

CAPÍTULO II. ÁMBITO EXTENSO

2.1. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO EXTENSO

2.1. Delimitación del ámbito extenso

El presente apartado tiene por objeto **justificar** la delimitación del **ámbito de estudio** del Plan Territorial Especial de ordenación del sistema viario del área metropolitana de Tenerife, para lo cual se va a analizar en detalle el Modelo de Ordenación Territorial propuesto por el PIOT, de manera que se pueda establecer un límite físico a los objetivos que se persigue con la consecución del presente Plan.

El **PIOT** es el instrumento básico de planificación del territorio y de los recursos naturales de la isla de Tenerife, siendo su ámbito la totalidad del territorio de la isla, y conteniendo dos niveles de descripción del **Modelo de Ordenación Territorial**:

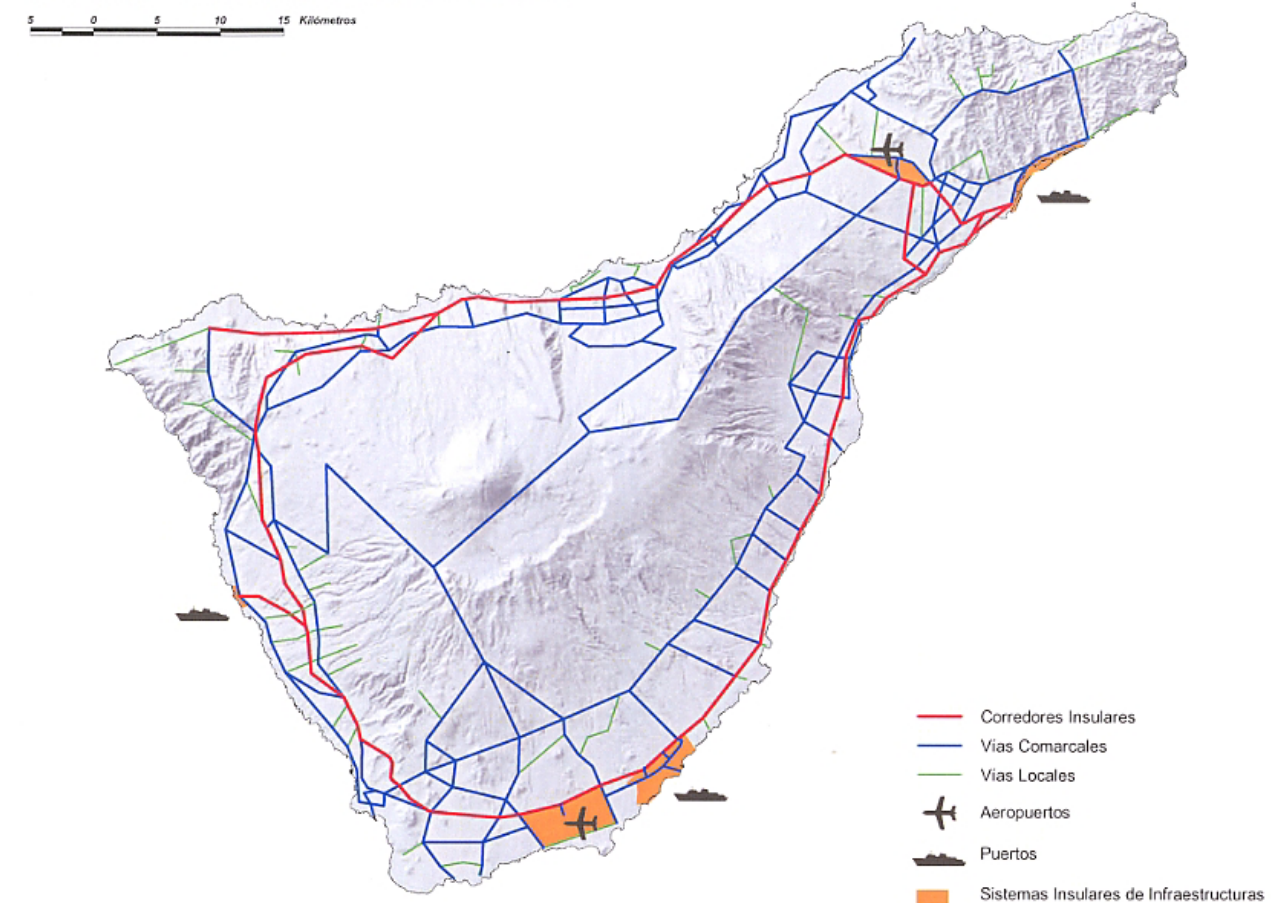
- ✓ el **insular** se refiere al conjunto de la isla y establece el esquema general de ordenación.
- ✓ el **comarcal** detalla la ordenación para ámbitos territoriales más limitados, de menor complejidad y con un cierto grado de homogeneidad interna.

La **descripción a nivel insular** del modelo tiene por objeto permitir una visión global de la propuesta del PIOT para el conjunto de la isla, la cual se traduce en la exposición de unos **criterios básicos de ordenación**, siendo los que a continuación se presentan los que tienen una mayor influencia sobre el presente plan territorial:

- ✓ el **desarrollo urbanístico** se ha de basar en los **núcleos existentes**, regulando sus procesos de expansión para evitar la dispersión edificatoria.
- ✓ uno de los tres ámbitos en que debe centrarse el futuro crecimiento de la isla, es el área urbana de **Santa Cruz – La Laguna**, la cual *“debe orientar su crecimiento hacia el suroeste, tomando como límite exterior el cierre del anillo insular y evitando la expansión edificatoria sobre los llanos que rodean La Laguna”*.
- ✓ el modelo viario y de transportes propuesto tiene como punto de referencia la creación de un **anillo insular** con derivaciones radiales en sentido costa – cumbre, el cual comunique los principales núcleos urbanos de la isla.

En los criterios expuestos, se refleja la importancia que el PIOT otorga al establecimiento de un corredor insular mediante el cual se vertebrará de una manera adecuada el territorio, y que sirva de nexo de unión entre los principales núcleos de la isla.

ESQUEMA DEL MODELO VIARIO Y DE TRANSPORTES



Los elementos principales que integran el anillo insular son los **dos corredores costeros** que articulan las vertientes norte y sureste-suroeste de la isla. La unión de dichos corredores, y por tanto el cierre del anillo insular, se producirá mediante sendos **tramos de conexión**, uno que salvará la discontinuidad por el **oeste**, y otro en el este que evitará la conurbación de **Santa Cruz – La Laguna**.

Esta última conexión, se convertirá en una **nueva circunvalación del área urbana de Santa Cruz – La Laguna**, con la finalidad de separar los tráficos insulares de los internos del área metropolitana, y facilitar los accesos a la citada área desde su perímetro.

El PIOT plantea que el trazado definitivo del cierre del anillo insular será el que resulte del Plan Territorial Especial que se redacte con el objeto de analizar de forma global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz – La Laguna.

