

## B8. Propuestas de ordenación estructural en La Vega Lagunera

---

### B8.0. INTRODUCCIÓN

1. Las propuestas de ordenación estructural en La Vega Lagunera son de gran interés por el estado disperso, desarticulado del territorio. Además la cercanía al Casco Histórico junto con la superficie elevada de los espacios vacantes interiores de gran valor ecológico y paisajístico produce que sea uno de los ámbitos estratégicos para el desarrollo de usos residenciales de alta calidad. Otra posibilidad relacionada con los usos residenciales es la creación de amplios espacios verdes combinados con el ocio y los deportes al aire libre. Las propuestas proyectadas se dividen en alternativas que fomentarán la participación ciudadana en la ordenación municipal. Los temas tratados se especifican a continuación.
2. Las propuestas sobre la estructura viaria de La Vega Lagunera pretenden conseguir la articulación de una trama urbana coherente con la lógica territorial. Para ello, se establecen unas alternativas muy vinculadas a las opciones planteadas en el tema de extensión y delimitación de núcleo urbano. Actualmente apenas hay viarios con características estructuradoras del conjunto de la unidad, siendo el Camino Fuente de Cañizares la mayor organización establece. El resto de viarios son caminos (en muchos casos meras serventías en la estructura de suertes alargadas), a lo largo de los cuales se han ido construyendo las edificaciones. Esta propuesta se desarrollará en el subcapítulo B8.1.
3. La extensión y delimitación del núcleo de la Vega Lagunera viene muy vinculada a las opciones de estructuración viaria, toda vez que se trata de un terreno muy irregularmente afectado por los procesos edificatorios. Se trata pues de plantear alternativas en una graduación creciente de colmatación desde el borde con la Zona Centro hacia la cornisa que marca el límite del núcleo lagunero; dichas alternativas se exponen en el subcapítulo B8.2.
4. En la Vega Lagunera, la propuesta básica de ordenación morfotipológica (criterios para su posterior desarrollo a través de determinaciones de ordenación pormenorizada) adquiere especial importancia en dos ámbitos concretos:
  - a) A ambos márgenes de la TF-5, dado que se propone su reconversión de autopista a avenida urbana. El desarrollo de esta propuesta (que es común a los núcleos de Guamasa, Los Rodeos, Coromoto, La Vega y Zona Centro) se desarrolla en el epígrafe B6.4 de este tomo (de Los Rodeos).
  - b) En los espacios intersticiales de la propia Vega, en caso de que se incorporen a la urbanización. Las distintas alternativas propositivas para este ámbito se exponen en el subcapítulo B8.3, referida a la compatibilidad entre agricultura y residencia.
5. Dependiendo de las alternativas de extensión y de estructura viaria elegidas se establecerán unos nodos de centralidad u otros. Los principales puntos de diagnóstico a estudiar para conseguir una ordenación de los usos y las actividades que beneficien a La Vega Lagunera, se localizan fundamentalmente en la existencia de mucha extensión de suelo agrícola cultivada sólo en partes, en la ausencia de actividades económicas complementarias a la residencial en los alrededores; así como dificultades funcionales de accesibilidad para los usos de talleres y almacenes minoristas existentes que conviven con residenciales. Los objetivos para mejorar la cantidad y la calidad de los usos y conseguir entornos dinámicos de actividad, se concentrarán en potenciar las actividades existentes, fomentar los espacios libres exteriores que dignifiquen los usos edificatorios, normativa zonal para usos y edificaciones que permitan jugar con tipologías que soporten actividades no residenciales que no entren en conflicto con el barrio residencial, mejorar la accesibilidad, así como facilitar la entrada de negocios que sean polos de atracción de la gente.
6. El propio modelo de ordenación de la Vega en su conjunto, en especial en lo que atañe a la relación entre agricultura y residencia, se ha considerado un tema propositivo de alcance estructurante y, por tanto, que ha de presentarse en este Avance; por tal razón el amplio ámbito comprendido entre el trazado de la futura vía de Ronda norte y la Zona Centro se considera un área singular en sí mismo y se trata en el subcapítulo B8.3. El ámbito del Pulpito, por sus características especiales, también se ha considerado un área singular y las alternativas básicas para su ordenación se desarrollan en el subcapítulo B8.4.

# B8

Alternativa 1

Alternativa 2

Alternativa 3

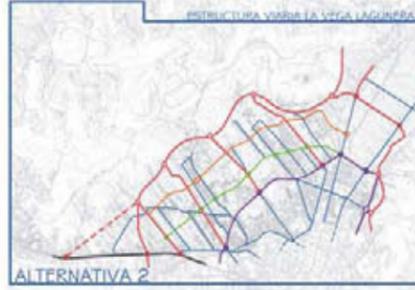
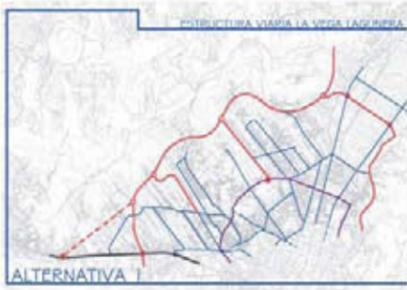
Alternativa 4

Alternativa 5

Alternativa 6

Estructura viaria

1



Extensión y delimitación del núcleo

2



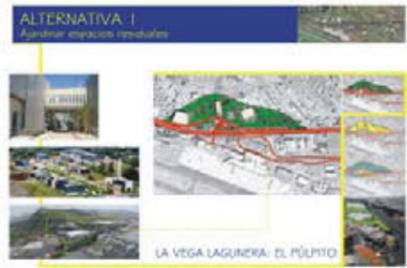
Agricultura y residencia

3



El Púlpito

4



## B8.1. ESTRUCTURA VIARIA

- Descripción del ámbito temático* 1. El objeto de este tema es definir los elementos viarios que han de conformar la estructura viaria de la Vega lagunera. A este respecto hay que tener en cuenta que dicha en términos estrictos no forma parte de dicha estructura urbana, sino de la territorial municipal, el futuro tramo de la vía de ronda norte. No obstante, dada su importancia en el condicionamiento de la estructura viaria urbana, ha de tenerse en cuenta en este tema propositivo.
- Diagnosís de la situación actual* 2. En la actualidad este núcleo cuenta con una escasa estructura viaria. Al Oeste tiene su borde delimitado con la TF-5, desde donde nace el camino Media Luna que conecta con el Camino Tornero hasta el centro. Al Este, la Avda. República Argentina y Primo de Rivera articulan la estructura viaria con sus transversales. La comunicación Este-Oeste se produce por el Camino Tornero, ya que la otra es por el casco por Silverio Alonso y Lucas Vega. El resto de los viarios son básicamente de distribución residencial, con una configuración radial en el sentido de las suertes del rustico. Los principales puntos de diagnóstico son:
- La estructura viaria es funcionalmente inadecuada, se encuentra incompleta e inconexa generando problemas de conectividad, resultando material y funcionalmente inadecuada para los tráficos que soporta. Esto es debido en gran parte a la no ejecución de las previsiones del plan general vigente. La falta de conectividad de la red viaria resulta más evidente en el sentido transversal a la parcelación de las suertes, debido al crecimiento de la ciudad en franjas lineales independientes y al escaso desarrollo de los ámbitos de gestión previstos por el Plan General.
  - La red viaria existente, además de incompleta carece de una jerarquía adecuada: vías principales de tráfico urbano, calles de distribución, calles de reparto, calles residenciales de tráfico restringido, y red peatonal o de bicicletas. La falta de jerarquía del viario y su consecuente inadecuación funcional es debida principalmente a los criterios de disposición del viario, que atienden sólo a la estructura de la propiedad en suertes, sin ninguna vocación de crear una red viaria que responda a las necesidades del núcleo en su conjunto.
  - Problemas de conexión desde Tegueste, Bajamar y La Punta hacia el Oeste, en sentido Norte de la Isla.
  - Proliferación de aparcamientos eventuales en las zonas más próximas al centro de La Vega. La dotación de aparcamiento necesaria en los diversos usos urbanos, es hoy radicalmente superior a la de hace una década. La mayoría del parque edificatorio en las zonas de La Vega más próximas al centro es antiguo y no cuenta con aparcamientos propios, y los pocos que existen se sitúan en superficie.
  - Las secciones viarias tradicionales son insuficientes para el incremento automovilístico de las últimas décadas, sobre todo en las zonas más próximas a la zona centro, dejando las calzadas adecuadas pero con aceras estrechas. En algunos casos se incluye vegetación pero generalmente son insuficientes para el tránsito peatonal.
- Objetivos básicos* 3. El estudio de los posibles modelos de estructura viaria persiguen los siguientes objetivos básicos:
- Dotar de funcionalidad y jerarquía al viario completándolo y racionalizando su tráfico interno.
  - Conectar el tráfico interno adecuadamente con el resto del municipio y con su entorno más próximo fuera del núcleo, así como dar solución a la inacabada red viaria insular.
  - Minimizar el impacto que genera el viario como barrera.
  - Reconvertir el viario intermunicipal, dándole carácter de travesía urbana en donde sea posible.
  - Completar la trama de viarios intersticiales de distribución que no se hayan ejecutado.
- Criterios de ordenación* 4. Para todas las alternativas de estructura viaria dentro del núcleo de la Vega Lagunera se establecen los siguientes criterios generales:
- Separar los diferentes tráficos y obtener secciones de dimensión suficiente que los soporten.
  - Solucionar los problemas de conectividad existentes.
  - Jerarquización clara del viario residencial.
  - Aprovechar el alto valor paisajístico de la ladera norte dando accesibilidad a un paseo peatonal o de tráfico restringido que la recorra.
  - Todas las alternativas deberán ser compatibles con la reconversión de la TF-5 y el viario de servicio.

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <i>Viario territorial</i>           | 5. El Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife, abre la oportunidad de contemplar la reconversión de la autopista TF-5 y las vías de servicio, en especial por su paso por el Pulpito. La reconversión de la TF-5 en vía urbana, consigue una sección capaz de albergar transporte público y privado, peatonal, bicicletas y vegetación. Esto a su vez conllevaría la reconversión de las vías de servicio, carretera general del Norte, y la disminución de la afección sobre la edificación y recuperar el espacio de dominio público para reconvertir el viario. Para todas las alternativas se creará un intercambiador nodal de transporte de autobuses, tranvía, futuro tren del norte, vehículos privados, bicicletas, etc. situado en las inmediaciones del aeropuerto, pero directamente accesible desde él. |
| <i>Alternativas</i>                 | 6. Teniendo en cuenta que los dos bordes de La Vega quedan definidos hacia el noroeste por la futura vía de ronda norte (con sus dos variantes de trazado; véase subcapítulo A1.1) y hacia el sureste por el anillo de circunvalación del centro histórico (con sus tres alternativas; véase subcapítulo B10.1), las alternativas en La Vega se limitan a la disposición (o no) de viarios transversales a las suertes. En coordinación con las opciones de extensión y delimitación del núcleo se han planteado dos alternativas.   |
| <i>Determinaciones urbanísticas</i> | 7. Cualquiera de las alternativas planteadas en este tema se concretará mediante la calificación de los distintos elementos que conforman la estructura viaria del núcleo, la definición precisa de sus alineaciones y rasantes así como otros aspectos de su ordenación interior, y las determinaciones de gestión necesarias para garantizar la ejecución de la propuesta.   |

