBANO DE INTERÉS CULTURAL (Plan Especial De Ordenación Conjunto Histórico de La Villa y Puerto de Garachico y su Entorno)	345.094	1,18
			URBANO CONSOLIDADO	615.168	2,11
			URBANO NO CONSOLIDADO	48.411	0,17
			TOTAL SUELO URBANO	1.008.673	3,46
APTO PARA URBANIZAR	300.016	1,03	SECTORIZADO ORDENADO	134.742	0,46
			SECTORIZADO NO ORDENADO	117.138	0,40
			NO SECTORIZADO	83.382	0,29
			TOTAL SUELO URBANIZABLE	335.262	1,15
			ESPACIO NATURAL PROTEGIDO ORDENADO	5.266.710	18,07
			PROTECCIÓN AMBIENTAL		
			ESPACIO NATURAL PROTEGIDO NO ORDENADO	14.448.683	49,58
PROTECCIÓN FORESTAL Y PAISAJÍSTICA	21.336.700	73,36	NATURAL	2.832.210	9,72
			PAISAJÍSTICA	483.643	1,66
LITORAL	497.686	1,71	COSTERA	296.768	1,02
			SUBTOTAL PROTECCIÓN AMBIENTAL	18.061.304	61,98
			PROTECCIÓN ECONÓMICA		
PROTECCIÓN AGRÍCOLA	1.537.760	5,29	AGRÍCOLA INTENSIVA	1.363.170	4,68
			AGRÍCOLA TRADICIONAL	2.591.460	8,89
			INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS	103.328	0,35
			INFRAESTRUCTURA VIARIA	284.620	0,98
			SUBTOTAL PROTECCIÓN ECONÓMICA	4.342.578	14,90
ASENTAMIENTOS RURALES	92.869	0,32	ASENTAMIENTOS RURALES	92.192	0,32
RÚSTICO RESIDUAL	4.043.015	13,90	PROTECCIÓN TERRITORIAL	35.224	0,12
			TOTAL SUELO RÚSTICO	27.798.008	95,39
*TOTAL MUNICIPAL	29.083.026	100,00	*TOTAL MUNICIPAL	29.141.943	100,00

(*) La superficie Total Municipal de las N.N.S.S. y del presente Plan General no coincide pues en las N.N.S.S. no estaba incluida la Infraestructura Portuaria de Garachico y porque la medición realizada por este Plan General se obtiene con una base cartográfica más precisa.



CUADRO COMPARATIVO DEL PLANEAMIENTO VIGENTE
Y LA ORDENACIÓN DEL P.G.O.

NÚCLEOS	PLANEAMIENTO VIGENTE						PLAN GENERAL DE ORDENACION								
	URBANO		APTO PARA URBANIZAR		ASENTAMIENTO RURAL		URBANO		URBANIZABLE		ASENTAMIENTO RURAL				
	SUPERFICIE SUELO m ² s	SUPERFICIE EDIFICABLE m ² c	POBLACIÓN habitantes	SUPERFICIE SUELO m ² s	SUPERFICIE EDIFICABLE m ² c	POBLACIÓN habitantes	SUPERFICIE SUELO m ² s	SUPERFICIE EDIFICABLE m ² c	POBLACIÓN habitantes	SUPERFICIE SUELO m ² s	SUPERFICIE EDIFICABLE m ² c	POBLACIÓN habitantes			
LA CALETA DE INTERIAN - CAMINO VIEJO	152.948	179.566	2.244	88.493	61.888	1.701	98.322	99.121	1.573	85.647	51.452	1.074	4.652	2.855	48
LAS CRUCES	97.490	98.286	1.228	90.848	50.021	1.165	134.175	69.193	1.022	32.628	13.440	60	8.873	3.473	52
SAN PEDRO DE DAUTE	30.520	21.224	265				16.426	10.164	146						
CASCO GARACHICO - EL VOLCÁN	395.507	240.004	3.001	120.675	83.554	1.946	363.248	*	2.176	110.903	41.019	777			
EL GUINCHO - LA CORONELA	92.540	88.134	1.101				27.720	19.607	284				8.873	3.473	52
EL GENOVÉS	252.295	193.320	2.416				152.442	78.564	1.096						
SAN JUAN DEL REPARO (LA CULATA)	253.680	231.728	2.897				216.340	88.824	1.157	22.702	11.351	0	78.667	21.305	277
LA MONTAÑETA - LOMO ALTO															
TOTAL	1.274.980	1.052.262	13.152	300.016	195.463	4.812	1.008.673	365.472	7.455	251.880	117.262	1.911	92.192	27.633	376

(**) Las Normas Subsidiarias vigentes no determinan la superficie construida ni la población en los Asentamientos Rurales.