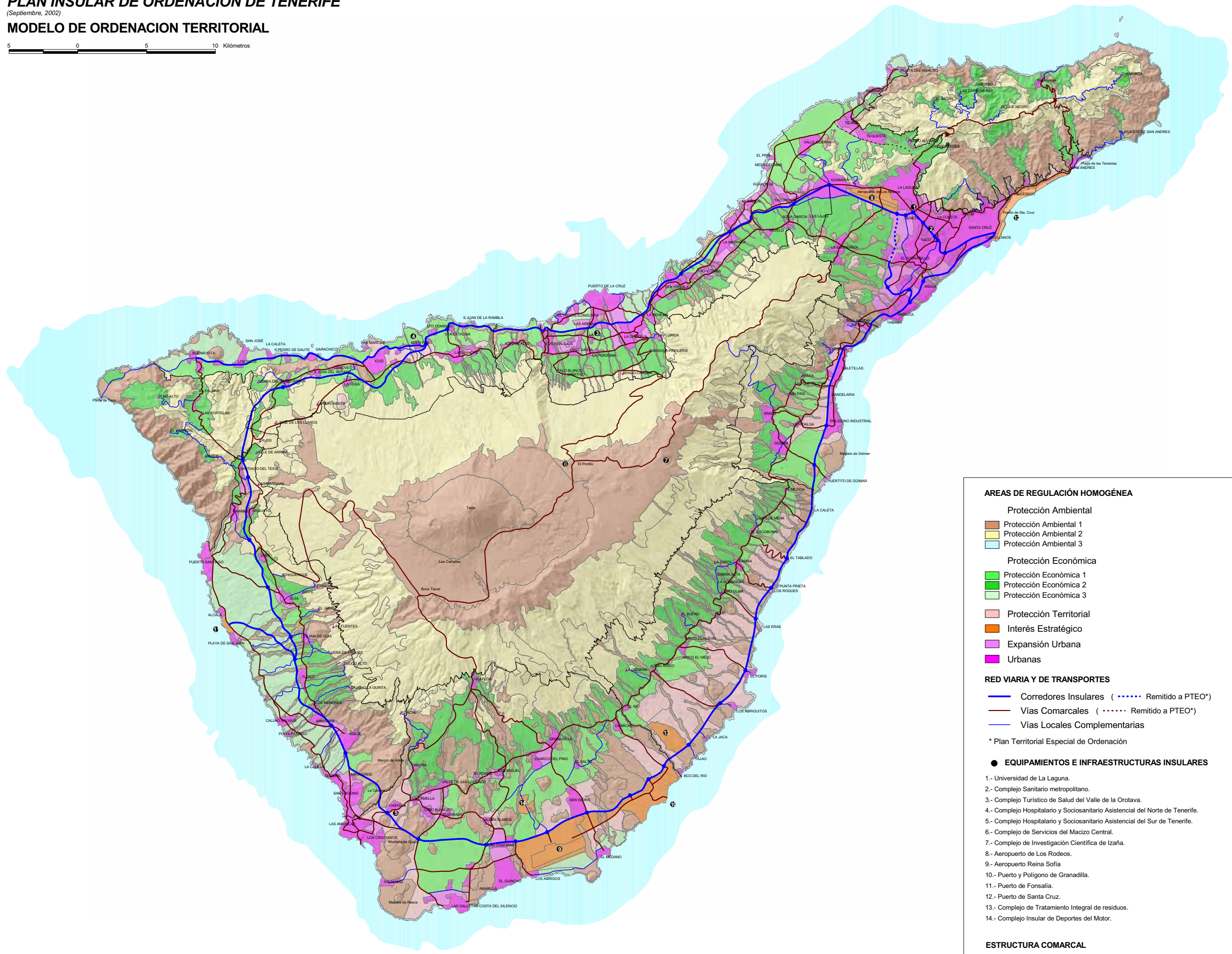
A continuación, se adjunta un plano proveniente del PIOT, donde se puede observar el Modelo de Ordenación Territorial propuesto para la isla de Tenerife.

PLAN INSULAR DE ORDENACION DE TENERIFE

(Septiembre, 2002)

MODELO DE ORDENACION TERRITORIAL

5 0 5 10 Kilómetros



AREAS DE REGULACIÓN HOMOGÉNEA

Protección Ambiental

- Protección Ambiental 1
- Protección Ambiental 2
- Protección Ambiental 3

Protección Económica

- Protección Económica 1
- Protección Económica 2
- Protección Económica 3

Protección Territorial

- Interés Estratégico
- Expansión Urbana
- Urbanas

RED VIARIA Y DE TRANSPORTES

- Corredores Insulares (..... Remitido a PTEO*)
- Vías Comarcales (..... Remitido a PTEO*)
- Vías Locales Complementarias

* Plan Territorial Especial de Ordenación

EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS INSULARES

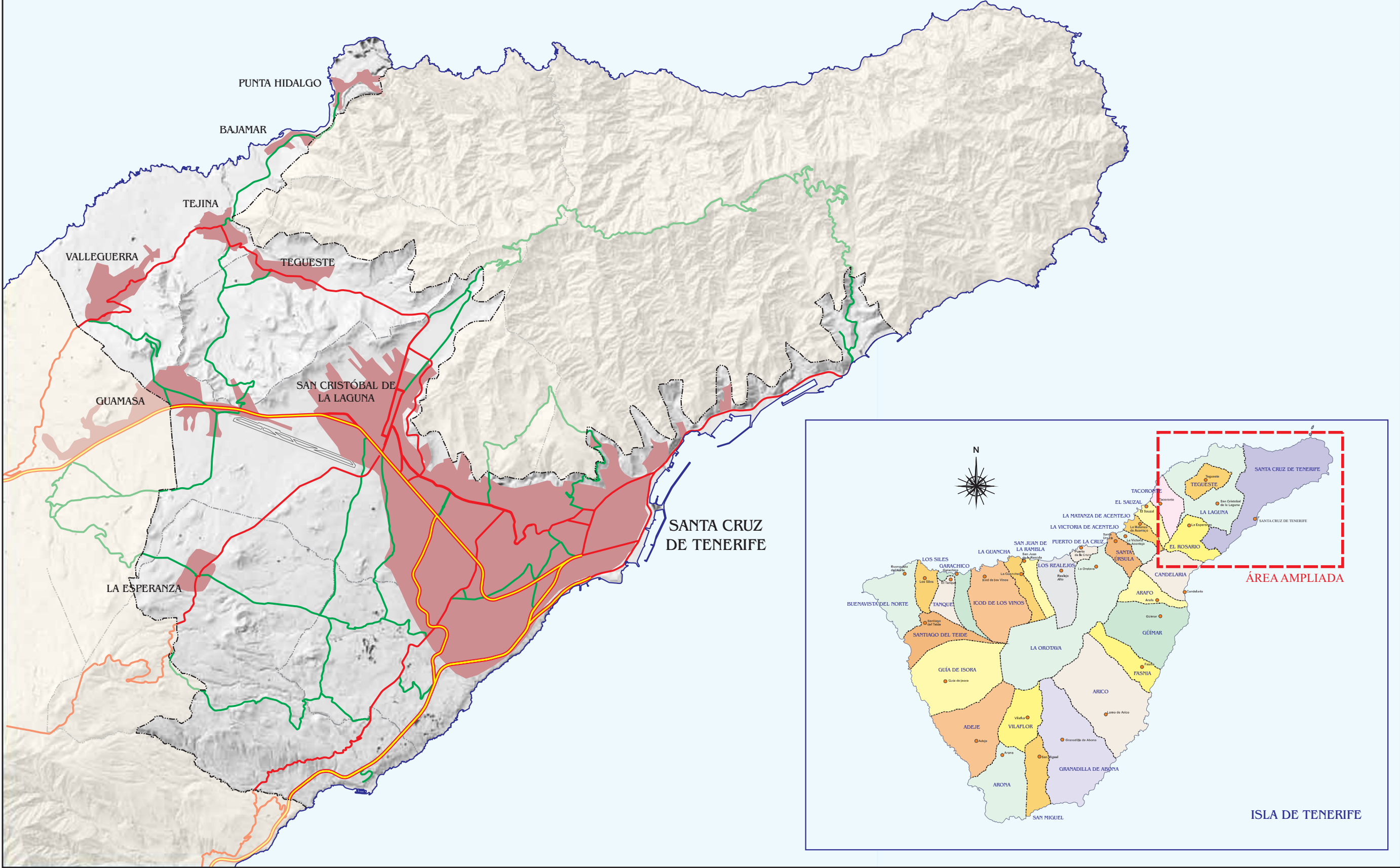
- 1.- Universidad de La Laguna.
- 2.- Complejo Sanitario metropolitano.
- 3.- Complejo Turístico de Salud del Valle de la Orotava.
- 4.- Complejo Hospitalario y Sociosanitario Asistencial del Norte de Tenerife.
- 5.- Complejo Hospitalario y Sociosanitario Asistencial del Sur de Tenerife.
- 6.- Complejo de Servicios del Macizo Central.
- 7.- Complejo de Investigación Científica de Izaña.
- 8.- Aeropuerto de Los Rodeos.
- 9.- Aeropuerto Reina Sofia
- 10.- Puerto y Polígono de Granadilla.
- 11.- Puerto de Fonsalía.
- 12.- Puerto de Santa Cruz.
- 13.- Complejo de Tratamiento Integral de residuos.
- 14.- Complejo Insular de Deportes del Motor.

