

### **2.3.3. OBTENCIÓN Y DEFINICIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN**

### 2.3.3. Obtención y definición de las alternativas de ordenación

Una vez expuestos en el apartado anterior los objetivos que se deben buscar mediante la elaboración del “*Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema viario del Área Metropolitana de Tenerife*”, así como los principales criterios a seguir en la definición de las posibles alternativas, seguidamente se detalla el proceso seguido para la obtención de las alternativas de ordenación y la descripción de las soluciones viarias contempladas.

Así, en primer lugar se va a describir el modelo viario propuesto para el área metropolitana de Tenerife, así como el estado actual de los ejes que conforman la estructura viaria propuesta, para seguidamente definir las alternativas de ordenación a escala 1/20.000 de los ejes del modelo objeto del presente Plan.

#### 2.3.3.1. El modelo de transporte del área metropolitana

La situación actual del transporte en el área metropolitana obliga a realizar un esfuerzo importante con el fin de conseguir una modificación del reparto modal, tendente a aumentar la movilidad en transporte colectivo en detrimento del vehículo privado.

El establecimiento de un sistema de transporte óptimo para el área metropolitana se debe basar en la correcta coordinación entre sus diferentes componentes, principalmente y en lo que se refiere a un ámbito como el analizado en el presente documento, red viaria, transporte colectivo y sistema de aparcamientos.

Así, los principales pasos a seguir vendrán dados por las siguientes determinaciones:

- ✓ Presencia de una red de transporte colectivo, que alcance a una gran parte de la población y disponga de unos tiempos de recorrido y unos costes competitivos respecto al vehículo privado.
- ✓ Generación de espacios intermodales que sirvan de punto de intercambio entre los diferentes modos de transporte.
- ✓ Diseño de un modelo de red viaria que asegure la correcta accesibilidad a los núcleos existentes, manteniendo unos niveles de servicio adecuados.
- ✓ Se debe asegurar la correcta accesibilidad a las principales zonas industriales del área, evitando el paso de tráfico pesado por el continuo urbano.

En este sentido, y tal como se ha plasmado en el documento de información, las diferentes administraciones implicadas ya han comenzado a proyectar medidas encaminadas a conseguir un aumento de la movilidad en transporte colectivo.

Las principales actuaciones previstas son las siguientes:

- ✓ **Implantación del tranvía en el área metropolitana Santa Cruz – La Laguna**, cuya primera línea discurrirá desde el Intercambiador de Transportes en Santa Cruz hasta la Avenida Trinidad en La Laguna, para ser prolongada posteriormente hasta la terminal del aeropuerto de Los Rodeos.

La Línea 1 tiene contemplado, en un futuro, el establecimiento de una variante "expres", utilizando en parte de su recorrido la autopista TF-5, con lo que se obtendrían tiempos de transporte competitivos para desplazamientos de usuarios entre los puntos extremos de la línea, ya que en la concepción inicial, su elevado número de paradas y las fuertes pendientes, no proporciona tiempos competitivos para largos recorridos.

Finalmente esta prevista una línea hasta Las Teresitas, teniendo todo su recorrido paralelo a la línea costera, por la Plaza de España, Avenida de Anaga y finalizando en la actuación urbanística prevista en esa zona de Santa Cruz.

- ✓ **Elaboración del “Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur”**, el cual tiene como finalidad determinar la conexión ferroviaria entre Santa Cruz y Las Américas, que discurra por el litoral oriental y sur de la Isla.

Con la nueva línea ferroviaria se conseguirá dotar a la isla de una infraestructura capaz de responder a las necesidades de comunicación, tanto de carácter interno entre los núcleos afectados, como de carácter general entre su capital, Santa Cruz, el Aeropuerto Reina Sofía y las zonas turísticas del Sur, Los Cristianos y Las Américas, fundamentalmente.

El tren tiene prevista que su estación terminal sea el Intercambiador de transporte de Tres de Mayo, disponiendo de otra estación en Añaza.

- ✓ **Establecimiento de corredores para el transporte público**, principalmente destinados al transporte público colectivo, en los que se determina el uso exclusivo de parte o de la totalidad del espacio viario para el transporte

público, bien mediante carril "Sólo Bus" o con plataformas reservadas a los elementos del sistema ferroviario.

Los corredores planteados son tres: dos de ellos lineales, que unen el Intercambiador de Tres de Mayo con el Cruce de Taco y con Las Teresitas, respectivamente, y un tercero que recorre el Suroeste formando un circuito cerrado y que se une al resto del sistema en el Cruce de Taco, conectando en ese punto con uno de los corredores lineales antes mencionado.