(*) Dentro del ámbito de ordenación de Casco Garachico - El Volcán, se delimita el Plan Especial de Ordenación Conjunto Histórico de La Villa y Puerto de Garachico y su entorno. Este ámbito no se ordena directamente por el P.G.O., por lo que no se puede determinar la superficie construida y en cuanto a los habitantes según el Padrón Municipal de 2009 en Garachico hay 2.176 habitantes.



- 1 OCT 2012

CUADRO RESUMEN DE LA ORDENACIÓN

ÁMBITOS URBANÍSTICOS	SUPERFICIE SUELO		SUPERFICIE CONSTRUIDA	RESIDENCIAL		TURÍSTICO	DOTACIONES		
	m ² s	m ² c		Viviendas	Hab.		Plazas	E.LIBRES	DOCENTE
							m ² s	m ² s	m ² s
ÁREAS URBANAS (Excluido el Conjunto Histórico de la Villa y el Puerto de Garachico y su entorno)	663.579	383.124	2.130	5.538			45.915	3.748	42.949
SECTORES URBANIZABLES SECTORIZADOS	251.880	117.262	735	1.911			29.967	0	19.602
ASENTAMIENTOS RURALES	92.192	27.633	145	376			22.054	421	3.119
TOTAL (Excluido el Conjunto Histórico de la Villa y el Puerto de Garachico y su entorno)	1.007.651	528.019	3.010	7.825	0		97.936	4.169	65.670
SUELO DE INTERÉS CULTURAL * (Conjunto Histórico de la Villa y el Puerto de Garachico y su entorno)	345.094		590	1.917					
TOTAL	1.352.745	528.019	3.599	9.742					



* Según el Padrón Municipal de Enero 2.009 en Garachico hay 2.176 habitantes a la que se debe restar los habitantes del suelo urbano de El Volcán (que por la Ordenación del P.G.O. son 259 habitantes), por lo que en El Conjunto Histórico de Garachico resultan 1.917 habitantes.

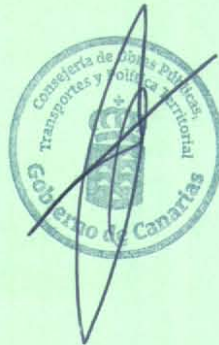
APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO

Sectores, Unidades de Actuación	Sup. Suelo Total m ² s	Coefficiente de Edificabilidad m ² c/m ² s	Sup. Edificable Total m ² c	Aprov. Total udas	Aprov. Medio uda/m ² s	Espacios Libres m ² s/100m ² c ó %	Equipam. m ² s/100m ² c ó %	Total Espacios Libres y Equipam. m ² s/100m ² c	Suelo Privado %	Suelo Público %
La Caleta Oeste (La Caleta)	42.019	0,600	25.211	27.312	0,650	20,00	20,00	40,00		
San Roque (Garachico)	42.736	0,100	4.274	8.547	0,200	10,00	1,00	11,00		
Industrial La Culata (S. Juan del R.)	22.702	0,500	11.351	13.621	0,600	10,00%	4,00%	14,00%		
Subtotal Sectores No Ordenados:	107.457	0,380	40.836	49.481	0,460	30,10	21,04	51,14		
La Caleta Sur (La Caleta)	40.769	0,644	26.241	27.129	0,665	25,34	17,40	42,74	37,81%	62,19%
Las Palmitas (Las Cruces)	19.893	0,320	6.370	12.739	0,640	23,41	18,89	42,29	64,04%	35,96%
Industrial Las Cruces (Las Cruces)	12.735	0,555	7.070	8.406	0,660	10,88%	4,04%	14,93%	39,73%	60,27%
Subtotal Sectores Ordenados:	73.397	0,541	39.681	48.274	0,658			0,00		
San Pedro (San Pedro de Daute)	4.063	0,322	1.310	1.651	0,406	72,52	24,05	96,56	24,69%	75,31%
Magallanes (Las Cruces)	2.713	0,716	1.942	2.268	0,836	40,78	0,00	40,78	61,04%	38,96%
Viera y Clavijo (La Caleta)	5.739	0,669	3.842	4.610	0,803	0,00	70,77	70,77	47,52%	52,48%
El Lagar (La Caleta)	11.884	0,749	8.900	10.043	0,845	24,48	23,97	48,45	45,47%	54,53%
Flandes (El Guincho)	4.247	0,653	2.774	3.335	0,785	46,14	0,00	46,14	51,47%	48,53%
Trasera Real (Genovés)	10.357	0,484	5.008	6.439	0,622	30,71	18,95	49,66	49,61%	50,39%
Monturrio (San Juan del Reparó)	9.408	0,521	4.900	5.904	0,628	42,06	0,00	42,06	43,48%	56,52%
Subtotal Unidades de Actuación:	48.411	0,592	28.676	34.249	0,707	23,11	21,33	44,43		
TOTAL	229.265	0,476	109.193	132.004	0,576					