### **B8.1.1. Alternativa 1**

#### *Descripción y contenido*

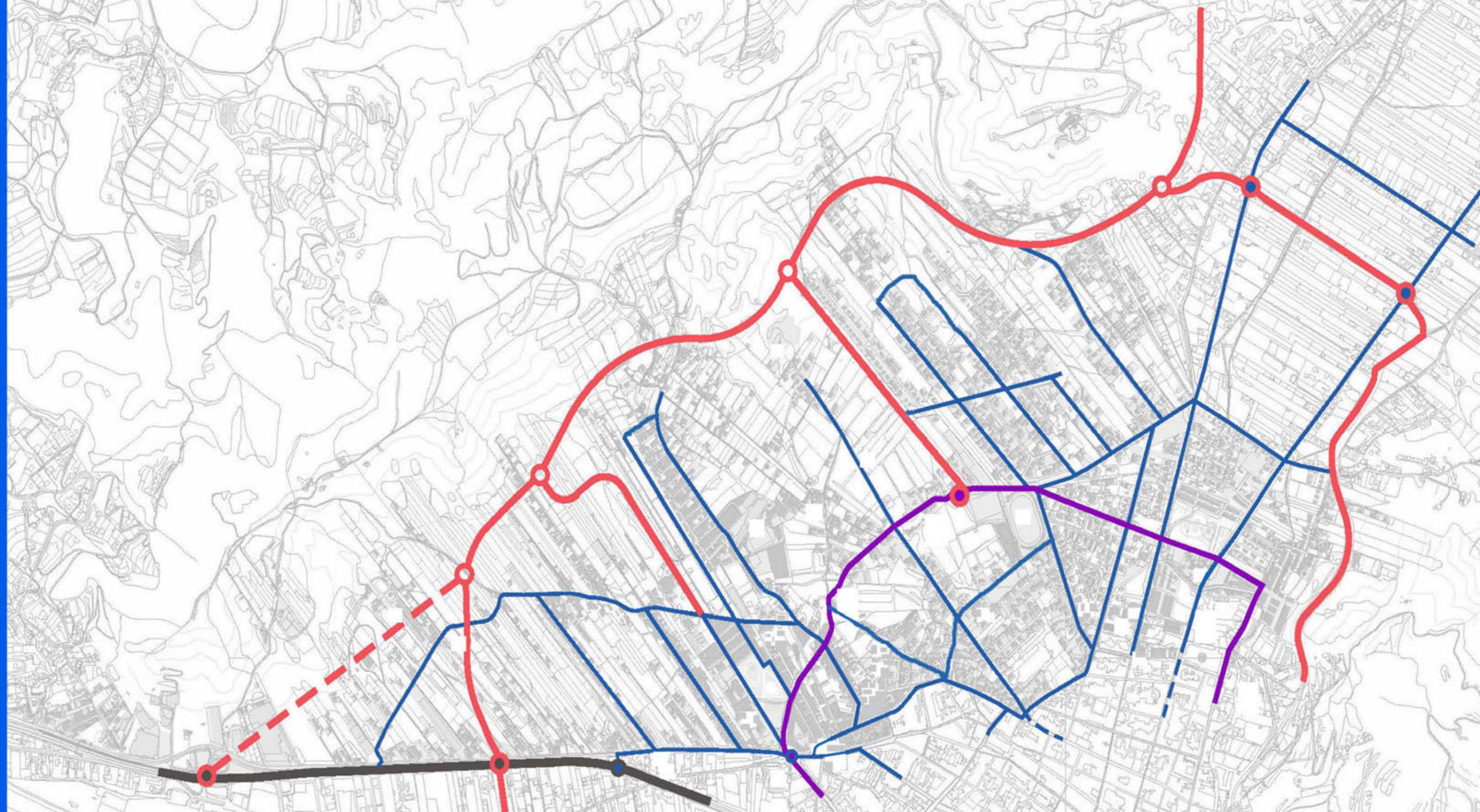
1. Se mantiene la actual estructura viaria con mejoras puntuales en su funcionalidad, así como la incorporación del trazado planteado por el PTEOS-VAM para la nueva Vía de Ronda Norte. Se plantea una variante de trazado en el último tramo de la Vía de Ronda Norte, conectando con la TF-5 en un punto más al Oeste y permitiendo una mejor estructura urbana. La nueva Vía de Ronda Norte, condiciona y establece límites para el crecimiento del núcleo urbano. En la estructura viaria existente se proponen realizar las siguientes actuaciones:
  - a) Las que correspondan a la alternativa elegida de las tres propuestas sobre la estructura viaria de la Zona Centro.
  - b) Resolver algunos fondos de saco introduciendo puntualmente nuevo viario que atraviese las suertes y conecte con calles perpendiculares.
  - c) Mejoras en los nudos con glorietas de distribución de tráfico.
  - d) Aumenta la sección útil de los viarios con disminución de carriles o mediante restricción del tráfico.
  - e) Recualificación de todos los accesos principales, desde la nueva Vía de Ronda Norte, vías con aceras, carril bici y ajardinamiento.

### **B8.1.2. Alternativa 2**

#### *Descripción y contenido*

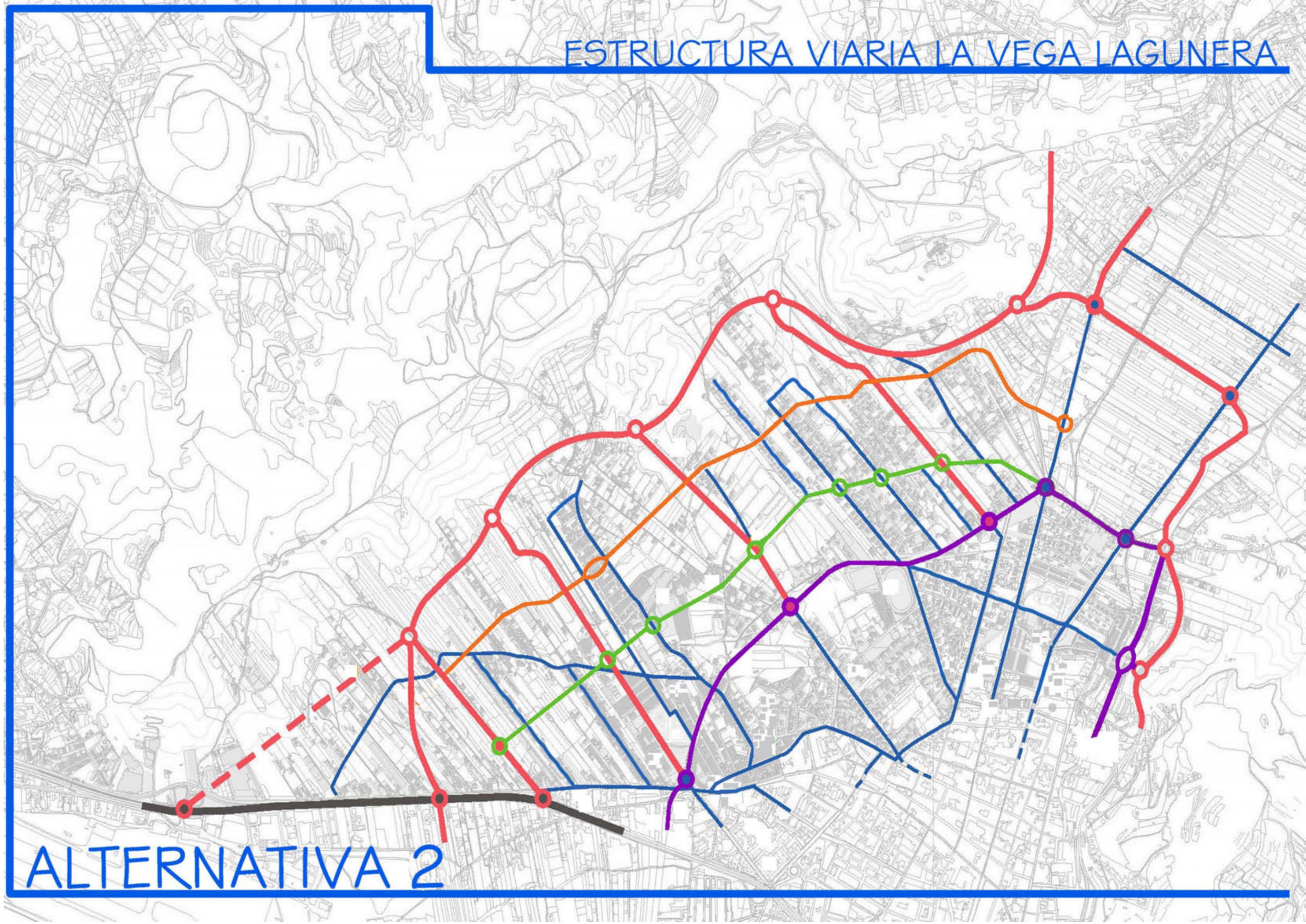
1. Se plantea un trazado transversal de refuerzo de la estructura viaria existente, armando y ordenando toda la estructura urbana, atendiendo siempre al límite establecido por la nueva Vía de Ronda Norte, así como la configuración del anillo:
  - a) Las que correspondan a la alternativa elegida de las tres propuestas sobre la estructura viaria de la Zona Centro.
  - b) Creación de dos viarios estructurantes transversales a las suertes. El primero, de mayor entidad y situado a 330 m de separación del anillo anterior, continúa partes de viario existentes y tratará que su trazado tenga el menor impacto en las edificaciones existentes. El segundo viario discurre casi paralelo al anterior, estructura transversalmente todas las piezas urbanas en suertes que se encuentran en ese nivel topográfico. Es importante que estos viarios tengan paseos peatonales y carril bici, ya que se desarrollan prácticamente horizontales. El carácter y tamaño de estos viarios dependerá de la adopción definitiva de los límites de crecimiento y expansión del núcleo.
  - c) Propuestas de aparcamientos perimetrales al casco bajo, en calles de sección suficiente, en parcelas vacías o en espacios libres para acondicionar, siempre en base a la cercanía y conectividad al anillo planteado.

# ESTRUCTURA VIARIA LA VEGA LAGUNERA



## ALTERNATIVA 1

# ESTRUCTURA VIARIA LA VEGA LAGUNERA



ALTERNATIVA 2

#### B8.1.4. Valoración de las alternativas sobre la estructura viaria.

*Alternativa Cero*

1. La alternativa cero en términos estrictos (mantener la situación actual) no es compatible con los objetivos de ordenación, ya que implicaría renunciar a mejorar los problemas viarios señalados en el diagnóstico urbanístico; la primera alternativa, no obstante, es la más cercana a la cero, toda vez que se limita a intervenciones sobre la trama viaria existente. A efectos de la evaluación ambiental se toma como referencia la situación actual.