- ✓ **Estudio para la reordenación del conjunto de las líneas de guaguas**, tanto las urbanas como las insulares, partiendo de la premisa de que éstas deben cumplir una función complementaria a la línea del tranvía, siendo alimentadoras y nunca competitivas con ella.
- ✓ **Consolidación del Intercambiador de Transporte de Tres de Mayo**, que refuerza extraordinariamente sus cometidos y funciones, ya que junto a sus actuales instalaciones se incorporará la Estación ferroviaria del tranvía y del tren, ampliándose también la dotación de aparcamientos, y convirtiéndose en el principal nodo insular de transporte público terrestre de viajeros.
- ✓ **Ejecución del intercambiador de Añaza**, asociado a la puesta en marcha del Tren del Sur, y conectado directamente a las líneas de guagua con plataforma reservada (corredor de transporte público) previstas en la revisión del PGOU de Santa Cruz de Tenerife.

Una de sus principales funciones sería actuar como aparcamiento disuasorio en los accesos por el sur al área metropolitana, al garantizar una rápida conexión con el Intercambiador de Tres de Mayo.

- ✓ **Refuerzo del Aeropuerto de Los Rodeos como intercambiador de transporte** asociado al norte de la conurbación Santa Cruz – La Laguna, debido a la futura llegada del tranvía hasta el Aeropuerto de Los Rodeos.

Al igual que el intercambiador de Añaza en el sur de la conurbación, el entorno del aeropuerto de Los Rodeos debe consolidarse como principal puerta de acceso al área metropolitana desde el norte de la isla, sirviendo de aparcamiento disuasorio que minimice el acceso en vehículo privado a los núcleos urbanos consolidados.

- ✓ **La potenciación de las actividades del Puerto de Santa Cruz en lo referente al tráfico de pasajeros**, debe ir acompañada de la ubicación de estaciones que sirvan de intercambiadores de los modos de transporte marítimo – terrestre, dentro del ámbito del propio Puerto.

Dicha localización esta prevista en las áreas destinadas al tráfico de pasajeros, en los Muelles de Enlace (Nueva estación de cruceros y ampliación del actual edificio de la estación de pasajeros), de Ribera (nueva actuación propuesta) y Norte (actual estación del jet foil).

- ✓ **Generación de aparcamientos disuasorios complementarios**, como los previstos en la Estación de Taco, en el encuentro de la TF-5 y los ejes Salud – Ofra –Taco – El Chorrillo, el de la ZAL, el de la rotonda central de La Gallega, y el ubicado al sur del Campus de Guajara, todos ellos asociados a la futura línea de tranvía.