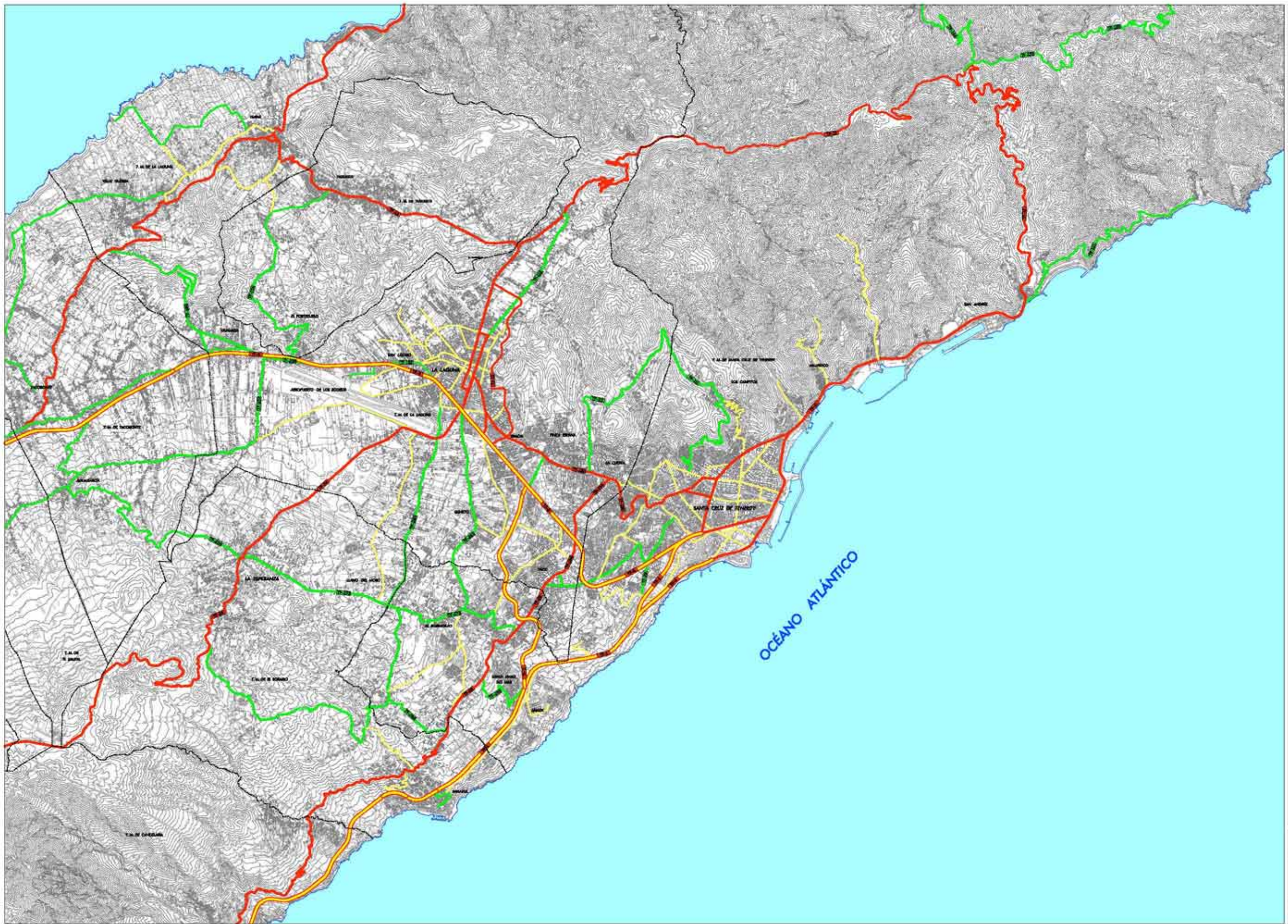
ESTRUCTURA COMARCAL

- Limite entre comarcas

DELIMITACIÓN DE ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

ESCALA: 1/100.000





LEYENDA

- EJE INSULAR
- EJE COMARCAL
- RED SECUNDARIA
- RED LOCAL
- NOMBRE DE LA CARRETERA

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

**RED VIARIA
METROPOLITANA ACTUAL**

Escala: 1:40.000 Original en A1
Hoja 1 de 1

El diagnóstico del modelo viario y de transportes en el área metropolitana que el PIOT presenta, detecta la incapacidad de la TF-5 y la TF-1 para absorber todo el tráfico que en ellas confluye, debido a la excesiva dependencia de las citadas vías, y a la confluencia de tráficos de carácter comarcal e insular con tráficos de corto recorrido, más propios de zonas urbanas consolidadas.

El modelo viario y de transportes que el PIOT propone para el área metropolitana se basa en la necesidad de descentralizar determinadas actividades del área metropolitana, potenciar el equilibrio con otras comarcas y fomentar el transporte público.

Los criterios en que el PIOT se basa para lograr una adecuada funcionalidad del sistema viario en el área metropolitana son:

- *Asegurar la continuidad del tráfico insular y su segregación respecto al comarcal.*
- *Facilitar la diversificación de accesos desde el exterior al área metropolitana, evitando la excesiva convergencia del tráfico en pocos tramos urbanos y crear una malla urbana de viario que presente alternativas viables a la TF-5 en la comunicación interna del continuo urbano*
- *Defender la capacidad de los viarios, evitando especialmente la edificación en sus márgenes, sin perjuicio de resolver en cada caso los requerimientos de estos para estructurar las tramas urbanas adyacentes.*
- *Disuadir progresivamente el acceso rodado a los espacios más centrales de los cascos urbanos mediante distintas políticas complementarias (transporte público, aparcamientos periféricos, descentralización de usos terciarios, etc).*
- *Aumentar progresivamente el protagonismo del transporte colectivo, dando facilidades a su paso, frente al uso de automóviles particulares para los desplazamientos con mayor número de usuarios.*

El modelo viario propuesto por el PIOT para la comarca del área metropolitana se articula en torno al nuevo cierre del anillo insular que conectará la TF-1 y la TF-5.

Esta nueva vía, denominada autopista exterior, cumplirá con los criterios establecidos en el PIOT de separar los tráficos insulares de los tráficos de corto recorrido que se generan entre Santa Cruz de Tenerife y La Laguna, y permitirá establecer nuevas alternativas de acceso a la conurbación Santa Cruz – La Laguna.

Esta actuación se verá complementada principalmente por el establecimiento de un nuevo eje que circunvalará la conurbación Santa Cruz – La Laguna por el norte, dotando de conectividad a los barrios altos del citado núcleo, denominándolo vía Cornisa

Asimismo, el modelo viario incluye diversos ejes longitudinales que conectarán la autopista exterior con la vía cornisa, de manera que se estructure correctamente el mallado urbano de la conurbación.