*Valoraciones genéricas*

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
  - a) Ambientales: la primera alternativa reduce el tráfico en una zona central, elimina polución, ruido y presencia de coches. La alternativa segunda contempla mayor ahorro de energía, disminución de ruido y polución, por acortar sustancialmente los recorridos y establecer alternativas, carriles para bicicletas y aceras adaptadas a minusválidos. En ambas alternativas, el impacto sobre el paisaje tiene la misma repercusión, mientras que la segunda alternativa conlleva impacto negativo mayor sobre el uso del suelo.

|                | Alternativa 1 | Alternativa 2 |
|----------------|---------------|---------------|
| PAISAJE        | -1            | -1            |
| USOS DEL SUELO | -1            | -2            |
| BIODIVERSIDAD  | 0             | 0             |
| RUIDO          | 1             | 2             |
| AGUA           | 0             | 0             |
| EMISIONES      | 1             | 2             |
| RESIDUOS       | 0             | 0             |
| RIESGOS        | 0             | 0             |
| ENERGIA        | 1             | 1             |

- b) Costes: la alternativa primera es la más barata, el coste es exclusivamente municipal aplicable al gasto corriente de obras. La alternativa segunda supone costes mayores, dado que aparecen nuevos viales y pueden generar afecciones sobre edificaciones existentes, jardines delanteros o fincas sin edificar.
- c) Técnica: la primera alternativa es la más sencilla para llevar a cabo; la segunda es igual de sencilla desde el punto de vista de la planificación pero más complicada para su gestión.
- d) Jurídico-competencial: la primera alternativa no implica modificaciones de planeamiento superior u otras normas, ni necesita de la implicación de otras administraciones para su ejecución. La segunda y tercera alternativa implica modificaciones del PTEOSVAM, y necesita la implicación de administraciones para su ejecución.
- e) Sociales: la primera alternativa no presenta mejoras en este sentido, siendo la segunda y la que implica el traslado de personas y bienes inmuebles a otra ubicación, necesariamente acompañadas de suficientes compensaciones económicas para que se pueda producir. Además existe el impacto de obras en viarios y aparcamientos, que ocasionarán molestias en principio, pero supondrá una mejora del tráfico a medio plazo.
- f) Económicos: la alternativa primera tiene alguna repercusión en el comercio del barrio al crear un anillo de tránsito. La segunda tiene una alta repercusión en la mejora económica comercial y terciaria en general, de la zona por donde discurre el anillo.
- g) Ordenación global: Las diferentes alternativas de estructura viaria tratan de dar solución a una serie de problemas de tráfico que tienen su origen principalmente en la ausencia de circulaciones concéntricas al casco, y transversales a las suertes. La alternativa 1 es en ese sentido deficitaria a ambos, siendo la más sencilla de realizar y la más barata, pero no alcanza todos los objetivos planteados. La alternativa 2, en cambio, permite lograr todos y cada uno de los objetivos enunciados.

## B8.2. EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DEL NÚCLEO URBANO DE LA VEGA LAGUNERA

- Descripción del ámbito temático* 1. El objeto de este ámbito temático lo conforman las distintas alternativas de crecimiento del espacio urbanizado en el ámbito de La Vega Lagunera.
- Diagnóstico* 2. La Vega, dentro de la ciudad de La Laguna, se configura como un barrio predominantemente residencial de baja densidad, cuyos principales valores son medioambientales: la cercanía con el suelo agrícola y la naturaleza. La morfología urbana actual se basa en el modelo de ciudad jardín, disperso por todo el ámbito en "paquetes" de suertes parceladas. Además de estas piezas residenciales, la Vega se caracteriza por espacios de cultivos, uso predominante en este núcleo debido a la alta calidad agrológica de los terrenos. Los problemas principales de este núcleo se concretan en la inexistencia de planificación, no existe trama urbana ni desarrollo intencionado, salvo ir adosándose al viario principal municipal o comarcal con piezas inconexas entre sí, con bajos niveles de urbanización de calles estrechas, sin aceras, etc, ocupando suertes alargadas provenientes de la parcelación del suelo rústico. Las construcciones tampoco son homogéneas, lo que provoca que no exista una estructura y funcionalidad urbana desarrollada y estable. Los espacios vacíos interiores suponen oportunidades para completar una trama urbana inexistente. Los problemas de bordes, la compatibilidad de usos agrícolas-urbanos, la ciudad dormitorio mono-funcional, la accesibilidad y la conectividad se verían solucionados. La dinámica que ha generado este espacio se caracteriza por un medio urbano que va "conquistando" al rural sin contemplaciones y de forma unilateral, sin tener en cuenta espacios de transición para que ambos puedan funcionar correctamente.
- Objetivos generales* 3. El objetivo de esta propuesta es delimitar los posibles espacios de crecimiento que estructuren suficientemente el espacio urbano, tanto en lo que se refiere a la trama viaria como en cuanto a la mejora de los déficits dotacionales. Pero, al mismo tiempo, se debe propiciar el mantenimiento, en la medida de lo posible, del suelo de valor agrícola.
- Criterios de ordenación* 4. Se han tenido en cuenta los siguientes en la elaboración de las alternativas:
- a) Al exterior (noroeste) de la futura vía de ronda no debe permitirse ninguna ocupación de naturaleza urbana. Esos terrenos deberán destinarse en su conjunto a usos de carácter natural y, en menor medida, agrícolas, permitiéndose actividades recreativas y de esparcimiento pasivo de los ciudadanos laguneros. Sin perjuicio de concretar en la siguiente etapa de redacción del Plan General esta propuesta genérica, dicho ámbito tendrá, total o parcialmente, el carácter de parque periurbano.
  - b) La eventual colmatación urbanizadora/edificadora del ámbito debe producirse centrífugamente; es decir, desde las partes más cercanas al centro hacia la vía de ronda. En base a este criterio, las alternativas se plantean con una gradación en tal dirección que, por otra parte, deben ser coherentes con las correspondientes opciones de estructuración viaria.
  - c) En todo caso, tan importante como la discusión sobre la extensión del núcleo urbano viene a ser el modelo de ordenación de la superficie que se incorpore al núcleo urbano. Por tanto, es fundamental que, independientemente de cuál sea la alternativa elegida en este tema, se complemente con un modelo específico de ordenación atendiendo especialmente a la precisa relación entre residencia y agricultura (véase subcapítulo B8.3).
- Alternativas* 5. En base a los criterios anteriores, las cuatro alternativas de extensión de suelo se han establecido en una gradación que va desde el reconocimiento estricto de los ámbitos consolidados, sigue por la incorporación de las áreas interiores y van creciendo paulatinamente hacia el noroeste, creando anillos urbanos hasta el límite definido por la futura vía de ronda.
- Determinaciones urbanísticas* 6. Todas las alternativas planteadas en este tema se concretarán mediante las determinaciones urbanísticas de clasificación y categorización del suelo, competencia del Plan General de Ordenación.

### **B8.2.1. Alternativa 1: Reconocimiento de los espacios urbanizados**

#### *Descripción y contenido*

1. Esta alternativa establece los nuevos límites urbanos mediante el estricto reconocimiento de la realidad edificada existente. Dicho reconocimiento tendrá en cuenta tanto la edificación como la no edificación o vacíos existentes en la actualidad. También se llevarán a cabo mejoras puntuales para resolver los problemas funcionales que pudieran existir, completándolo mediante la ocupación de solares en suertes consolidadas. Esta alternativa es la menos ambiciosa y por tanto la que menos posibilidades tiene para solucionar los problemas del núcleo, pero por el contrario, es la más respetuosa con los espacios de cultivo en uso actualmente.

### **B8.2.2. Alternativa 2: Extensión hasta el primer anillo vacante Norte**

#### *Descripción y contenido*

1. En la alternativa 2 se pretende ocupar los vacíos interiores compactando un primer anillo urbano. El límite Norte de esta alternativa está relacionado con las vías de la propuesta de estructura viaria B8.1. Con esta alternativa se podrían solucionar gran parte de los problemas urbanísticos de las zonas colindantes. Para esto es necesario tejer la trama urbana conectando espacios edificados cercanos cuya conexión es mala. En esta alternativa, por tanto, se establecen nuevos crecimientos urbanos que incorporan los vacíos más próximos al casco histórico completando la trama urbana de la ciudad hasta un primer anillo. Este proceso de adición de nueva trama urbana estará caracterizado por su vocación de resolver los problemas de transición entre lo urbano y lo rural. Esta alternativa 2 es la que establece una menor superficie de ampliación del núcleo urbano.

### **B8.2.3. Alternativa 3: Extensión hasta el segundo anillo vacante Norte**

#### *Descripción y contenido*

1. En la alternativa 3 se pretende ocupar los vacíos interiores compactando la ciudad hasta un segundo anillo urbano. El límite Norte de esta alternativa está relacionado con las vías de la propuesta de estructura viaria B8.1. A los nuevos crecimientos urbanos que incorporan los vacíos más próximos al casco histórico, completando la trama urbana de la ciudad hasta un primer anillo, se añaden con el mismo criterio de colmatación los vacíos existentes hasta un segundo anillo. Con esta tercera alternativa prácticamente se lograría estructurar la totalidad del espacio edificado actual. Además se conseguiría dar una potenciación a la funcionalidad residencial, siendo uno de los lugares más atractivos del área metropolitana para residir por su localización y su alta calidad paisajística. Esta alternativa está relacionada con la propuesta de Área Singular del Pulpito al Este del núcleo (B8.6).

### **B8.2.4. Alternativa 4: Extensión hasta el tercer anillo vacante Norte**

#### *Descripción y contenido*

1. La alternativa 4 pretende ocupar la totalidad de los vacíos interiores compactando la ciudad hasta un tercer anillo urbano de circunvalación. El límite Norte de esta alternativa está relacionado con las vías de la propuesta de estructura viaria B8.1. La ocupación del suelo en La Vega Lagunera, con la elección de esta alternativa, sería total. Esto permitiría estructurar el espacio edificado actual. Además se conseguiría potenciar la funcionalidad residencial, dando lugar a uno de los lugares más atractivos del área metropolitana para residir, tanto por su localización, como por su alta calidad paisajística. Debido a la gran cantidad de superficie dedicada al crecimiento del núcleo se podrían dedicar grandes bolsas de suelo a espacios libres públicos, con vegetación abundante y donde las actividades deportivas, culturales y de ocio en general, al aire libre, adquirirían un papel importante en la imagen del núcleo. Esta alternativa está relacionada con la propuesta de Área Singular del Pulpito al Este (B8.6).

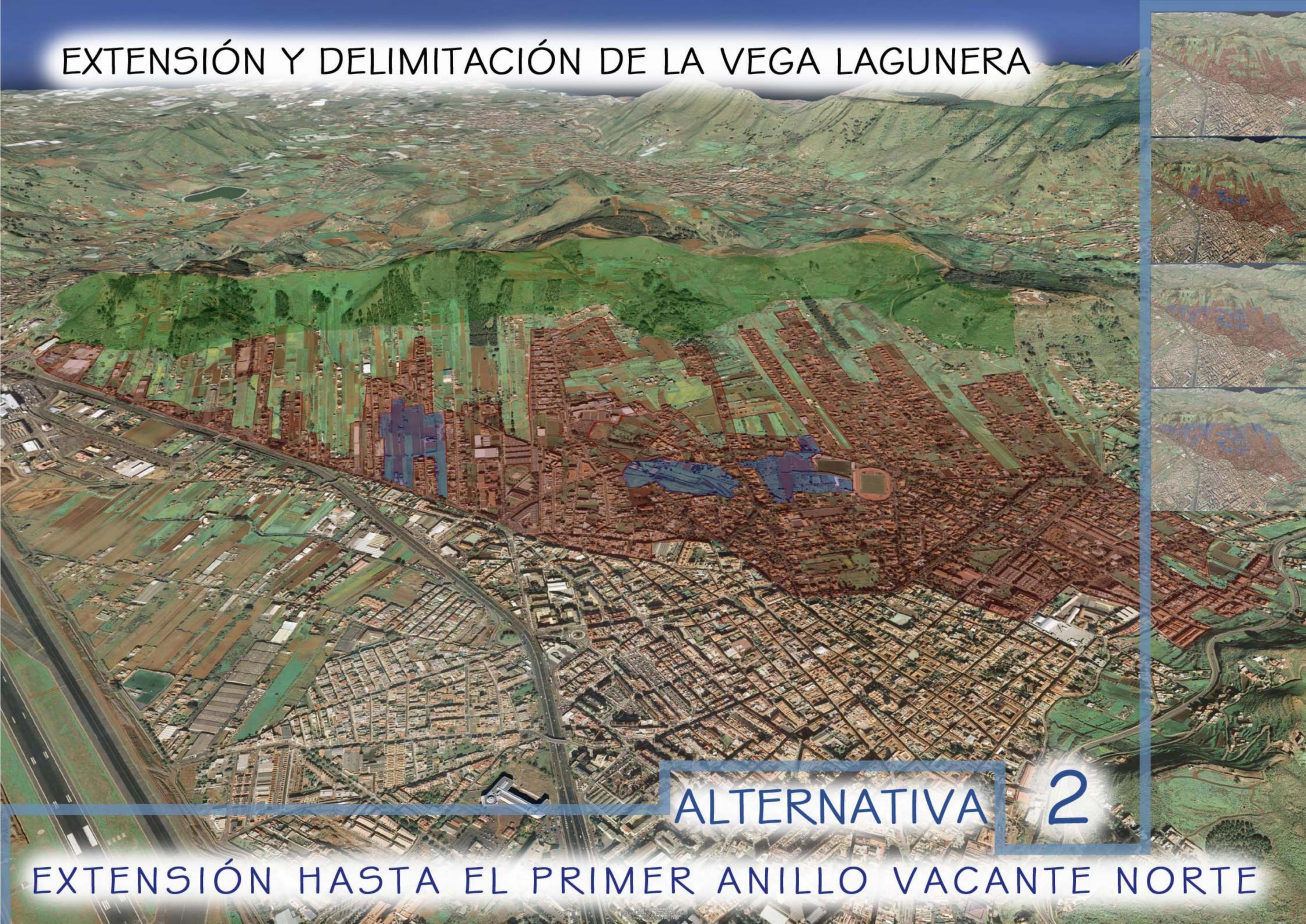
# EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA VEGA LAGUNERA