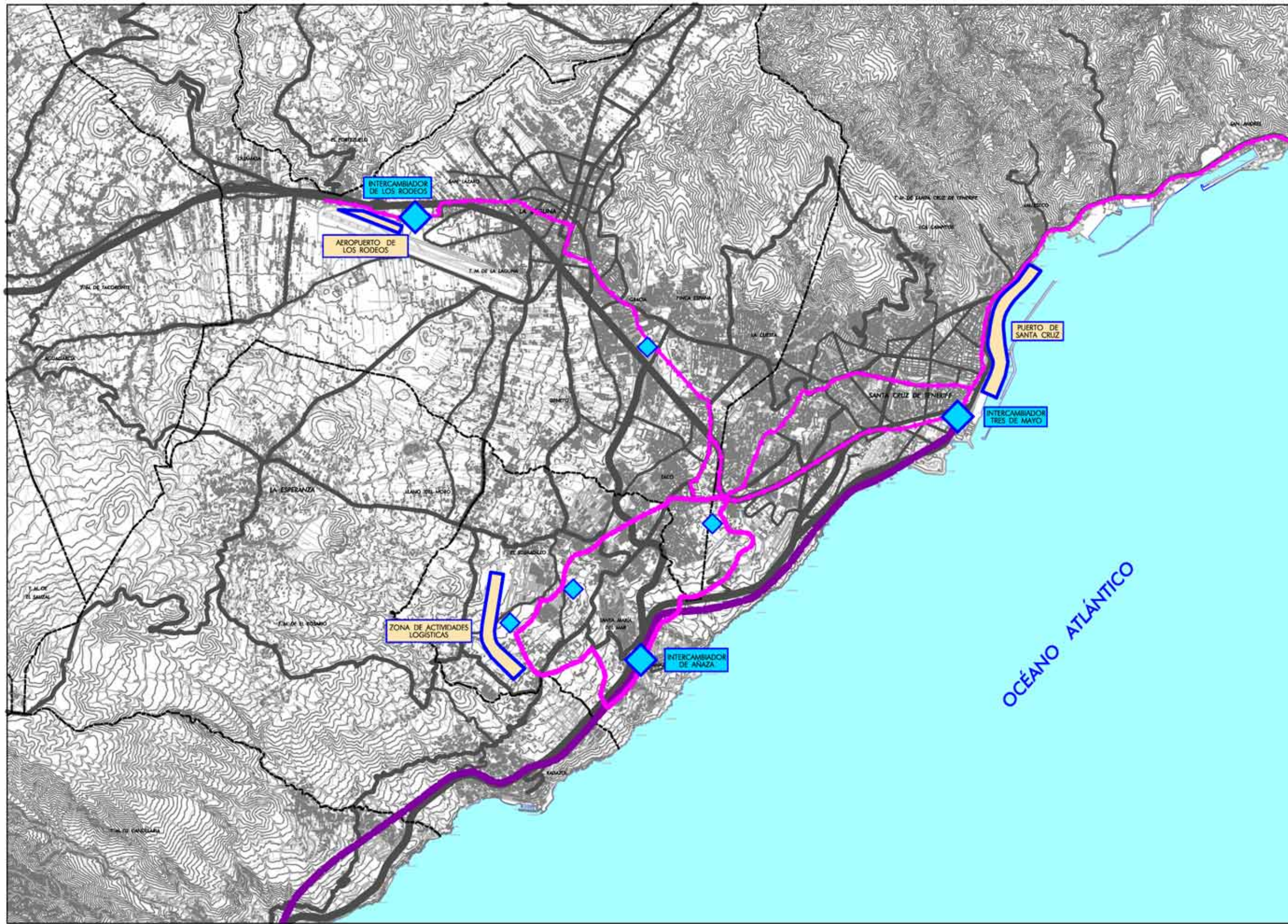
La implantación de estas medidas, que se localizan en el plano que se adjunta a continuación, debe venir acompañada de una correcta planificación de la red viaria que permita coordinar eficientemente el conjunto de actuaciones previstas.

Por ejemplo, la ejecución de una nueva línea de tranvía por la TF-5 nunca será viable si se mantienen los niveles de congestión existentes actualmente en la citada infraestructura, al no existir en la actualidad alternativas eficaces de acceso a Santa Cruz de Tenerife.

De igual manera, las líneas de guaguas no podrán prestar un servicio adecuado al usuario, ni como apoyo al nuevo tranvía, si no se consigue ordenar de una manera más eficiente la circulación por el interior de la conurbación Santa Cruz – La Laguna.

En el apartado que se expone a continuación, se expone el modelo de ordenación propuesto para la red viaria, que tiene por objeto garantizar unos niveles de servicio adecuados en la infraestructura viaria y una total coordinación con las medidas planteadas en el presente apartado.





### LEYENDA

- LÍNEA 1 DE METRO LIGERO
- INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTE
- CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO
- ◆ APARCAMIENTOS DISUASORIOS
- TREN DEL SUR