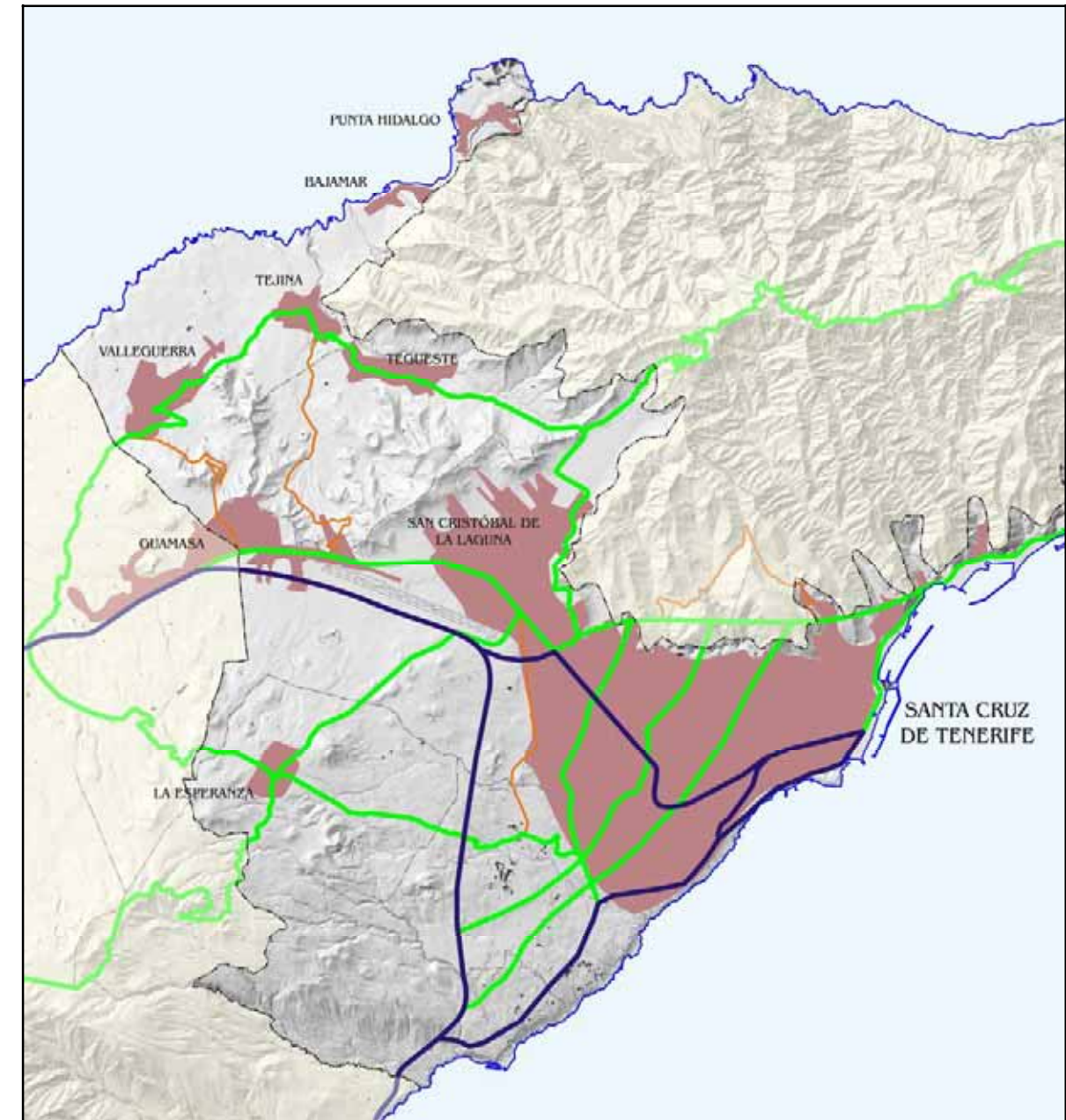
La propuesta del PIOT para el exterior del continuo Santa Cruz – La Laguna, es el *reforzamiento de los ejes existentes, previendo variantes en los tramos en que la edificación limita su funcionalidad.*

La definición de este modelo se concreta en la presentación de los ejes que conforman el mallado viario principal alrededor del cual se estructurará el modelo de ordenación territorial propuesto por el PIOT, y que se exponen a continuación:

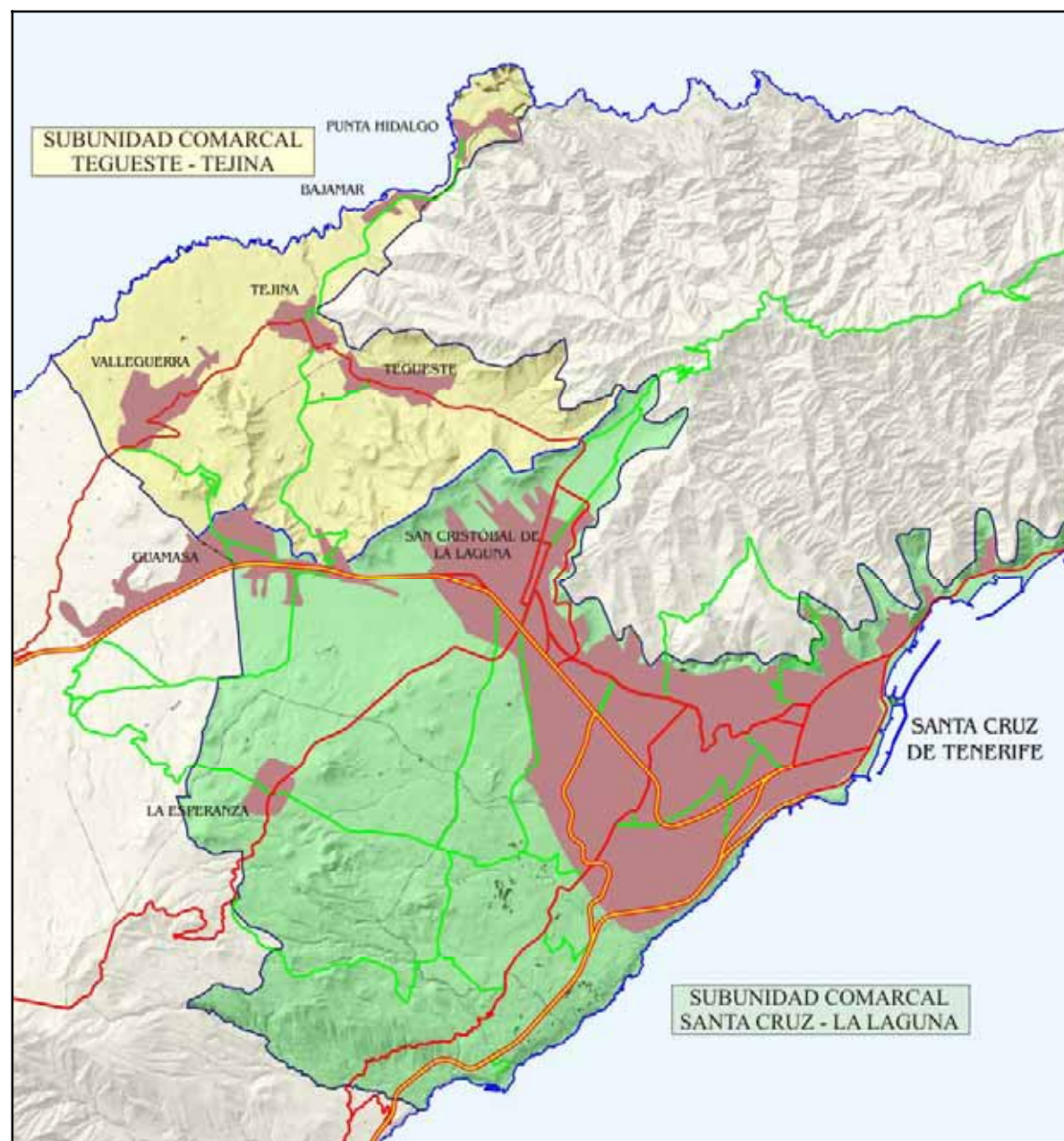
- ✓ Primer tramo del corredor insular norte: actual trazado de la TF-5 desde Santa Cruz a Guajara.
- ✓ Segundo tramo del corredor insular norte: se corresponde con la nueva variante de la TF-5 al sur de Los Rodeos.
- ✓ Autopista exterior: elemento de nueva ejecución que define el cierre exterior de los dos corredores insulares.
- ✓ Eje costero: conformado por la actual TF-1, el acceso sur, el frente marítimo de Santa Cruz y la autovía a las Teresitas; en el tramo exterior al casco urbano de Santa Cruz, tiene la categoría de corredor insular.
- ✓ Arteria central de La Laguna: reconversión del actual trazado de la TF-5 a su paso por el núcleo urbano de La Laguna.

- ✓ Nuevo acceso al aeropuerto: se realizará a través de la actual TF-5 desde el enlace de Guamasa.
- ✓ Vía cornisa: ha de enlazar el eje costero (Barrio de La Alegría) con la ronda este de La Laguna.
- ✓ Ejes longitudinales del suroeste metropolitano: eje Salud – Chorrillo, que debe llegar desde la vía cornisa hasta la autopista exterior y enlazar posteriormente con la carretera general sur, y el eje de la Rambla del Rosario, prolongado a través del viario La Cuesta – Taco hasta la antigua carretera general a La Laguna.
- ✓ Santa María del Mar – Las Chumberas: autovía TF-2, situada en una posición intermedia con respecto a la autopista exterior.
- ✓ La Laguna – La Esperanza: eje coincidente con la actual carretera a Las Cañadas, que finaliza en el enlace con el nuevo trazado del corredor insular al sur del aeropuerto.
- ✓ Eje comarcal sur: subanillo de borde de la comarca por su extremo sur, uniendo la TF-5 con la autopista exterior a la altura del Sobradillo, para posteriormente prolongarse como un elemento del mallado transversal de la estructura urbana del suroeste metropolitano.
- ✓ Subanillo Guajara – Tacoronte: esta formado por la vía de ronda al este de La Laguna, un segundo tramo entre el enlace de Las Canteras hasta el entorno del núcleo de La Tejina, y un tramo final apoyado en el actual trazado de la carretera entre Tejina y Tacoronte.
- ✓ Prolongación del eje costero de Acentajo: circunvala los núcleos de Valle Guerra y Tejina, llegando hasta Bajamar y La Punta.