ALTERNATIVA |

RECONOCIMIENTO DE LOS ESPACIOS URBANIZADOS

# EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA VEGA LAGUNERA



ALTERNATIVA 2

EXTENSIÓN HASTA EL PRIMER ANILLO VACANTE NORTE

# EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA VEGA LAGUNERA



ALTERNATIVA 3

EXTENSIÓN HASTA EL SEGUNDO ANILLO VACANTE NORTE

# EXTENSIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA VEGA LAGUNERA



ALTERNATIVA 4

EXTENSIÓN HASTA EL TERCER ANILLO VACANTE NORTE

### B8.2.5. Valoración de las alternativas de ordenación de extensión y delimitación del núcleo de La Vega Lagunera

*Alternativa Cero*

1. En este ámbito temático, la alternativa cero coincide con la alternativa 1, ya que ésta implica no urbanizar nuevos terrenos y, por tanto, la extensión del núcleo urbano se mantiene igual a la existente en la actualidad. La primera alternativa es también la alternativa de referencia a efectos de la evaluación ambiental.

*Valoración genérica*

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
  - a) Ambientales: La Vega Lagunera, se caracteriza por estar ubicada sobre unos terrenos de alto valor agrícola. La riqueza edáfica de los depósitos sedimentarios procedentes de las montañas que bordean este ámbito geográfico, junto con el clima local, hacen que la productividad de las explotaciones agrícola sea elevada. Además, dan lugar a un paisaje donde se fusionan dos mundos, el rural y el urbano. Esta peculiaridad es una de las virtudes del paisaje de La Laguna; por tanto, cualquier actuación en este núcleo debe respetar y potenciar las condiciones ecológicas. Para el desarrollo de estas alternativas se tendrán en cuenta los desarrollos urbanos adaptados al entorno a través de conjuntos de espacios verdes que aprovechen la fertilidad del suelo y generen un ecosistema urbano respetuoso con la naturaleza.

|                | Alternativa 1 | Alternativa 2 | Alternativa 3 | Alternativa 4 |
|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| PAISAJE        | 0             | 1             | 1             | 1             |
| USOS DEL SUELO | 0             | -1            | -1            | -1            |
| BIODIVERSIDAD  | 0             | 0             | 0             | 0             |
| RUIDO          | 0             | 0             | 0             | 0             |
| AGUA           | 0             | 0             | 0             | 0             |
| EMISIONES      | 0             | 0             | 0             | 0             |
| RESIDUOS       | 0             | 1             | 1             | 1             |
| RIESGOS        | 0             | 0             | 0             | 0             |
| ENERGIA        | 0             | 1             | 1             | 1             |

- b) Costes: Los costes del desarrollo de estas alternativas son asumidos por la iniciativa privada, para la cual cuanta más superficie entre en juego y mayor sea la edificabilidad permitida mayor será la inversión, pero mayores también serán los beneficios. De otra parte, los desarrollos propuestos en cualquier alternativa de extensión son de baja densidad y, por tanto, los costes son mayores que en otros núcleos donde la densidad edificatoria podía ser mayor. En todo caso, en términos relativos (por repercusión), la alternativa más costosa es la 1, luego la 2, la 3 y por último la 4.
- c) Complejidad: Como han de participar varios agentes privados para llevar a la práctica esta iniciativa, se considera que la complejidad es media y más o menos homogénea en todas las alternativas.
- d) Jurídico-competenciales: Todas las alternativas de ordenación planteadas forman parte de las competencias propias del Plan General sin que ninguna implique consecuencias especiales de naturaleza competencial. Respecto la valoración jurídica, las alternativas menos expansivas suponen desclasificar algún sector de Suelo Urbanizable previstos en el PGO vigente.
- e) Sociales: Debido a que las zonas propuestas de ampliación están principalmente ocupadas por cultivos el cambio de uso puede provocar cierta conflictividad social. Los nuevos desarrollos deben adaptarse al medio dejando gran cantidad de espacios libres públicos y ajardinados para así compensar el cambio de uso. Los desarrollos urbanos, si se desarrollan mejorando y aumentando los equipamientos y dotaciones de los barrios ampliados dan lugar a mejoras sociales y culturales, lo que compensaría los problemas generados inicialmente por la pérdida de suelo agrícola. Además las alternativas deben dedicar gran parte de la superficie a espacios públicos, lo que permite una mejora de las relaciones sociales.
- f) Económicos: Las actividades económicas del núcleo son mínimas, pero el crecimiento poblacional demandará pequeños espacios comerciales locales que sufraguen las necesidades diarias de la población. Además como los desarrollos urbanos propuestos deben tener una gran cantidad de espacios libres públicos, verdes, deportivos, etc. la población de otros núcleos que visite este espacio en busca de ocio, ayudará al desarrollo de pequeños espacios terciario que ofrezcan servicios en esta población.

### B8.3. AGRICULTURA Y RESIDENCIA.

#### *Descripción del ámbito*

1. Una cuestión fundamental en todo el ámbito comprendido entre el casco urbano y el trazado de la futura vía de ronda es la relación que debe existir entre el crecimiento residencial y los usos agrarios. En tal sentido, es indudable que la Vega se conforma como uno de los espacios del municipio más apetecibles residencialmente y, al mismo tiempo, su actual estado de ocupación mediante "paquetes" de viviendas contra pendiente requiere ampliaciones para resolver los déficits tanto de estructuración viaria como dotacionales. Pero, de otra parte, los terrenos todavía no urbanizados, presentan muy altos valores agrarios y de hecho se encuentran en gran proporción en cultivo. Por todo ello, el objeto de este ámbito temático es presentar distintas alternativas de ordenación básica diferenciadas en la relación entre los usos residencial y agrario; cada una de tales alternativas conforma un modelo básico de ordenación del núcleo que, por su carácter estructurante, se considera objeto del debate propio de este Avance.

#### *Diagnóstico*

2. Estas áreas se localizan en los límites físicos del núcleo lindando con el suelo agrícola y entrando en contacto de forma brusca y directa con la trama urbana. Dicha situación pone en valor la potencialidad de estos suelos para resolver los problemas de transición entre el medio urbano y el medio rural originados por una trama urbana fragmentada resultado del simple reconocimiento de lo existente y que se ha dispuesto en los bordes del viario formando barreras con el suelo agrícola e impidiendo su accesibilidad. El importante diseminado que se ha originado en las últimas décadas alrededor del recurso suelo agrícola en contacto con la ciudad, constituye uno de los principales problemas a afrontar, al haberse producido de manera clandestina y en consecuencia desordenada. No ha existido necesidad de crear espacios libres y zonas verdes, ya que éstos existen en todos sus alrededores, aunque sean cultivos o fincas privadas. Tampoco ha existido la necesidad de valorar los pocos espacios designados por el plan para tal fin, sean espacios libres o parques periurbanos, que no se han desarrollado. No existe una red de espacios libres públicos que articule la expansión urbana diseminada, los pocos que hay están desconectados y en situaciones residuales o de barrera con infraestructuras. Los suelos de producción agropecuaria han sido un importante recurso espacial y productivo que, por falta de renovación al no adecuarse a las nuevas necesidades y demandas del mercado y del empresariado, han derivado en un mero soporte físico para el aprovechamiento del sistema urbano.

#### *Objetivos y criterios*

3. Aprovechar la oportunidad que ofrecen estas áreas para:
  - a) Ser elemento regulador del medio ambiente territorial.
  - b) Crear nuevas zonas residenciales unifamiliares con tipologías de ciudad jardín o aisladas y mejorar los existentes, como escenarios para las relaciones sociales.
  - c) Constituirse en soporte físico fundamental de respuesta a las crecientes demandas de ocio.
  - d) Establecer una red jerarquizada de recorridos verdes que suponga un sistema continuo a escala de la ciudad.
  - e) Integrar un sistema de espacios verdes a nivel municipal, e incluso metropolitano, en un conjunto que penetre en todos los niveles del conjunto urbano, mejorando la calidad de vida de los habitantes del municipio.
  - f) No usar el sistema ambiental para contener la expansión urbana, o para contener el consumo de suelo de la ciudad, sino utilizarlo como argumento de diseño del territorio.

#### *Determinaciones urbanísticas*

4. Todas las alternativas planteadas en este tema se concretarán mediante las determinaciones urbanísticas de clasificación y categorización del suelo, así como a través del desarrollo de todas las determinaciones de ordenación pormenorizada y de gestión en el propio Plan General.

### **B8.3.1. Alternativa 1: Mantenimiento de usos agrícolas**

#### *Descripción y contenido*

1. La primera alternativa consiste en definir con destino residencial tan sólo los "paquetes" de suelos parcelados con suficiente grado de consolidación y, eventualmente, unas mínimas ampliaciones intersticiales, justificadas siempre para mejorar problemas precisos de estructuración viaria o déficits dotacionales. Sobre estas piezas se establecerían parámetros de ordenación en clara continuidad con las características consolidadas (vivienda unifamiliar, edificaciones de pequeña dimensión en planta y altura). El resto del territorio bajo la futura vía de ronda, se preservaría de los procesos de urbanización, destinándose exclusivamente a usos agropecuarios, limitando cualquier proceso de intervención (edificación, por ejemplo) que redujera sus capacidades y valores productivos.