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

**Gobierno de Canarias**  
 Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:  
**PAIXU**

1:30.000  
 Original en A1

ELEMENTOS DEL MODELO DE TRANSPORTE

Hoja 1 de 1      Abril 2.006

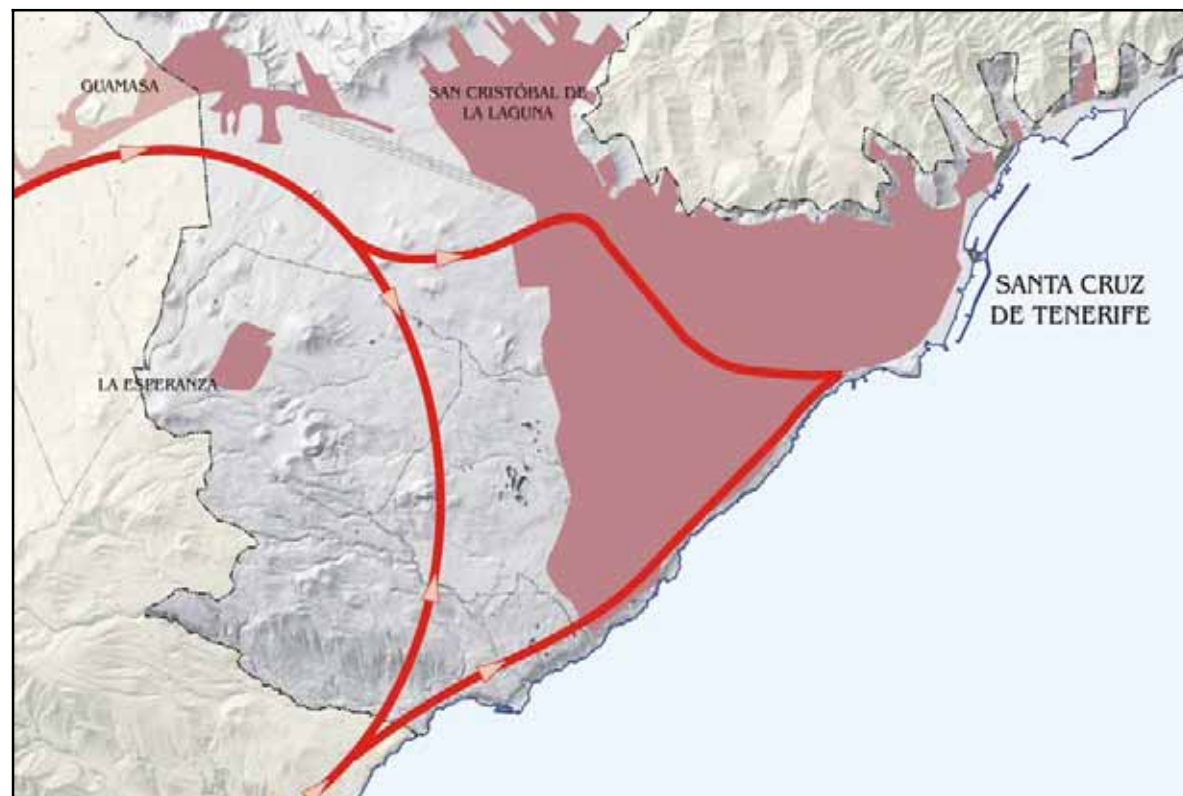
### 2.3.3.2. El modelo viario del área metropolitana

El modelo viario que el presente Plan plantea para el área metropolitana de Tenerife se basa fundamentalmente en la necesidad de **mejorar la funcionalidad de los recorridos insulares** a su paso por la conurbación Santa Cruz–La Laguna, y en la necesidad de dotar al citado núcleo de una estructura viaria que **augmente la accesibilidad desde el exterior**.

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

El modelo contempla que los accesos principales desde el exterior se asocien a los tramos de penetración del corredor insular sur, TF-1, y del corredor insular norte, TF-5, con lo que la **red principal** estaría conformada, por la **TF-1**, la **TF-5**, la **Circunvalación Oeste**, como elemento de cierre del anillo insular, y la **variante de la TF-5 a su paso por La Laguna**, que evitará el paso del tráfico de largo recorrido por su entorno urbano.

Seguidamente, se adjunta un esquema de la red viaria principal del modelo propuesto:



La situación de los ejes que conforman la **red principal** se expone a continuación:

- ✓ La **TF-1** se encuentra en proceso de ejecución de las obras de ampliación a un tercer carril por sentido, lo que dotará a la autopista de mayor capacidad a su entrada a Santa Cruz.



- ✓ La **TF-5**, en su tramo entre Santa Cruz y Guajara, ha sido remodelada recientemente con el fin de ampliar la sección transversal, adaptar los enlaces, incorporar las vías de servicio necesarias, y dar prioridad al transporte público en determinados tramos.



- ✓ La **Circunvalación Oeste**, vía a definir por el presente plan, que cierra el anillo insular y limita el crecimiento de la conurbación Santa Cruz–La Laguna.



- ✓ La **variante de la TF-5 a su paso por La Laguna**, que comunica la TF-5 con la autopista exterior, conformándose como tramo del corredor insular norte, y cuya definición es objeto del Plan.