- 1 OCT 2012

ANEXO II: ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD



- 1 OCT 2012

ÍNDICE

1.-INTRODUCCIÓN	1
2.-ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD	7
2.1.-ESTUDIO DE DEMANDA DE MOVILIDAD	9
2.2.-ESTUDIO DEL TRÁFICO.....	11
2.3.-ESTUDIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.....	12
2.4.-MEDIDAS ESPECÍFICAS DE MODOS DE TRANSPORTE	14
2.5.-MEDIDAS DE ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL	16
2.5.1.-Medidas de ordenación y planificación de carácter territorial.....	16
2.5.2.-Medidas del Plan General de Ordenación de carácter estructural y pormenorizado	16
2.6.-MEDIDAS DE LA NORMATIVA	23
2.6.1.-Medidas de la ordenación estructural	23
2.6.2.-Medidas de la ordenación pormenorizada	24
2.7.-RESERVAS DE ESPACIOS PARA APARCAMIENTOS	27





1.- INTRODUCCIÓN

La Ley 13/2007 de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias señala en su artículo 35 lo siguiente:

1. *Los Planes Generales de Ordenación Municipal llevarán aparejados un estudio de la demanda de la movilidad, el tráfico y el transporte público en el municipio denominado estudio municipal de movilidad.*
2. *El estudio municipal de movilidad es aquel que, en el marco de lo establecido por la planificación autonómica y por los Planes Territoriales Especiales de Transporte que corresponda, desarrolla medidas específicas para conseguir la continuidad entre los distintos modos de transporte dentro del término municipal, y, en especial, adoptar medidas que prevean y ordenen las necesidades de movilidad y de transporte público de los vecinos, con particular atención al impacto de las infraestructuras de uso público, como complejos sanitarios, educativos, administrativos.*
3. *El estudio municipal de movilidad propondrá medidas de ordenación, planificación del territorio y del transporte y normativa municipal con el objeto de propiciar una movilidad sostenible en el municipio e integrada en el sistema de transporte insular.*
4. *La planificación municipal reservará espacio suficiente para la localización de aparcamientos disuasorios, de acuerdo con lo establecido en los estudios de movilidad y en Planes Territoriales Especiales de Transporte. Igualmente, todos los instrumentos de ordenación urbanística que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte, incorporarán un estudio sobre tráfico y movilidad.*
5. *El otorgamiento de licencias municipales para la construcción de infraestructuras que supongan un cambio sustancial de la movilidad en el municipio conllevará un estudio de tráfico, movilidad y transporte público por parte del solicitante.*

Será por lo tanto objeto del presente Estudio Municipal de Movilidad, según establece la legislación de Ordenación del Transporte, lo siguiente:



- Estudio de demanda de movilidad
- Estudio del tráfico
- Estudio del transporte público
- Medidas específicas de modos de transporte
- Medidas de ordenación y planificación territorial
- Medidas de normativa
- Medidas de reservas de espacios para aparcamientos