A continuación, se adjunta un esquema donde se puede observar el modelo viario propuesto por el PIOT para la comarca del área metropolitana.



El análisis del modelo propuesto por el PIOT da lugar al establecimiento de **dos subunidades comarcales**, que presentan unas características totalmente diferenciadas desde el punto de vista viario y de ordenación territorial, Santa Cruz – La Laguna y Tegueste – Tejina.



El límite físico entre ambas subunidades viene dado por las estribaciones del macizo de Anaga, estando la subunidad Santa Cruz - La Laguna conformada por la vertiente sur del área metropolitana y el área central de La Laguna, mientras que la subunidad Tegueste – Tejina coincide con la vertiente norte del área metropolitana.

La primera **subunidad** se corresponde con el área de influencia de la conurbación **Santa Cruz – La Laguna**, que lleva asociada como infraestructura principal la denominada **Vía exterior**.

El modelo viario de este área está sujeto a la ordenación prevista para los corredores insulares que conforman la TF-1, la TF-5 y el nuevo cierre insular.

La subunidad alberga una importante función de servicios hacia toda la isla, debido en gran parte al reforzamiento de Santa Cruz de Tenerife como capital insular, y a la expansión del Puerto de Santa Cruz y diversos polígonos industriales.

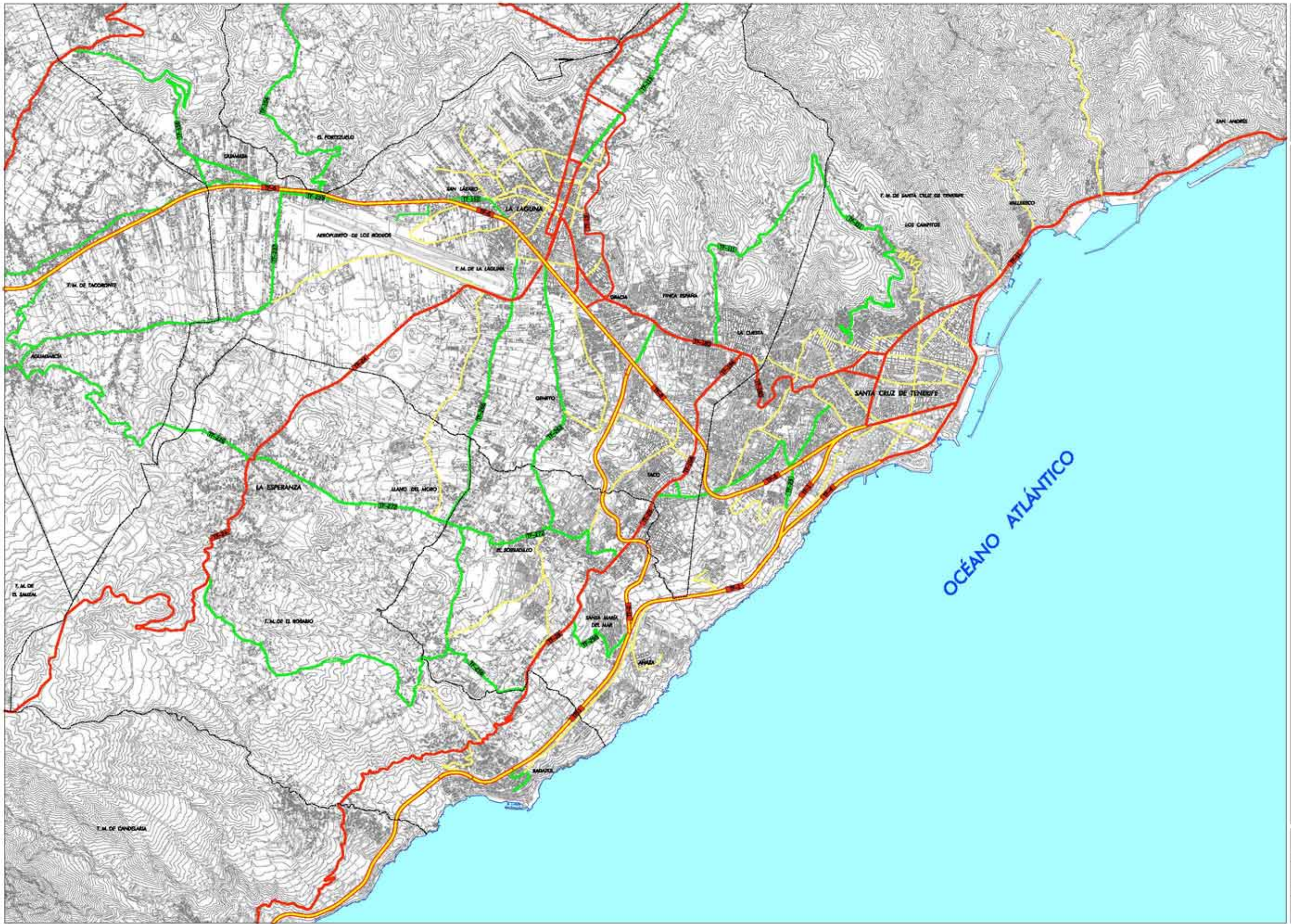
Esta área ha sufrido un gran crecimiento en los últimos años que le ha llevado a albergar aproximadamente el 50 % de la población de la isla, con una gran densificación en los cascos de La Laguna y Santa Cruz, y un progresivo desarrollo de nuevas zonas urbanas preferentemente en el suroeste metropolitano.

El límite nororiental de la subunidad lo constituye el macizo de Anaga, espacio de alto valor natural que se vincula estrechamente al desarrollo del área metropolitana.

Las principales áreas agrícolas se localizan en el Llano de Los Rodeos y el entorno de La Esperanza así como la parte de la vega de La Laguna que no debe vincularse a procesos urbanísticos, ya que son los suelos de mejor calidad de Canarias para cultivos de secano, lo que justifica su protección insular.

Las principales formaciones volcánicas del área se encuentran en el triángulo Santa Cruz de Tenerife-Valle de Güímar-Los Rodeos, tales como la Montaña de Mina, Montaña de Chacón, Montaña de Marreros y Montaña de la Cueva.

A continuación, se adjuntan sendos planos con la red viaria correspondiente a la subunidad Santa Cruz – La Laguna, así como con las unidades ambientales presentes en el área.