### **B8.3.2. Alternativa 2: Agricultura urbana**

#### *Descripción y contenido*

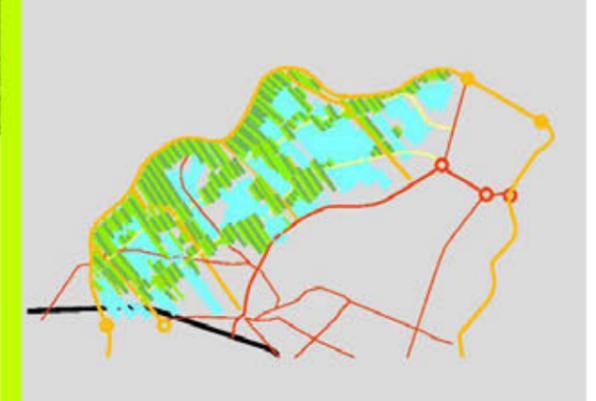
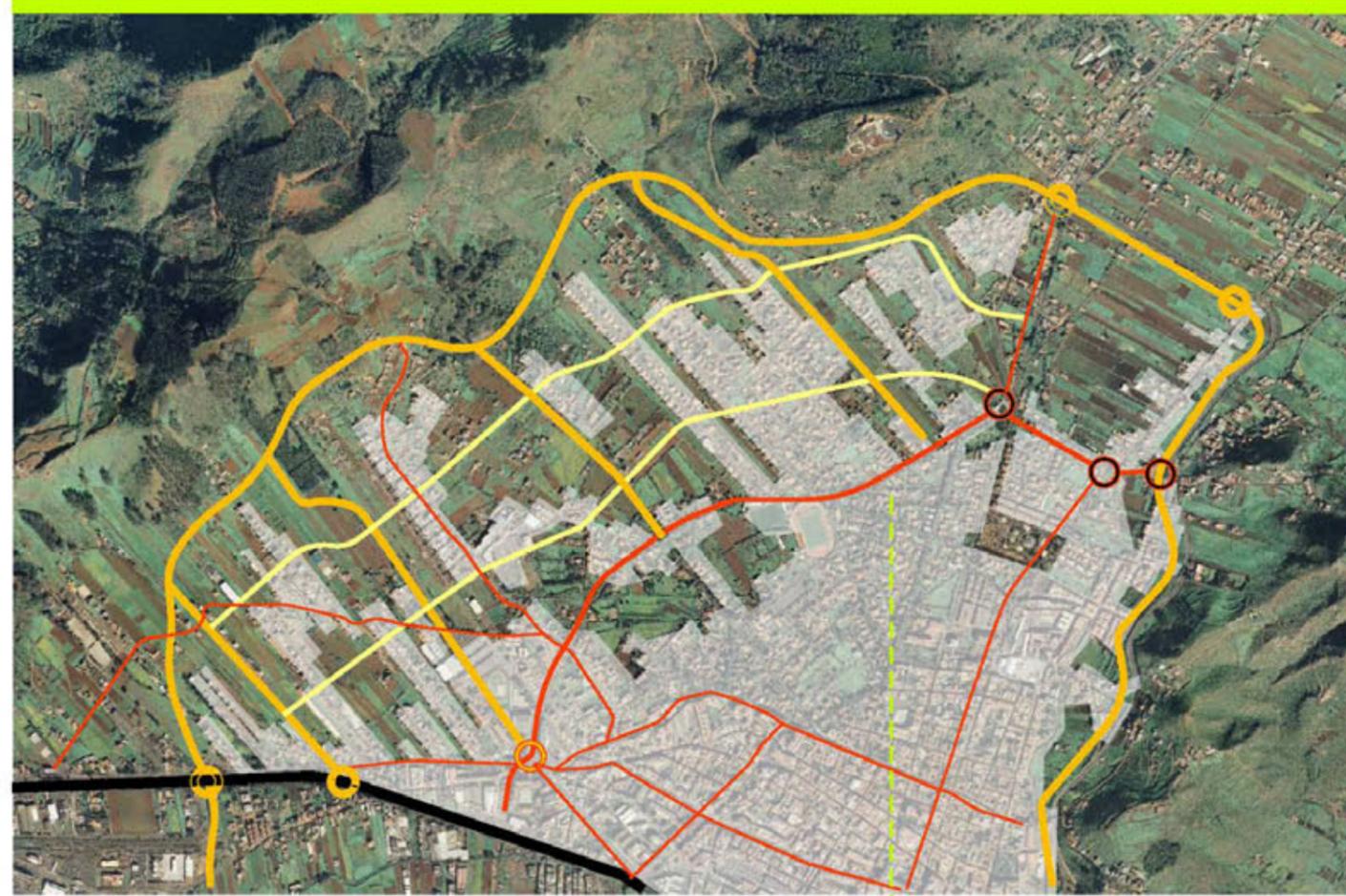
1. La segunda alternativa contempla admitir la entrada en juego de nuevas piezas actualmente no urbanizadas con destino residencial, siempre puestas en situaciones de adyacencia a los paquetes consolidados con la finalidad de contribuir más eficazmente a mejorar problemas precisos de estructuración viaria o déficits dotacionales. La peculiaridad de las nuevas piezas, sin embargo, radicaría en que se trataría de modelos tipológicos que combinaran la edificación unifamiliar agrupada con huertos agrícolas comunitarios (para el conjunto de una unidad de promoción residencial), de forma que la reducción de superficie agraria se vería parcialmente compensada con la inserción de los cultivos en el tejido residencial (agricultura urbana). Estos nuevos aprovechamientos, de otra parte, permitirían compensar con cargo a la iniciativa privada las actuaciones de mejora que justificarían su calificación. Asimismo, se proponen espacios libres lineales y peatonales que den conectividad al conjunto, apoyándose en los nuevos viarios transversales a las suertes (véase subcapítulo B8.1). En todo caso, si bien esta alternativa supone un grado de urbanización mayor que la anterior, se sigue manteniendo una muy significativa proporción de suelo agrario, sobre el que se establecerán las mismas determinaciones proteccionistas señaladas para la alternativa primera.

### **B8.3.3. Alternativa 3: Agricultura urbana y Parque temático-ambiental**

#### *Descripción y contenido*

1. La alternativa 3 plantea también la incorporación de nuevas piezas con destino residencial con las mismas condiciones de localización y los mismos objetivos que en la alternativa segunda. Estas nuevas piezas, sin embargo, tendrán asignado un mayor aprovechamiento que en la alternativa anterior, previéndose la implantación de tipologías de edificación aislada en bloque abierto. Este "sobre-aprovechamiento" permitirá la obtención por compensación y de forma sucesiva (a medida que se vayan gestionando las distintas unidades en que se organice la gestión urbanística) del suelo restante que no se incorpore al uso residencial. El suelo que vaya pasando a ser público se destinará mayoritariamente a usos de recuperación ambiental y agrícolas, organizándose una nueva parcelación para alquilar a quienes estén interesados en cultivar; de tal modo, el propio Ayuntamiento se implicaría directamente en la conservación de la actividad agrícola, defendiéndola de la forma más efectiva de las presiones urbanísticas.