- 1 OCT 2012

Mediante la ley 13/2007, de 13 de mayo, la Comunidad Autónoma de Canarias ha regulado el transporte por carretera de Canarias, el cual establece lo siguiente:

En materia de transporte por carretera, la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias será competente específicamente en:

- 
- 
- a) La ordenación y planificación de esta clase de transporte, así como de las actividades relacionadas con los mismos, en el ámbito de Canarias.
 - 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 elaboración del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes y la planificación de la movilidad en él.
 - e) La planificación y coordinación de una política de movilidad y de carreteras que prime el transporte público.
 - f) La planificación y establecimiento de los intercambiadores modales de carácter e interés supra insular.
 - g) La participación, en representación de Canarias, en los órganos de ámbito nacional, europeo o superior, de debate, coordinación y asesoramiento de los transportes por carretera.
 - h) La regulación de un sistema de tarificación del transporte equitativo, justo y eficaz cuyos rendimientos reviertan en el transporte regular, colectivo y público.
 - i) La gestión del Registro Canario de Operadores de Transportes por Carretera.
 - j) La regulación y reconocimiento de la capacitación profesional como transportista.
 - k) El ejercicio de las competencias delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de junio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carreteras y por cable.
 - l) La planificación y coordinación de una política de fomento del sector del transporte por carretera dirigida a la modernización, competitividad y eficiencia del sector en las islas.
 - m) La promoción de la utilización de las tecnologías disponibles al servicio del objetivo de la reducción del consumo energético y la emisión de gases contaminantes en el sector del transporte por carretera.
 - n) Todas aquellas materias que por su trascendencia o interés autonómico deban corresponder a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias de acuerdo con lo previsto de la legislación sobre el régimen jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias y en su normativa de desarrollo y ejecución; y, además, todas las facultades de reglamentación, coordinación y alta inspección que le corresponden de acuerdo con esa misma normativa.

- 1 OCT 2012

Los Cabildos Insulares ostentan en materia de transporte por carretera las competencias que la legislación de régimen local les atribuya, así como las transferidas por la Comunidad Autónoma de Canarias y, en particular, las siguientes:

- a) La programación, la planificación y la coordinación insular del transporte por carretera en el marco de la planificación autonómica, territorial y sectorial, de esta clase de transporte.




- 1 OCT 2012

- b) La elaboración de los Planes Territoriales Especiales de Transportes recogidos en las Directrices de Ordenación del Territorio.
- c) La participación en la definición de la política general de los transportes en la Comunidad Autónoma de Canarias, en particular de carreteras, y en la planificación de la movilidad.
- d) El establecimiento y prestación de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera no urbanos.
- e) La gestión y concesión de autorizaciones y demás títulos habilitantes referidos a los transportes por carretera y de las actividades relacionadas con los mismos.
- f) La elaboración y ejecución de los planes y campañas de inspección de las empresas y actividades relacionadas con los transportes por carretera, así como la inspección, control y vigilancia de las mismas.
- g) La incoación, tramitación y resolución de los expedientes sancionadores.
- h) La autorización del establecimiento y, en su caso, la construcción y explotación de las estaciones de vehículos de servicios públicos de viajeros y mercancías por carretera, y demás infraestructuras de apoyo a los transportes de ámbito insular.
- i) La creación de la organización administrativa necesaria que haga efectiva la integración insular del transporte público regular de viajeros, sin perjuicio de la participación en la misma de otras administraciones.
- j) La planificación, regulación y autorización de las zonas de prestación conjunta y áreas sensibles en el transporte público en taxis.
- k) La adecuación de las infraestructuras de los transportes que sean de su competencia a las necesidades de los mismos de acuerdo, en su caso, con las previsiones contenidas en los instrumentos de ordenación de los transportes que afecten a dichas infraestructuras.
- l) La construcción y explotación de los intercambiadores modales.
- m) Cualquier otra que pueda ser transferida o delegada por la Comunidad Autónoma de Canarias.