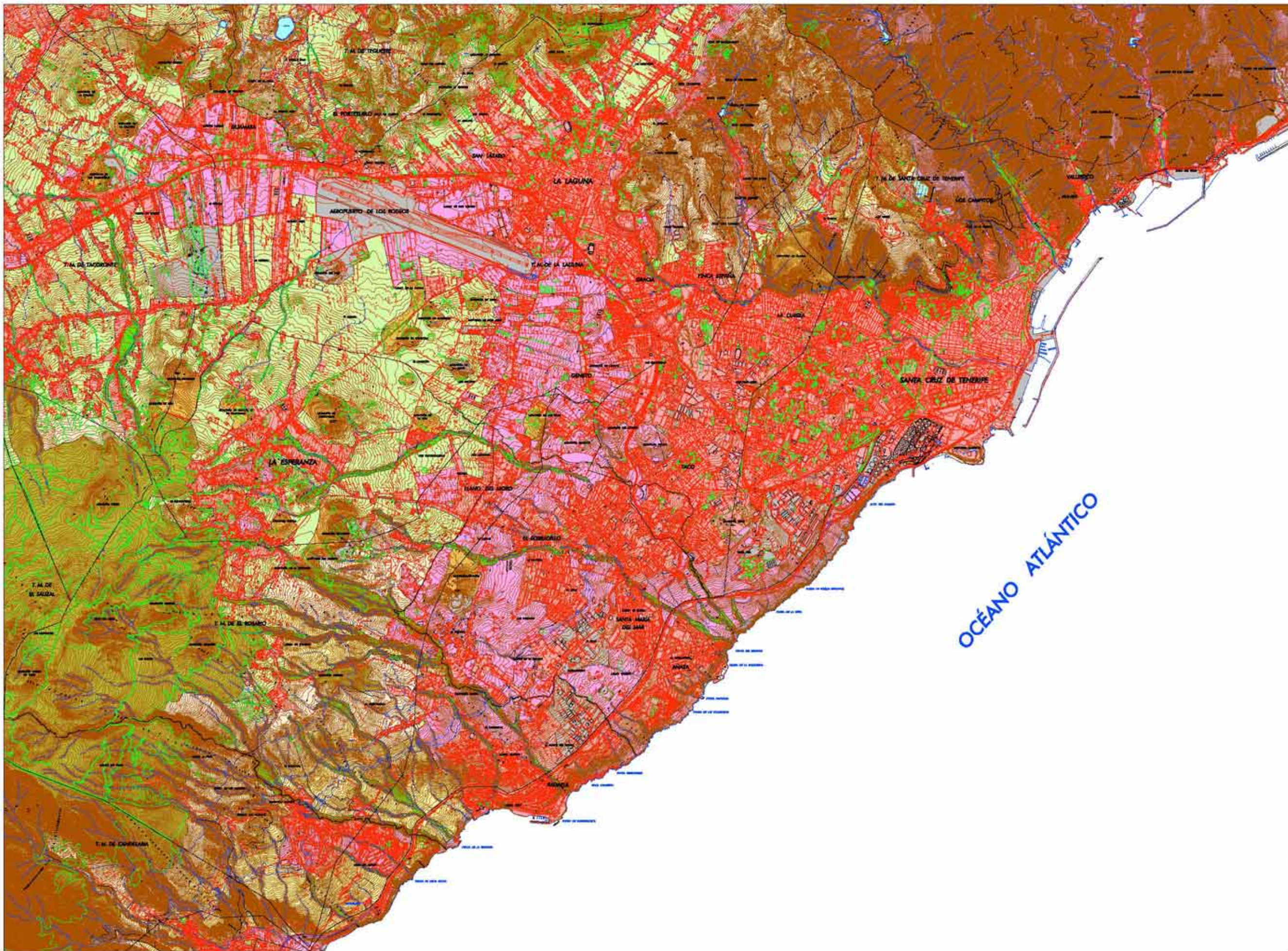
LEYENDA

- EJE INSULAR
- EJE COMARCAL
- RED SECUNDARIA
- RED LOCAL
- 155 NOMBRE DE LA CARRETERA

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

**RED VIARIA
SANTA CRUZ - LA LAGUNA**

Escala: 1:30.000 Originales en A1
Hoja 1 de 1



LEYENDA

- UNIDAD DE DINÁMICA NATURAL
- MACIZO DE ANAGA
 - MONTAÑAS
 - BARRANCOS
 - FORESTAL ARBOLADO
 - LADERAS
 - COSTAS
- UNIDAD DE DINÁMICA RURAL
- AGRÍCOLA ACTIVO
 - AGRÍCOLA ABANDONADO
- UNIDAD DE DINÁMICA URBANA
- INDUSTRIAL Y EQUIPAMIENTOS
 - RESIDENCIAL CONSOLIDADO
 - EN CONSOLIDACIÓN

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

UNIDADES AMBIENTALES
HOMOGÉNEAS

Escala: 1:20.000 Originales en A0
Hoja 1 de 1

La **subunidad comarcal Tegueste – Tejina** se encuentra en la zona norte del área metropolitana, y la infraestructura principal a partir de la cual se estructura el territorio es el **subanillo Guajara – Tacoronte**.

La estructura viaria de esta zona se basa en el reforzamiento del citado subanillo que asegure la articulación respecto al corredor insular norte, el cual parta de la actual vía de Ronda de la Laguna para, tras atravesar los núcleos de Tegueste y Tejina, volver a conectar con el corredor insular a la altura de Tacoronte.

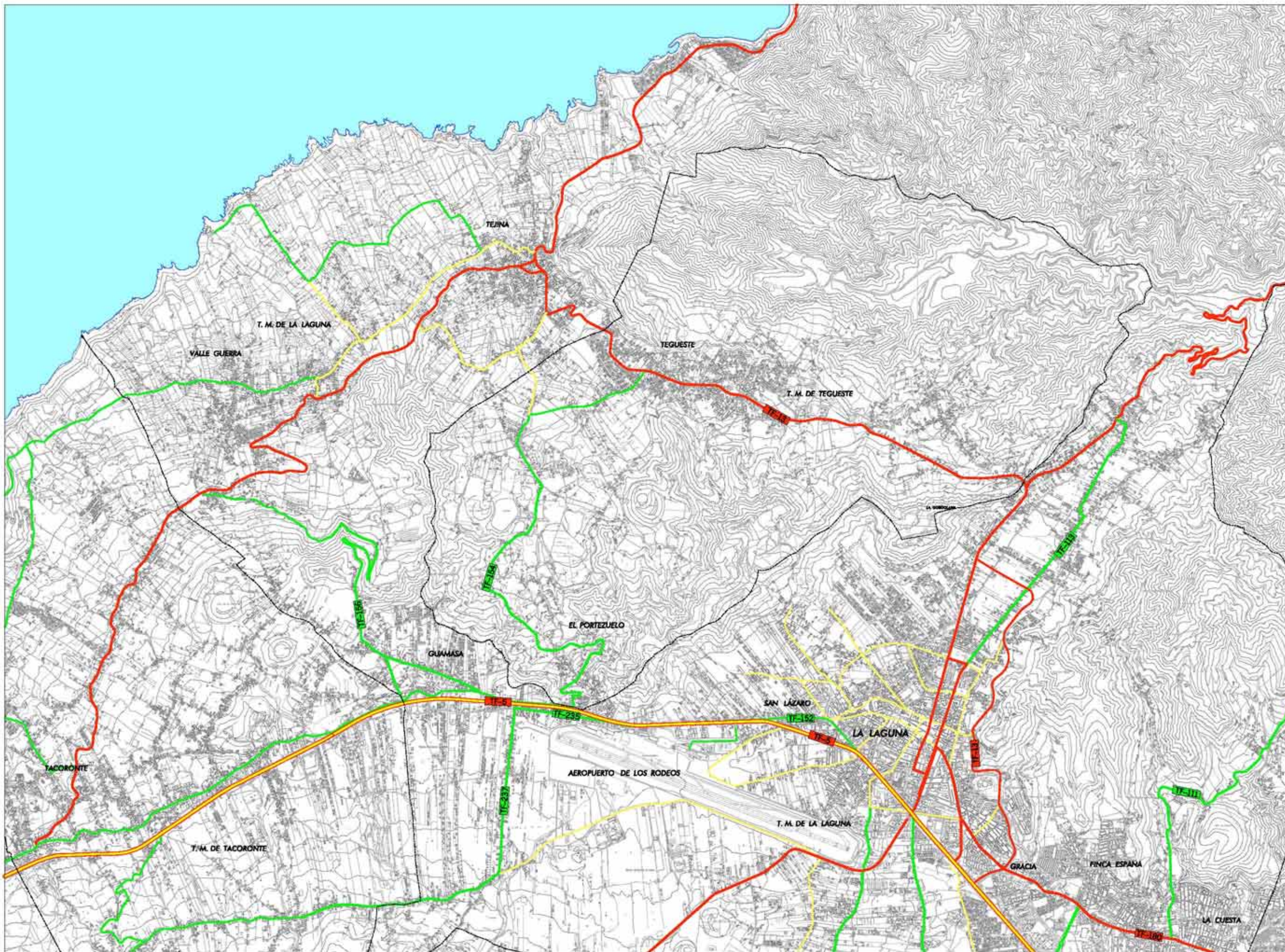
El PIOT describe esta zona como un área que presenta un sistema de asentamientos relativamente dispersos y con grandes superficies de explotaciones agrícolas, habiendo rellenado el poblamiento residente los vacíos existentes entre los antiguos núcleos, conformando entidades de más densidad, pero carentes de articulación urbana suficiente (Tegueste, Tejina, Valle Guerra). Por otra parte, en el litoral se han producido crecimientos más modestos sobre núcleos preexistentes, como son Bajamar y Punta Hidalgo.