# ALTERNATIVA I MANTENIMIENTO DE USOS AGRÍCOLAS



LA VEGA LAGUNERA: ESPACIOS LIBRES Y AGRICOLAS

# ALTERNATIVA 2

## AGRICULTURA URBANA



### OPORTUNIDADES

CONSERVAR Y POTENCIAR LAS ZONAS DE CULTIVO

AGRICULTURA URBANA

PAISAJE PRODUCTIVO EN LA CIUDAD

MEJORA DE LA CALIDAD DE VIDA

AUTOCONSUMO

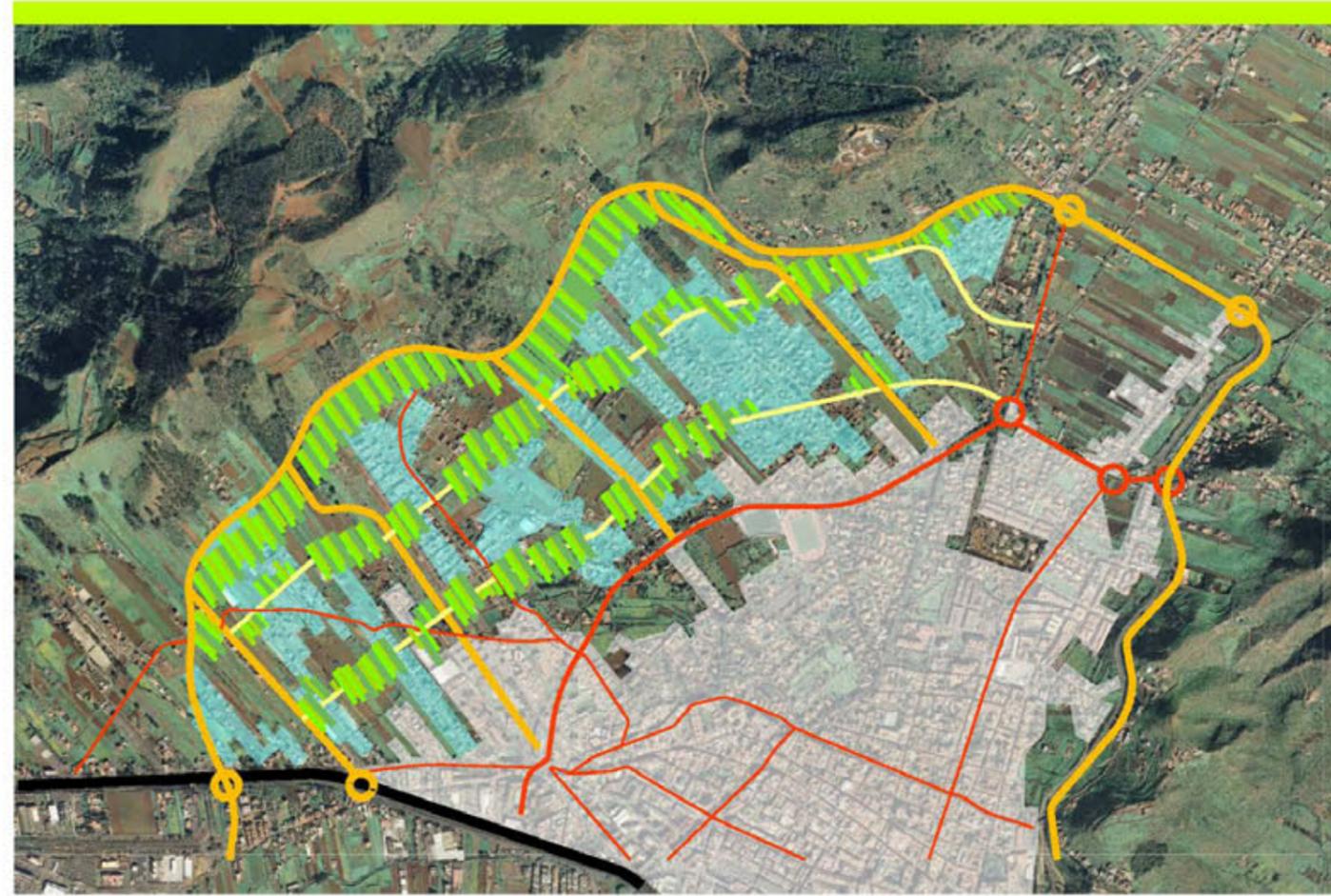
VENTAJAS POR SERVIRSE DE LA CIUDAD

GENERACIÓN DE EMPLEO

GESTIÓN URBANA Y SOCIAL

AMBIENTALMENTE SUSTENTABLE  
DE LA CIUDAD

BOLSAS DE EDIFICACIÓN  
DESARROLLADAS CON UN  
MODELO DE DENSIDAD  
MEDIA QUE SE SIRVA DE LA  
AGRICULTURA

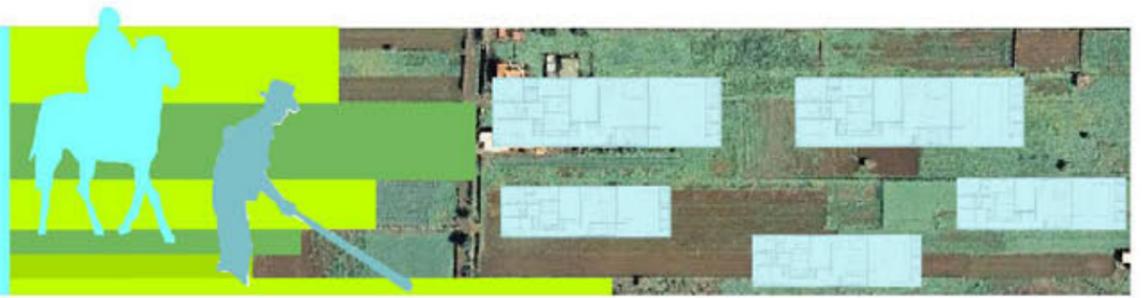


CORREDORES VERDES QUE  
CONECTEN CIUDAD Y SUELO  
RÚSTICO

LA VEGA LAGUNERA: ESPACIOS LIBRES Y AGRICOLAS

# ALTERNATIVA 3

AGRICULTURA URBANA DENTRO DE UN PARQUE TEMÁTICO-AMBIENTAL



## OPORTUNIDADES

CONSERVAR Y POTENCIAR LAS ZONAS DE CULTIVO

AGRICULTURA URBANA

PAISAJE PRODUCTIVO EN LA CIUDAD

MEJORA DE LA CALIDAD DE VIDA

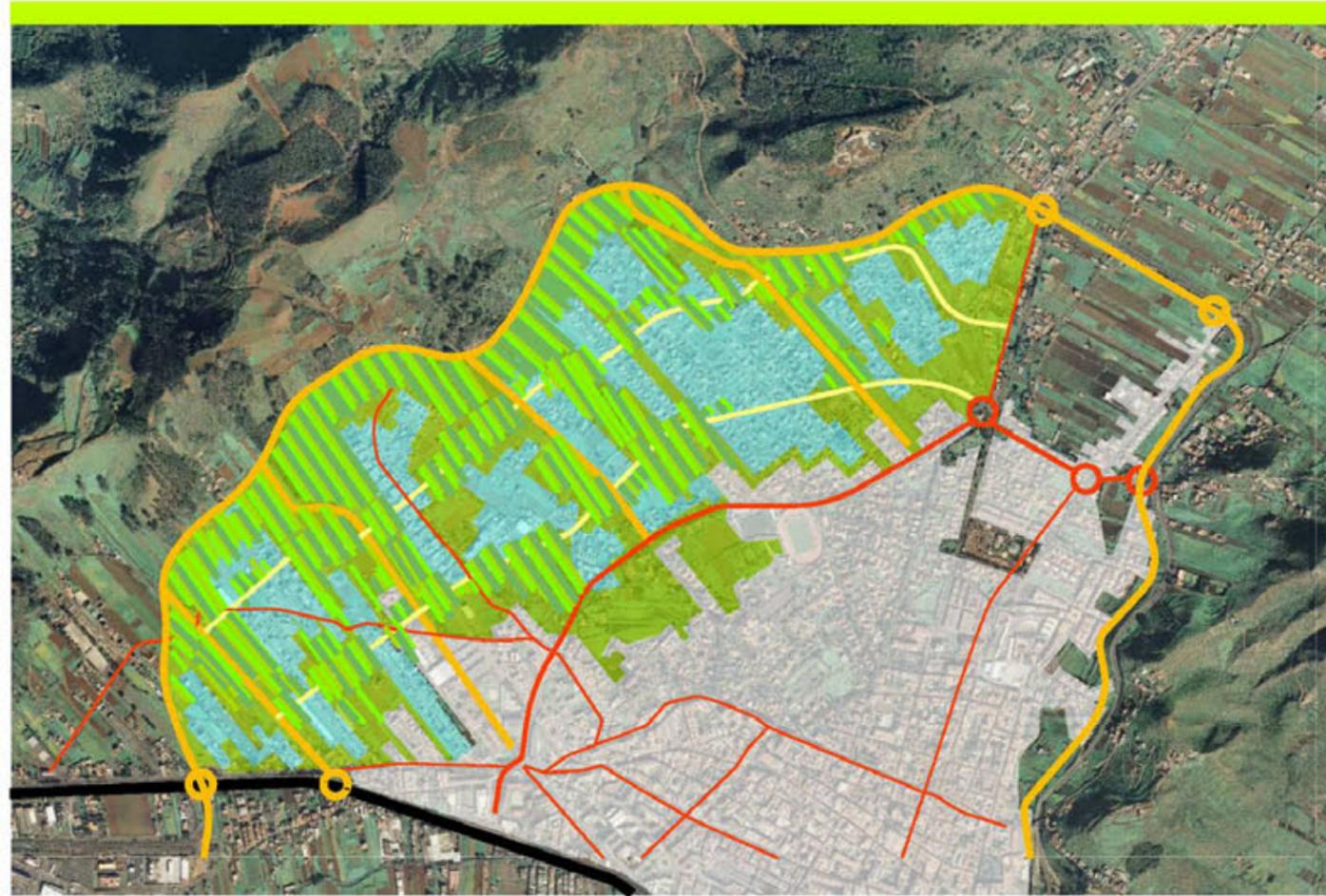
AUTOCONSUMO

VENTAJAS POR SERVIRSE DE LA CIUDAD

GENERACIÓN DE EMPLEO

GESTIÓN URBANA Y SOCIAL  
AMBIENTALMENTE SUSTENTABLE  
DE LA CIUDAD

BOLSAS DE EDIFICACIÓN  
DESARROLLADAS CON UN  
MODELO DE DENSIDAD  
MEDIA QUE SE SIRVA DE LA  
AGRICULTURA



LA VEGA LAGUNERA: ESPACIOS LIBRES Y AGRICOLAS

### B8.3.4. Valoración de las alternativas sobre el área singular de agricultura y residencia

*Alternativa cero*

1. En este ámbito temático, la alternativa cero coincide sensiblemente con la primera, ya que ésta supone mantener los usos rústicos actuales (estrictamente, la alternativa supone una intensificación de los mismos). También es la primera alternativa la de referencia para la evaluación ambiental.

*Valoración genérica*

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
  - a) Ambientales: Con relación a la primera alternativa, la segunda es sensiblemente similar; sin embargo, la tercera se consider ambientalmente más favorables, ya que ponen en valor los recursos paisajísticos y naturales, sin generar efectos negativos. Aunque no se recoge en la valoración adjunta, hay que tener en cuenta que el actual suelo agrario, tanto en la alternativas 1 como en la 2 (en ésta en algo menor extensión) no tiene garantizada su continuidad y se verá siempre sometido a las presiones edificatorias residenciales, agravadas si hay pérdida de rentabilidad del sector.

|                | Alternativa 1 | Alternativa 2 | Alternativa 3 |
|----------------|---------------|---------------|---------------|
| PAISAJE        | 0             | 1             | 1             |
| USOS DEL SUELO | 0             | -1            | 1             |
| BIODIVERSIDAD  | 0             | 0             | 0             |
| RUIDO          | 0             | 1             | 1             |
| AGUA           | 0             | 0             | 0             |
| EMISIONES      | 0             | 1             | 1             |
| RESIDUOS       | 0             | 0             | 0             |
| RIESGOS        | 0             | 0             | 1             |
| ENERGIA        | 0             | 1             | 2             |

- b) Costes: La alternativa 1, al mantener la situación actual, no supone costes más que el del mantenimiento de lo existente. Los costes de las otras dos alternativas se entienden asignados al sector privado y vinculados a los desarrollos residenciales propuestos; obviamente, en términos absolutos, hay bastante más inversión en la tercera alternativa que en la segunda.
- c) Complejidad técnica: Obviamente la complejidad, especialmente en lo que se refiere a la gestión urbanística, es creciente desde la primera alternativa (nada compleja) hasta la tercera (de complejidad media sobre todo debido a la ausencia de antecedentes en el municipio y a que habrá de desarrollarse en un periodo largo de tiempo).
- d) Jurídico-competencial: Estas alternativas no implican modificaciones de planeamiento superior u otras normas, ni necesitan de la implicación de otras administraciones para su ejecución.
- e) Sociales: El nivel social en la alternativa 1 se mantiene. En las alternativa 2, 3 y 4 se consigue una mejora del nivel social.
- f) Económicos: En general todas las alternativas articulan adecuadamente los usos y actividades relacionado con ellos.

## B8.4. ÁREA SINGULAR EL PÚLPITO

- Descripción del ámbito temático*
1. El objeto de este tema consiste en plantear las opciones básicas de ordenación para el área situada frente al aeropuerto, desde el supermercado la Hucha hasta la nave de las cocheras de TITSA, a lo largo de la TF-5. El uso actual predominante es el industrial de almacenamiento y el industrial-terciario, con algunos edificios comerciales. La zona de El Pulpito, constituye la primera impresión que los visitantes y turistas que llegan a la isla de Tenerife desde el Aeropuerto Tenerife Norte reciben, la imagen que queda retenida en el subconsciente y que se mantiene a lo largo del tiempo, y precisamente no es de la representatividad y calidad que se esperaría.
- Diagnóstico*
2. Existe una buena concentración de actividades comerciales e industriales con frente a la TF-5. El área se conforma altamente degradada y desordenada, donde conviven los usos comerciales de baja calidad, edificios de viviendas deteriorados y otros terciarios e industriales de baja calidad arquitectónica, implantados de modo forzado en la ladera. Tiene una excelente conexión con el viario supramunicipal y gran cantidad de aparcamiento, debido la enorme cantidad de suelo afectado por las zonas de retranqueo del viario, que son utilizadas para ese fin. Carece de dotaciones y los espacios libres pueden considerarse de tipo residual, limitándose a las zonas ajardinadas de protección en los enlaces con la TF-5. La proximidad con el suelo rústico hace obvio la inadecuación de los espacios libres. El desarrollo de éste ámbito ha respondido a criterios de mayor visualización de su negocio, buena conectividad, y flujos insulares de norte a sur e implantación de usos complementarios a los aeroportuarios. La reconversión de la TF-5 es un tema clave en la nueva configuración del espacio físico, al reutilizar los suelos de protección viaria y enlaces.
- Objetivos y criterios*
3. Aprovechar la oportunidad que ofrecen estas áreas de expansión para:
    - a) Mejorar la imagen visual y paisajística del acceso a la isla, estableciendo un escenario que transmita una imagen de calidad, con un diseño moderno y actual, que transmita sensaciones positivas a los recién llegados.
    - b) Aprovechar las potencialidades derivadas de su proximidad con el medio rural, la naturaleza y el mirador natural.
    - c) Establecer una morfología coherente al conjunto de las edificaciones, con tipologías nuevas de uso flexible que puedan asumir los diversos tipos de actividades demandantes de estos espacios, potenciando la implantación de usos complementarios a los aeroportuarios
    - d) Planificación pormenorizada enfocada a la solución de los problemas de bordes e integración con el rural y naturaleza.
    - e) Mirador, mediante su puesta en valor y resolución de accesos, con usos compatibles, tales como restaurantes o los centros de interpretación.
    - f) Atraer flujos desde el aeropuerto hasta esta zona mediante algún elemento de conexión, situando actividades suficientemente atractivas.
    - g) En todas las alternativas se contempla la localización de piezas edificatorias que contengan al menos los siguientes usos, locales comerciales y de servicios de pequeño tamaño, hoteles, restaurantes, turístico, oficinas, lofts, algún industrial escaparate, incluso el residencial podría tener cabida, ya que la afección acústica del aeropuerto en esta zona es mínima. La integración del intercambiador en relación con estos usos, y la optimización de sus flujos de circulación interior es básico para el éxito de la operación.
- Determinaciones urbanísticas*
4. Cualquiera de las alternativas planteadas en este tema se concretará mediante las determinaciones urbanísticas de clasificación y categorización del suelo, así como a través del desarrollo de todas las determinaciones de ordenación pormenorizada en el propio Plan General. Las diferencias más significativas se referirán a las determinaciones de gestión, vinculadas en cada opción a sus peculiaridades específicas y al objetivo de garantizar en cada caso la adecuada ejecución de la propuesta.