Corresponden a los Ayuntamientos en materia de transporte por carretera las siguientes competencias:

- a) Las que le atribuye como propias la legislación de régimen local.
- b) Las que les deleguen los Cabildos Insulares y, en su caso, la Comunidad Autónoma de Canarias.
- c) Las competencias establecidas en los apartados i) y l) del artículo anterior, circunscritas al ámbito municipal.
- d) La participación en la delimitación y regulación de zonas de prestación conjunta y áreas sensibles en el transporte público en taxis.

Asimismo, los municipios de cada isla participarán en la organización administrativa que haga efectiva la integración insular del transporte público regular de viajeros.



El instrumento que da cabida a las determinaciones que deben respetar los principios propuestos y conseguir los objetivos planteados por las Directrices Generales y Legislación de Carreteras es el Plan Territorial Especial de Transporte, como elemento de planificación, incluso de implantación de sistemas de plataforma exclusiva en los principales ejes de comunicación, la implantación de un sistema integrado para el transporte público en la totalidad de la isla o 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.



Según establecen las Directrices Generales la planificación de transporte terrestre 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. 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.

- 1 OCT 2012

Existe una gran incertidumbre sobre las acciones que se puedan acometer desde otras administraciones en el campo de la movilidad, así como de su financiación. En el caso de Tenerife no existe un plan específico de actuaciones, salvo algunas de carácter aislado y que salvo el cierre del anillo insular no afectan al Término Municipal de Garachico.

Como instrumentos para la consecución de los objetivos de la Ley, los Planes Territoriales Especiales de Transporte deben desarrollar la planificación insular respetando en su desarrollo las siguientes premisas:

- En el ámbito de la gestión, es esencial que garanticen la coordinación interadministrativa y la intervención de los agentes privados en la planificación, para lo que deberán definir los instrumentos de gestión necesarios, siendo recomendable el impulso a Consorcios Insulares o figuras semejantes.
- En el ámbito de las infraestructuras, deberán analizar, para los Corredores de alta demanda, la introducción de Sistemas de Transportes adecuados a la misma.