La estructura de la presente subunidad viene condicionada en gran parte por la presencia del Parque Rural de Anaga, declarado por la Ley 12/1987, de 19 de junio, de Declaración de Espacios Naturales de Canarias, como parque natural de Anaga, y reclasificado a su actual categoría por la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias.

A lo largo del área destacan sobre el conjunto diversas formaciones volcánicas relativamente bien conservadas de cotas elevadas y pendientes pronunciadas, son la Montaña de los Dragos, la Montaña la Calderita, la Montaña de la Atalaya, la Montaña de la Caldera y la Montaña de los Naranjeros.

En la presente subunidad también cobran una gran importancia los terrenos agrícolas del entorno de Tegueste, al jugar un papel fundamental en la economía de las islas el cultivo de cereales, trigo y avena fundamentalmente.

A continuación, se adjuntan sendos planos con la red viaria correspondiente a la subunidad Tegueste - Tejina, así como con las unidades ambientales existentes en el área.



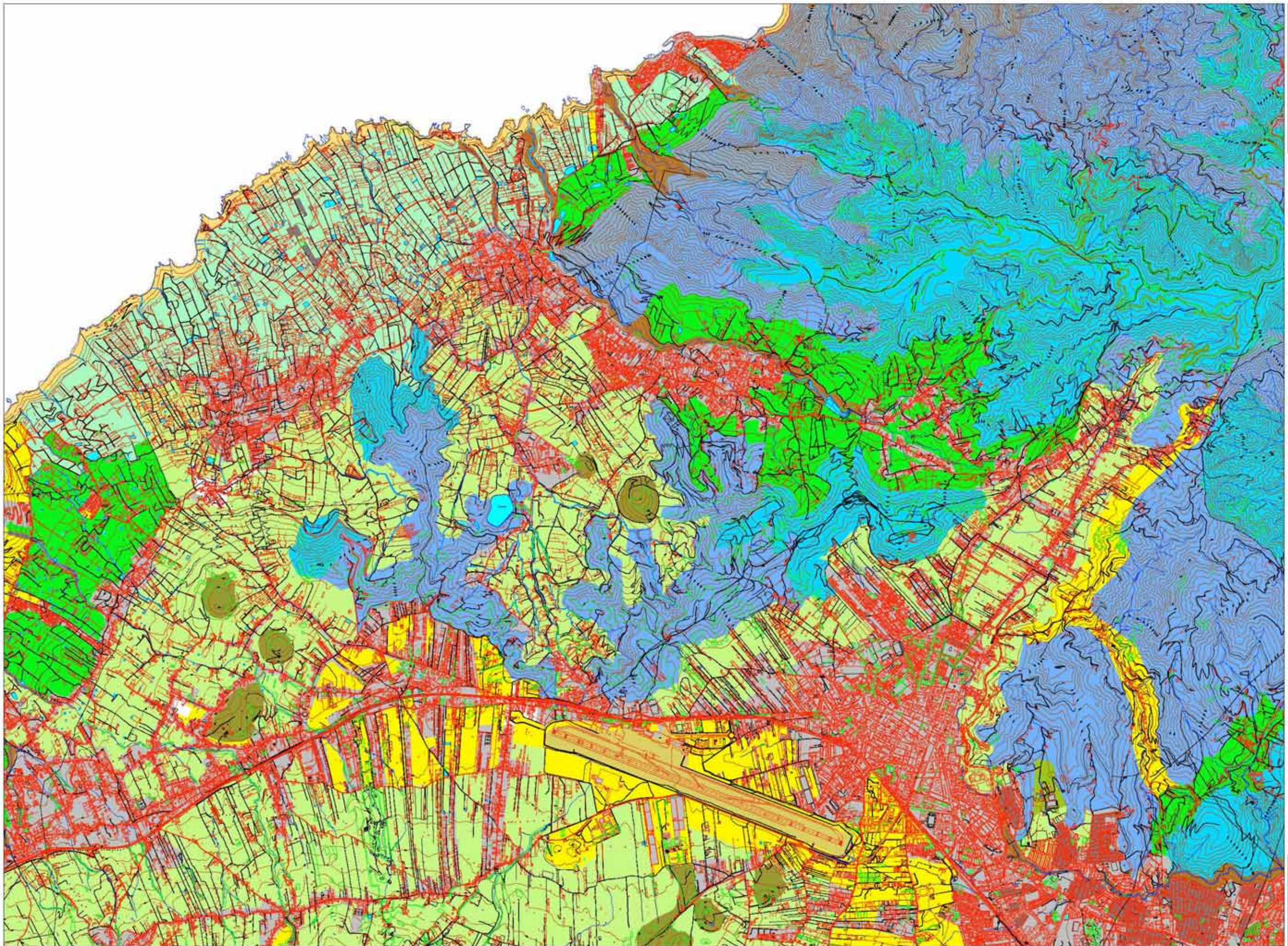
LEYENDA

- EJE INSULAR
- EJE COMARCAL
- RED SECUNDARIA
- RED LOCAL
- TF-5 NOMBRE DE LA CARRETERA

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

**RED VIARIA
TEGUESTE - TEJINA**

Escala: 1:20.000 Originales en A1
Hoja 1 de 1



LEYENDA

- ÁREAS HOMOGÉNEA
- MONTAÑAS
 - BARRANCO
 - LADERAS
 - MALPAÍSES Y LLANOS
 - POTENCIAL FORESTAL ARBOLADO
 - COSTAS
 - AGRÍCOLA
 - ÁREAS COMUNES
 - SISTEMAS INSULARES
 - INDUSTRIAL
 - RESIDENCIAL

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

UNIDADES AMBIENTALES
TEGUESTE - TEJINA

Escala: 1:20.000 Originales en A1
Hoja 1 de 1

La clara diferenciación entre ambas subunidades comarcales, tanto desde un punto de vista viario como territorial, requiere de un **análisis diferenciado** para cada una de ellas.

El presente Plan Territorial Especial será el encargado de ordenar la subunidad Santa Cruz – La Laguna del área metropolitana, teniendo como principales objetivos el análisis del esquema global viario de la conurbación Santa Cruz – La Laguna, y la definición de las infraestructuras que componen el modelo viario a proponer, con especial incidencia en el cierre del anillo insular.

Por otro lado, el análisis del sistema viario de la subunidad Tegueste-Tejina se remite a un posterior Plan Territorial Especial a desarrollar por el Cabildo de Tenerife en los tres años siguientes a la aprobación definitiva del presente Plan Territorial Especial.

Una vez limitado el entorno del estudio a la subunidad Santa Cruz – La Laguna del área metropolitana, corresponde definir el **ámbito extenso** del Plan.