#### **B8.4.1. Alternativa 1: Ajardinar los espacios residuales**

*Descripción y contenido*

1. En esta alternativa se desarrolla una ordenación similar a la actual, recogiendo las naves de uso industrial, y estableciendo parámetros de regulación de la edificación y admisibilidad de usos compatibles con la situación existente. Complementariamente, como valor añadido específico de la propuesta, se plantea el tratamiento paisajístico de los espacios libres residuales y de los suelos vacantes entre las edificaciones, para dotar al área de zonas verdes que mejoren significativamente su imagen. A tal efecto, será fundamental el arbolado y ajardinamiento de estos espacios libres y, al igual que en otros ámbitos, se propone una barrera visual que mitigue los impactos de ruidos, contaminación, etc., que produce el tráfico de la TF-5.

#### **B8.4.2. Alternativa 2: Implantación de usos complementarios al aeropuerto**

*Descripción y contenido*

1. La alternativa 2, plantea implantar en el ámbito de este área singular, tanto usos complementarios con el Aeropuerto Tenerife Norte, como usos terciarios y oficinas que configuren un Parque Empresarial, y cree una fachada escaparate hacia la TF-5. Esta alternativa recoge también usos destinados a hotel y zonas comerciales, integrados con todos los anteriores a través de zonas verdes.

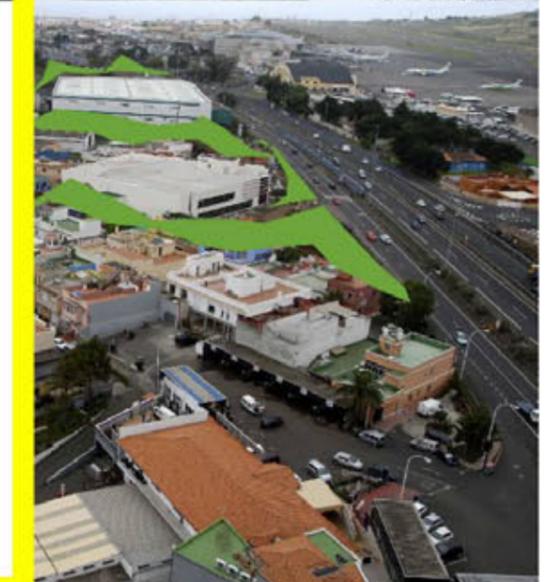
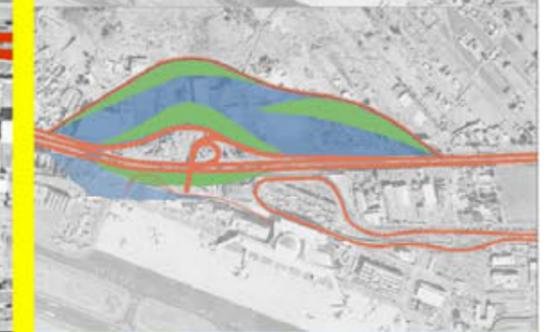
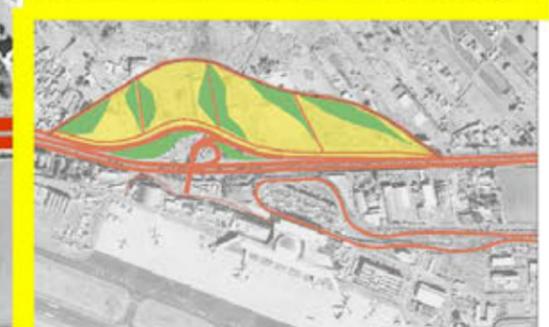
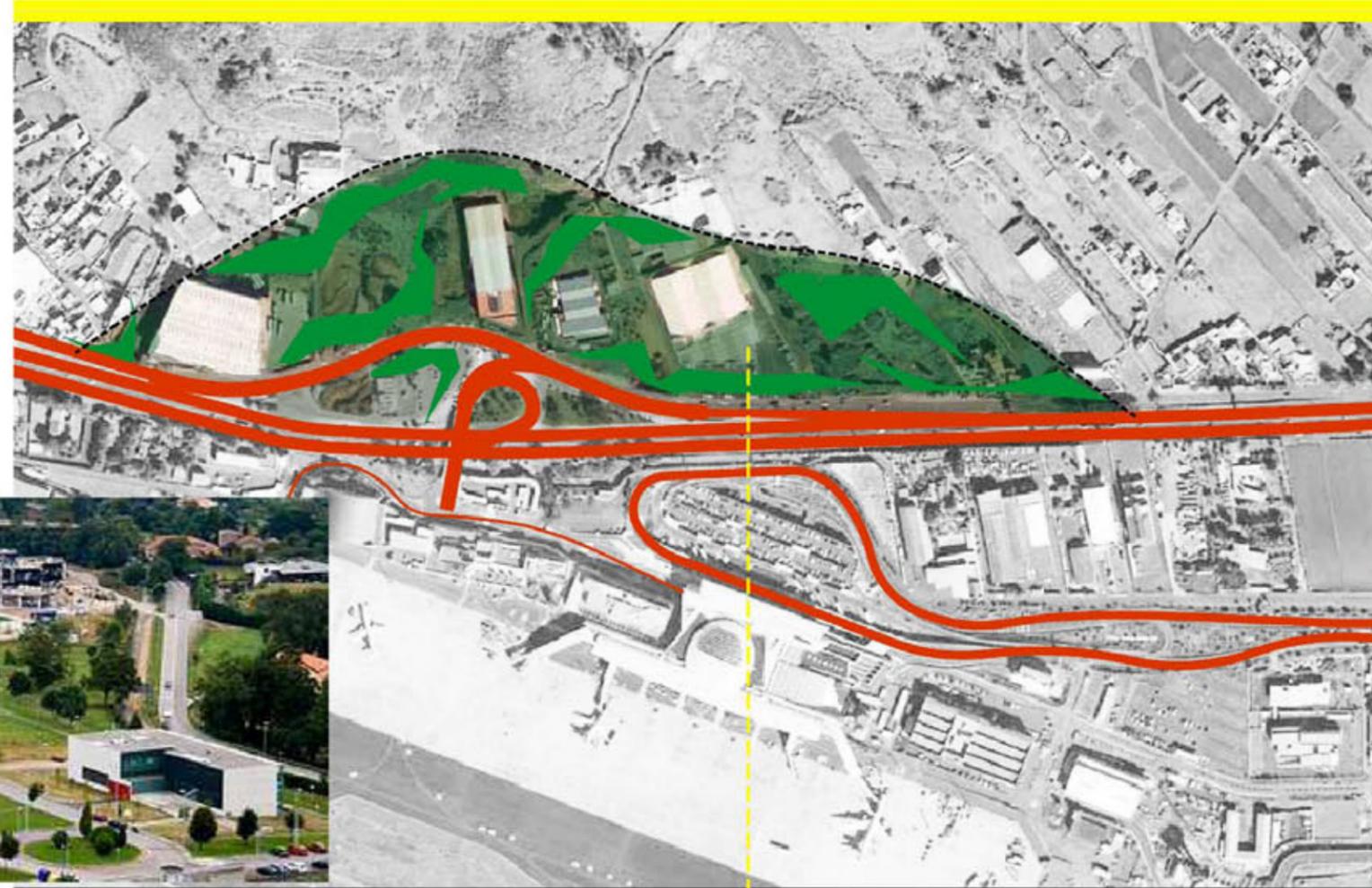
#### **B8.4.3. Alternativa 3: Intercambiador**

*Descripción y contenido*

1. Esta última alternativa, propone albergar todos los usos mencionados en la alternativa anterior, con la peculiaridad de que se añade la ubicación de un gran edificio singular, de arquitectura moderna, que esté directamente relacionado con el aeropuerto, comunicado y de servicio a éste. Se plantea como una intervención de gran escala, entendido como una infraestructura de transportes, que albergue tanto usos hoteleros como los del intercambiador de transportes. En dicho intercambiador deben confluir distintos medios de transporte, tanto para acceder al aeropuerto, como para realizar transbordos (parada del tranvía, grandes espacios de aparcamientos que permitan a los ciudadanos de la zona Norte de la isla estacionar en el intercambiador y continuar con otro medio de transporte, guaguas, etc.). Por último, este gran edificio multifuncional habría de estar conectado con la terminal del aeropuerto a través de pasarelas cubiertas (cruzando la autopista) a fin de garantizar la adecuada integración entre ambos.