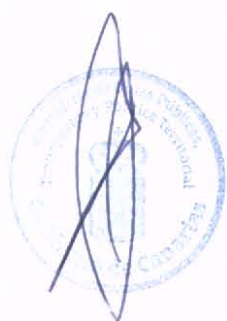
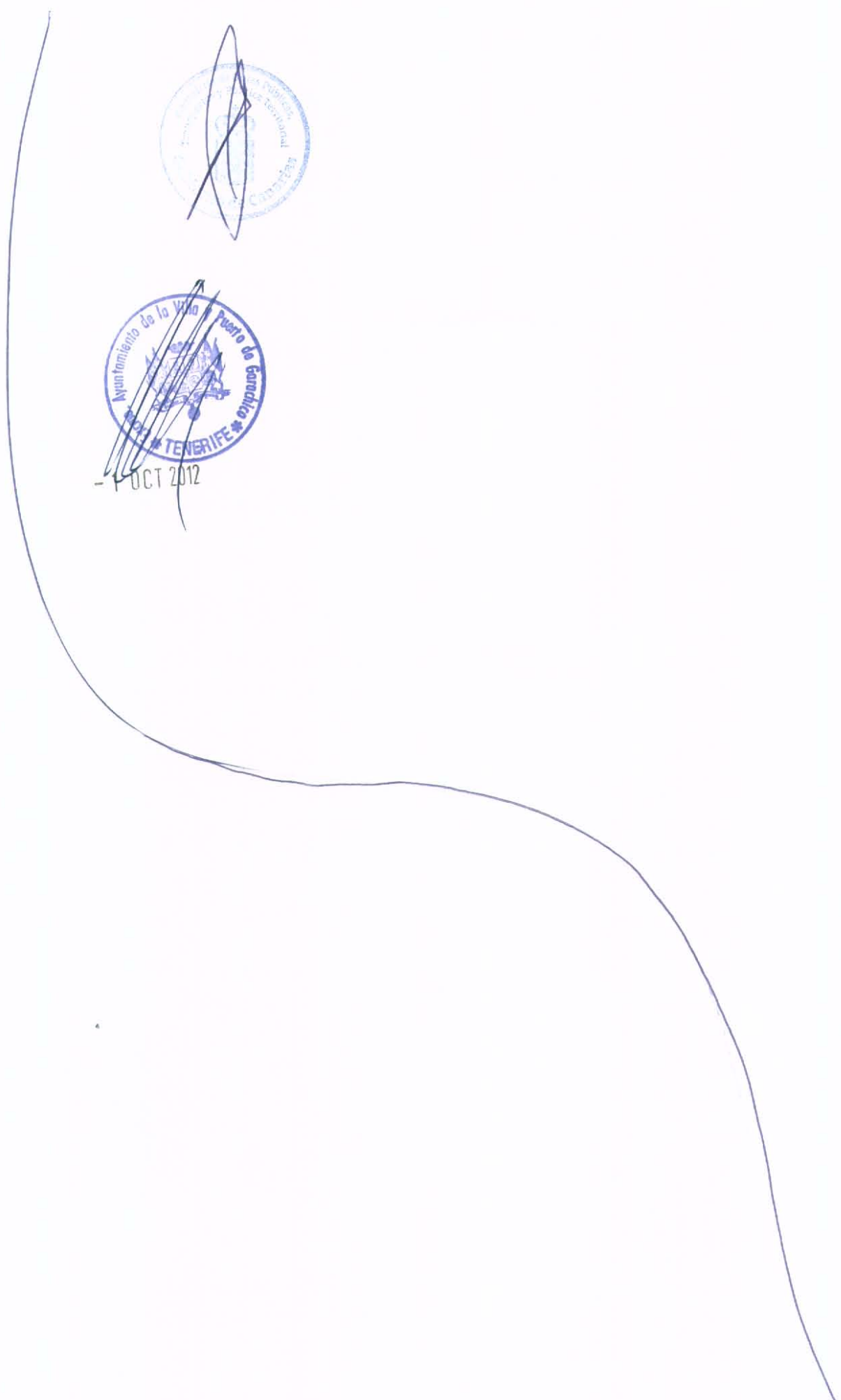
- En el ámbito del planeamiento, deberán prever las reservas de suelo que precisen los corredores de Transporte Colectivo, determinándose al menos la ubicación de las principales estaciones de Guaguas, los tramos donde sea preciso la plataforma compartida o reservada del Transporte Público, la ubicación y caracterización de los aparcamientos para que éstos permitan al Transporte Público su proyección en base a las determinaciones establecidas por el correspondiente Plan Territorial.
- En el ámbito de los servicios, se deberá planificar la integración de las distintas Redes de Transporte Público Colectivo de modo que se optimice la eficiencia del Sistema y se integrarán los servicios de Taxi, fomentando su proyección supramunicipal y su configuración como elemento subsidiario de la Guagua en determinados ámbitos.

Por tanto, la planificación del sistema de movilidad municipal está fuertemente condicionada a las determinaciones que se establezcan por parte de las administraciones supramunicipales (Gobierno Autónomo y Cabildo Insular), en cuanto que son estos los competentes para elaborar los diferentes instrumentos de ordenación que repercutirán sobre la estructura viaria del territorio municipal.

Más aún en el caso de Garachico, donde las principales vías son bien de interés regional o de insular (carreteras generales de costas y medianías, nueva vía de cierre de anillo insular, etc.) y las competencias, gestión y explotación de la red pública de transporte colectivo es de competencia insular.



- 1 OCT 2012



OCT 2012



- 1 OCT 2012

2.- ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD

El documento se estructura en dos apartados, uno referido a los estudios previos de información y diagnóstico y otro las medidas establecidas por el presente Plan General de Ordenación en lo referido a la movilidad.

Las fuentes para la fase de estudios previos y diagnóstico se basan en los trabajos previos realizados para la formulación del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife, información facilitada por su equipo redactor

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife establece que con el objetivo de desarrollar la estructura viaria propuesta y adecuarla a los criterios de integración paisajística, ambiental y funcional, relación del viario con los usos del territorio, dimensionamiento y niveles de servicio de cada uno de ellos y adecuación al modelo de ordenación territorial en que se inserta según establece el propio Plan, se redactará un Plan Territorial Especial de Ordenación de Carreteras, con el carácter de PTEOI.

El Plan Insular prevé la formulación de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte Colectivo, con el carácter de PTEOI, con la finalidad de establecer las estrategias a seguir para consolidar un sistema de transporte público eficaz. Este Plan 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.