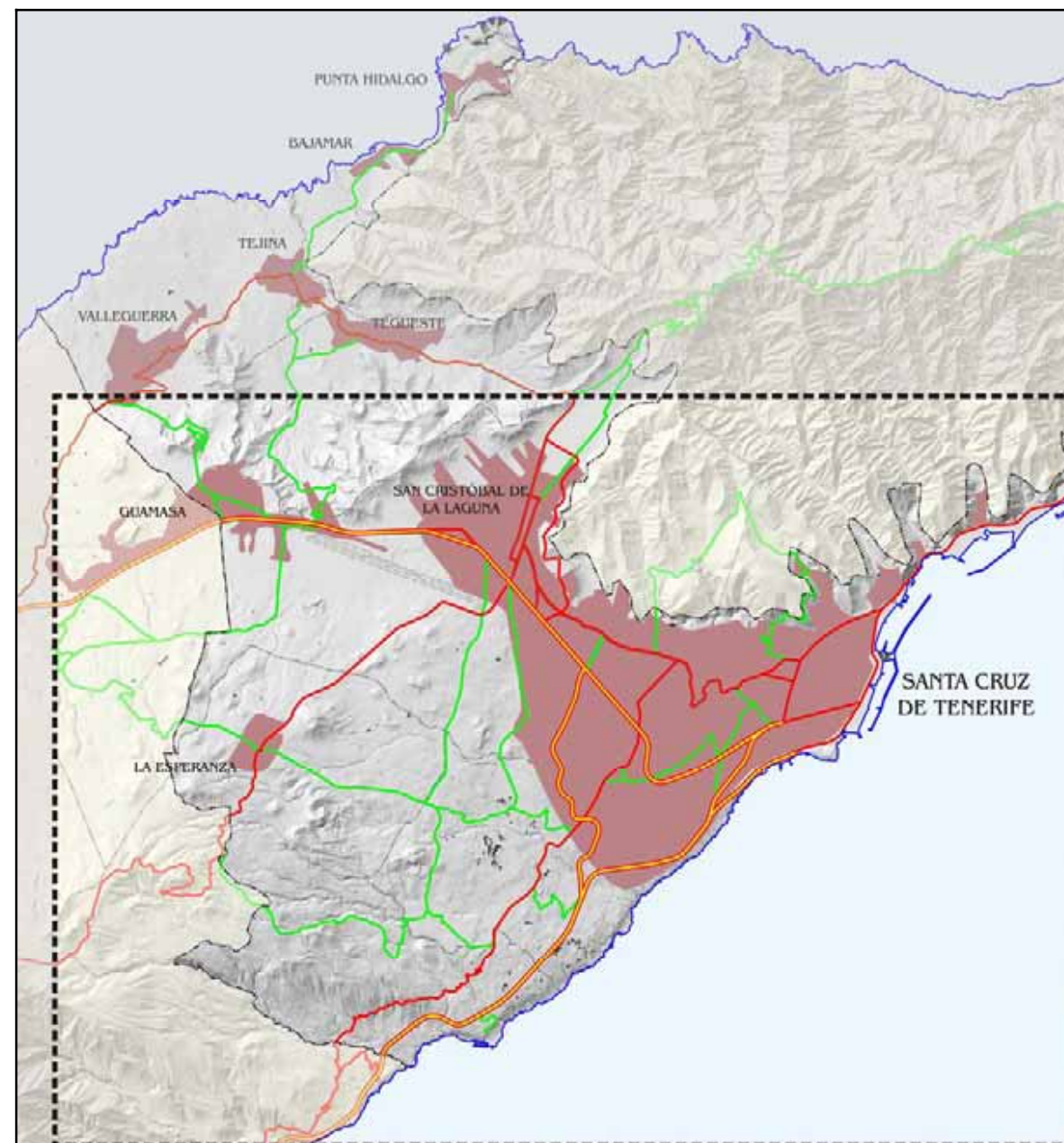
Este área no puede venir restringida por los límites que definen el área metropolitana, sino que se debe realizar un análisis previo de la infraestructuras a estudiar, de manera que todas las posibles alternativas tengan cabida dentro del ámbito extenso a caracterizar en apartados posteriores.

De esta manera, se ha analizado el modelo que el PIOT propone para la presente zona, estudiando inicialmente los ejes que pueden llegar a tener influencia sobre el límite del ámbito extenso, que se corresponden con el cierre del anillo insular y la vía cornisa.

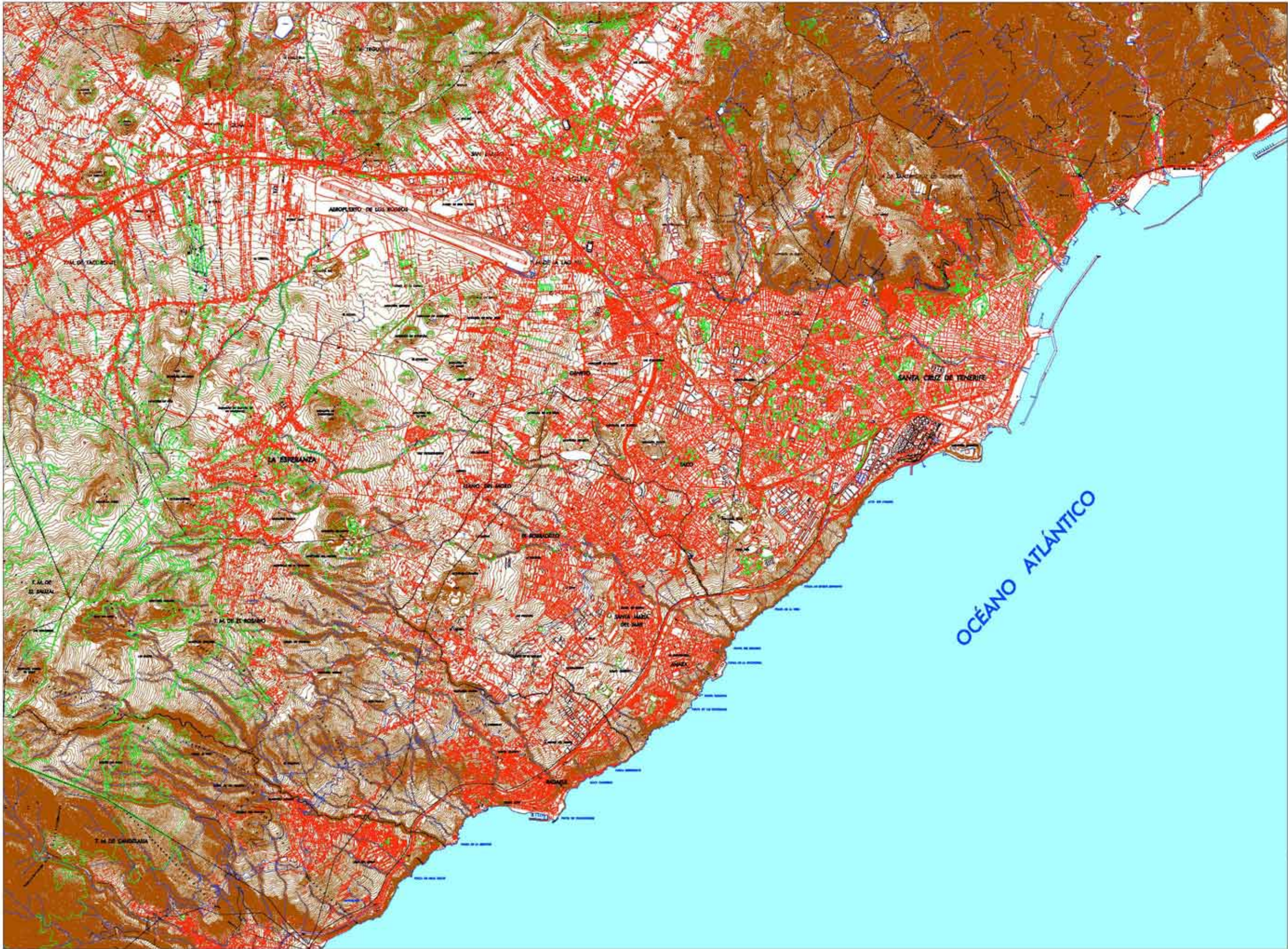
Así, se ha concluido la necesidad de ampliar la zona de estudio por el suroeste, al haber la posibilidad de que el cierre del anillo insular deba ocupar territorio exteriores al área metropolitana, ocurriendo lo mismo en el extremo norte, donde se debe analizar la conexión de la vía exterior con la TF-5.

Asimismo, se ha considerado relevante incluir las estribaciones del macizo de Anaga que limitan la conurbación Santa Cruz – La Laguna por el norte, con el fin de analizar la posible influencia de la vía cornisa sobre los citados terrenos, parte de ellos integrados en el Parque Rural de Anaga.

Finalmente, se ha confirmado que el ámbito definido permite analizar la conexión viaria entre la subunidad Santa Cruz–La Laguna y la subunidad Tegueste–Tejina, como eje fundamental a la hora de garantizar la coordinación entre los modelos comarcal e insular.



Por tanto, el límite definitivo del ámbito extenso se ha visto ampliado con respecto a la subunidad Santa Cruz – La Laguna, incorporando todos aquellos territorios susceptibles de ser ocupados por las infraestructuras a ordenar, y las zonas que se hallan encuadradas dentro de los nuevos límites territoriales expuestos. A continuación, se adjunta el límite definitivo del ámbito extenso a analizar en el presente Plan Territorial Especial.



LEYENDA

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

ÁMBITO EXTENSO

Escala: 1:20.000 Originales en A0
Hoja 1 de 1