# ALTERNATIVA I

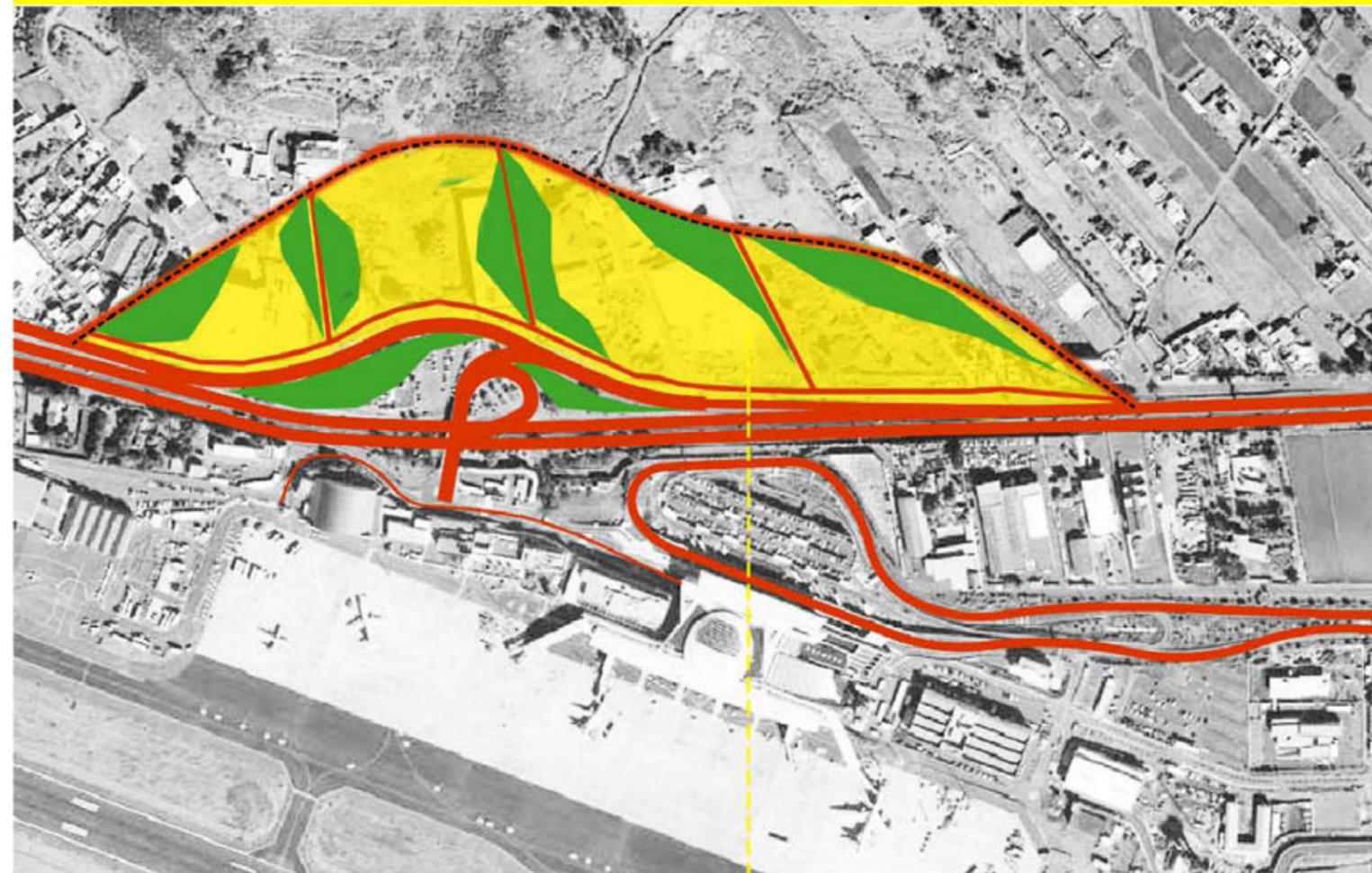
Ajardinar espacios residuales



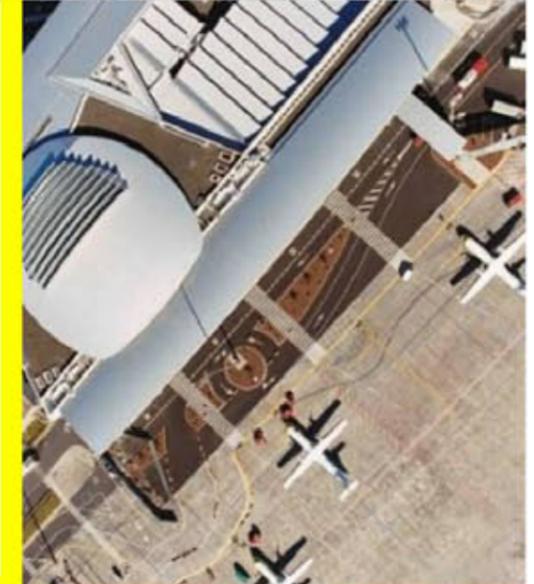
LA VEGA LAGUNERA: EL PÚLPITO

# ALTERNATIVA 2

implantación de usos complementarios al aeropuerto

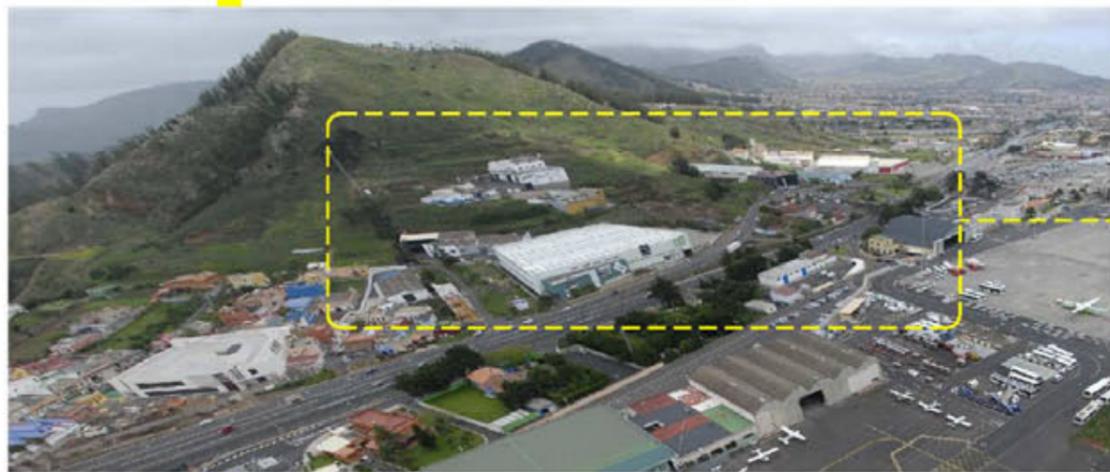
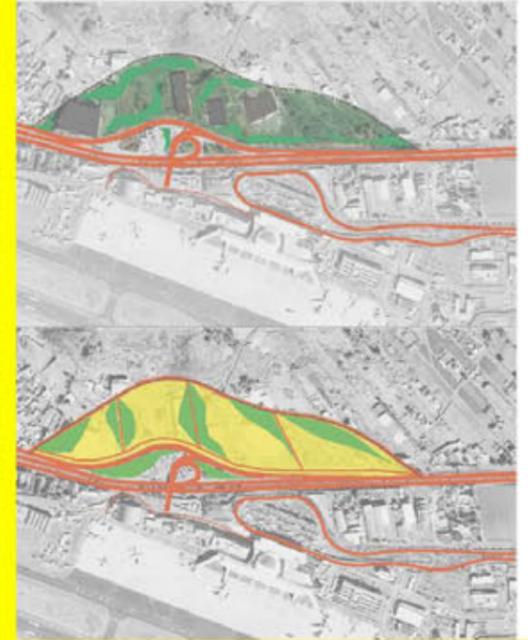
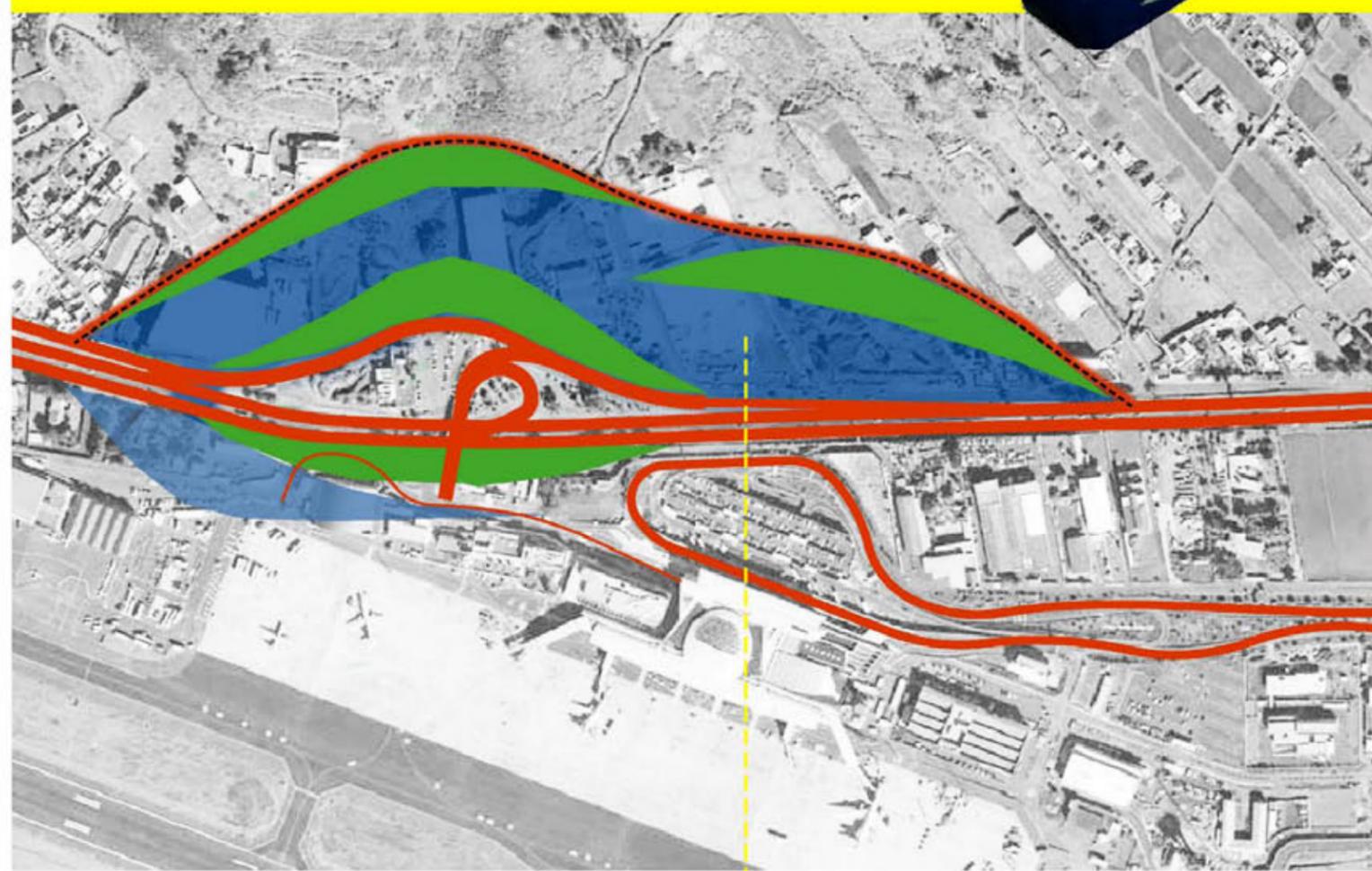


LA VEGA LAGUNERA: EL PÚLPITO



# ALTERNATIVA 3

ubicar el intercambiador



LA VEGA LAGUNERA: EL PÚLPITO



#### B8.4.5. Valoración de las alternativas sobre el área singular del Pulpito

*Alternativa cero*

1. En este ámbito temático, no se propone alternativa cero, ya que ello implicaría no actuar sobre un área cuya funcionalidad e imagen se considera negativa; la alternativa más cercana a la cero es, sin duda, la primera, en la que se mantienen los usos y (eventualmente) las edificaciones existentes, si bien con claras actuaciones de mejora sobre el entorno paisajístico. La valoración ambiental de todas las alternativas se refiere a la situación actual.

*Valoración genérica*

2. En términos generales, las consecuencias de estas alternativas, a efectos de su valoración, son las siguientes:
  - a) Ambientales : En todas las alternativas se produce una mejora visual y paisajística, cualificación de zonas verdes con repoblación de especies, accesibilidad a la naturaleza y la eliminación de las edificaciones en laderas. La alternativa 1 mantiene los usos terciarios actuales que tienen carácter residual mientras en las alternativas 2 y 3 proponen la implantación de nuevas construcciones modernas y sostenibles, pueden suponer efectos ambientales más positivos

|                | Alternativa 1 | Alternativa 2 | Alternativa 3 |
|----------------|---------------|---------------|---------------|
| PAISAJE        | 1             | 2             | 2             |
| USOS DEL SUELO | 0             | 1             | 1             |
| BIODIVERSIDAD  | 0             | 0             | 0             |
| RUIDO          | 0             | 0             | 0             |
| AGUA           | 0             | 0             | 0             |
| EMISIONES      | 0             | 1             | 1             |
| RESIDUOS       | 0             | 1             | 1             |
| RIESGOS        | 0             | 0             | 0             |
| ENERGIA        | 1             | 2             | 2             |

- b) Costes: La alternativa 1 no supone un coste elevado mientras que en la 2 y la 3 el coste es alto, aunque sufragado mayoritariamente con nuevos aprovechamientos lucrativos, salvo el intercambiador que sería público.
- c) Complejidad técnica: La alternativa 1 sería la más sencilla de ejecutar. La dificultad técnica de la alternativa 2 se centra en la gestión de la operación de reconversión. La alternativa 3 presenta problemas de gestión aún más complejos, al confluir todos los usos dotacionales y lucrativos en un mismo edificio. Además, esta alternativa 3 plantearía dificultades técnicas de ejecución, al pretenderse un edificio de arquitectura singular..
- d) Jurídico-competencial: Las propuestas inciden en las competencias estatales (Fomento-AENA) por las limitaciones que puedan derivarse de las servidumbres aeronáuticas, así como por la conexión entre el posible intercambiador y el aeropuerto. También se incide en las competencias de las administraciones titulares de las carreteras (carretera insular-Cabildo y autopista-CCAA), y las administraciones competentes en materia de transportes (intercambiador). La alternativa 2 y 3 necesitaría de la modificación del Plan Territorial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana de Tenerife, en cuanto a la ubicación del intercambiador..
- e) Sociales: Mejora en la percepción de la isla y del municipio para un elevado número de personas (más las dos últimas que la primera).
- f) Económicos: Excepto la alternativa 1, el resto de alternativas implican importantes efectos económicos positivos, al introducir usos complementarios al aeropuerto comerciales, oficinas, etc.
- g) Ordenación global: Supone una mejora muy importante de la imagen de acceso a la isla, y de funcionamiento interno de la propia área.