El crecimiento que ha experimentado en general la isla de Tenerife se caracteriza por su dispersión residencial y su segregación respecto a los usos dotacionales y productivos, generando una gran dependencia del transporte privado frente al público generando problemas de congestión viaria, incremento de siniestralidad, etc. En el caso del municipio de Garachico esta dispersión se ha visto minorada al igual que el resto de la Isla Baja, de menor peso demográfico, por la conservación del suelo agrario intensivo que ha frenado esta dispersión,

encontrándose núcleos más concentrados que en el resto de la Isla. Se diferencian dos ámbitos: zona alta (donde se concentran los núcleos de El Genovés, San Juan del Reparó, La Montañeta y Lomo Alto) y la zona costera (con los núcleos del Casco, San Pedro de Daute, Las Cruces, La Caleta de Interián y El Guincho).

La gran mayoría de los viajes que realiza una persona (entorno al 90%), tienen su origen y destino en el domicilio del viajero. Por otro lado el fenómeno de atracción de viajes está vinculado al lugar donde el viajero acude a desarrollar una determinada actividad, trabajo, ocio, plazas escolares, equipamientos etc.

Esto conlleva que si una zona concreta presenta usos diversificados, existiendo en ella población, empleo, equipamientos, etc. es probable que estas zonas emitan y reciban un número reducido de viajeros, al contrario de lo que sucede con aquellas áreas donde existen usos exclusivos (residencial, zona industrial, terciario, etc.).

Es por esto por lo que podemos afirmar que al igual que en el resto de la Isla el transporte privado domina de forma indiscutible.

En la actualidad el sistema de movilidad local se basa en una red viaria y transporte donde existe un eje costero (TF-42), que atraviesa la comarca desde la Orotava hasta Buenavista, y dos ejes longitudinales, uno de medianías altas (TF-373) y la carretera general al oeste de Icod (TF-82), donde existen una serie de ejes transversales de costa a cumbre como por ejemplo la conexión entre la TF-42 y TF-82 a través de la TF-421 (San Pedro de Daute-Las Cruces-San Juan del Reparó). También está actualmente en ejecución el nuevo corredor comarcal del anillo insular, que unirá el norte de la isla con el sur donde los accesos al mismo se encuentran en los municipios de Icod y El Tanque.



2.1.- ESTUDIO DE DEMANDA DE MOVILIDAD

La principal característica de la demanda de la movilidad en la isla de Tenerife y en especial de su zona Norte en general es la distribución irregular de la población, su dispersión que unido a la necesidad de acceso a unos puestos de trabajo, plazas escolares, centros de ocio, etc. que por norma general se ubican alejadas de la mayoría de los asentamientos residenciales, generan una gran demanda de movilidad entre las diferentes zonas, siendo por norma general obligadas y con horarios específicos.

El estudio de capacidades de generación o de atracción de viajes dependerá en gran medida de los datos disponibles, que en el caso del municipio de Garachico son escasos y difusos. No existe un nivel adecuado de disgregación de los datos por lo que las hipótesis que se realicen sobre la movilidad municipal serán a partir de las fuentes de carácter insular que existen.

Como ya se ha comentado las mayores demandas de movilidad que realizan las personas tienen su origen y destino en el domicilio o residencia y por el contrario son los usos vinculados a las actividades laborales, estudios, compras, dotacionales los que generan la movilidad semiobligada.

Dentro de la movilidad semiobligada cabe destacar la motivada por aspectos sanitarios, ir al médico, las plazas escolares, trabajo y el comercio ocio. En la primera de ellas se ha considerado la existencia de centros médicos localizados en el casco de Garachico (Centro de Salud y Centro Médico Isla Baja) y en San Juan del Reparo (Consultorio Médico) lo que permite establecer dos áreas diferenciadas, la de medianías y costa, reduciendo el número de desplazamientos entre estos ámbitos en cuanto a la asistencia primaria, pero no así con el resto del sistema asistencial, ya que los consultorios existentes en Garachico se adscriben a la Zona Básica de Salud de Icod, y al Hospital Universitario de Canarias en el Término Municipal de La Laguna .



- 1 OCT 2012