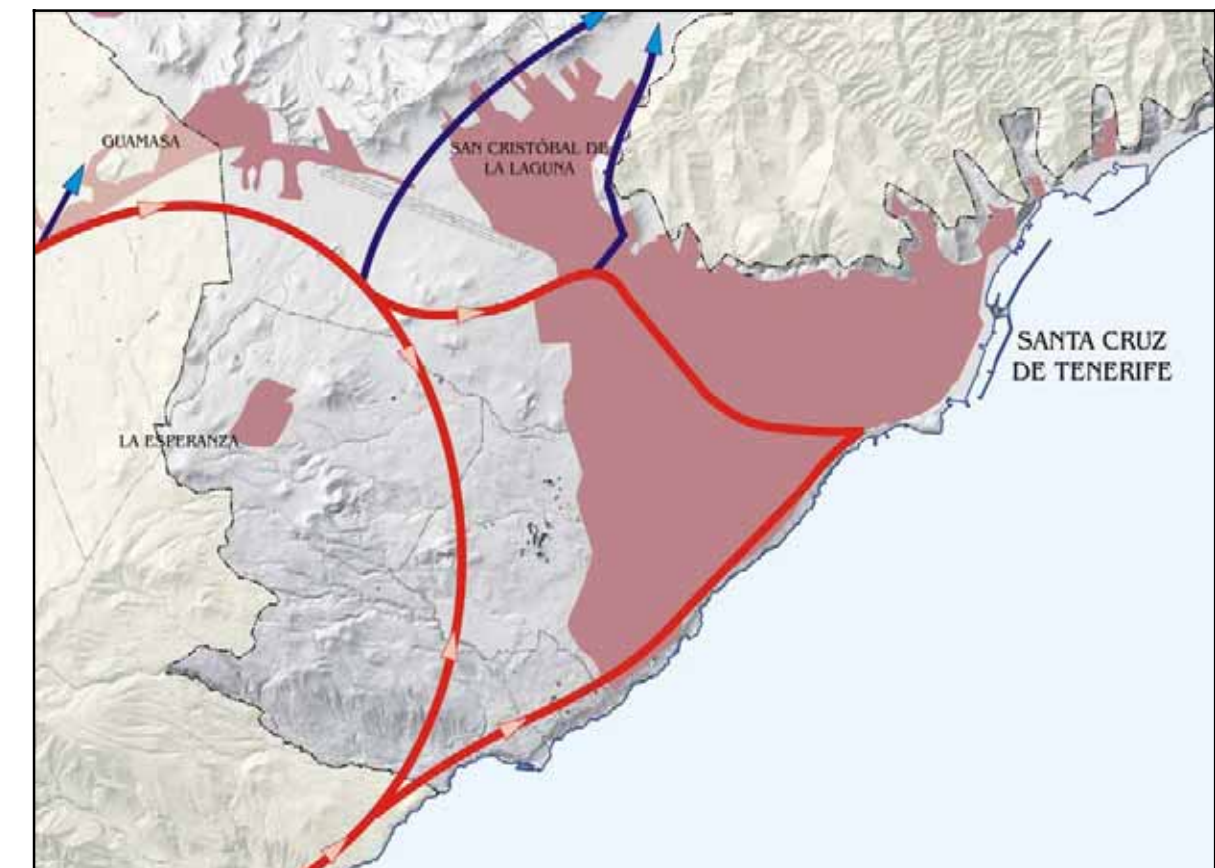


Por otro lado, el modelo propuesto persigue una mejora de las **comunicaciones con el norte del área metropolitana**, para lo cual se establecen dos corredores de acceso a la citada área desde la red viaria principal.

Por un lado, la actual **Vía de Ronda de La Laguna**, infraestructura que en la actualidad absorbe la mayor parte del tráfico de acceso a la subunidad Tegueste-Tejina, y por otro lado, un **nuevo “peine”** que permita establecer **diferentes opciones de acceso desde el anillo insular a la subunidad comarcal Tegueste-Tejina**.

Asimismo, la infraestructura planteada servirá para mejorar la accesibilidad al aeropuerto desde el sur, al permitir un acceso directo desde la Circunvalación Oeste.

A continuación, se adjunta un esquema del modelo propuesto para la mejora de las comunicaciones con la subunidad comarcal Tegueste–Tejina y con el Aeropuerto de Los Rodeos.



La situación de los ejes que conforman la **red de acceso a la subunidad Tegueste-Tejina** se expone a continuación:

- ✓ La **Vía de Ronda de La Laguna** ha mejorado recientemente su conexión con la TF-5 mediante la remodelación del enlace existente entre ambas infraestructuras.



- ✓ El nuevo “peine” denominado **Variante Noroeste de La Laguna** tiene un tramo ejecutado que se corresponde con el acceso al Aeropuerto de Los Rodeos desde la TF-5, mientras que el resto de tramos son **objeto del presente Plan Territorial Especial**.

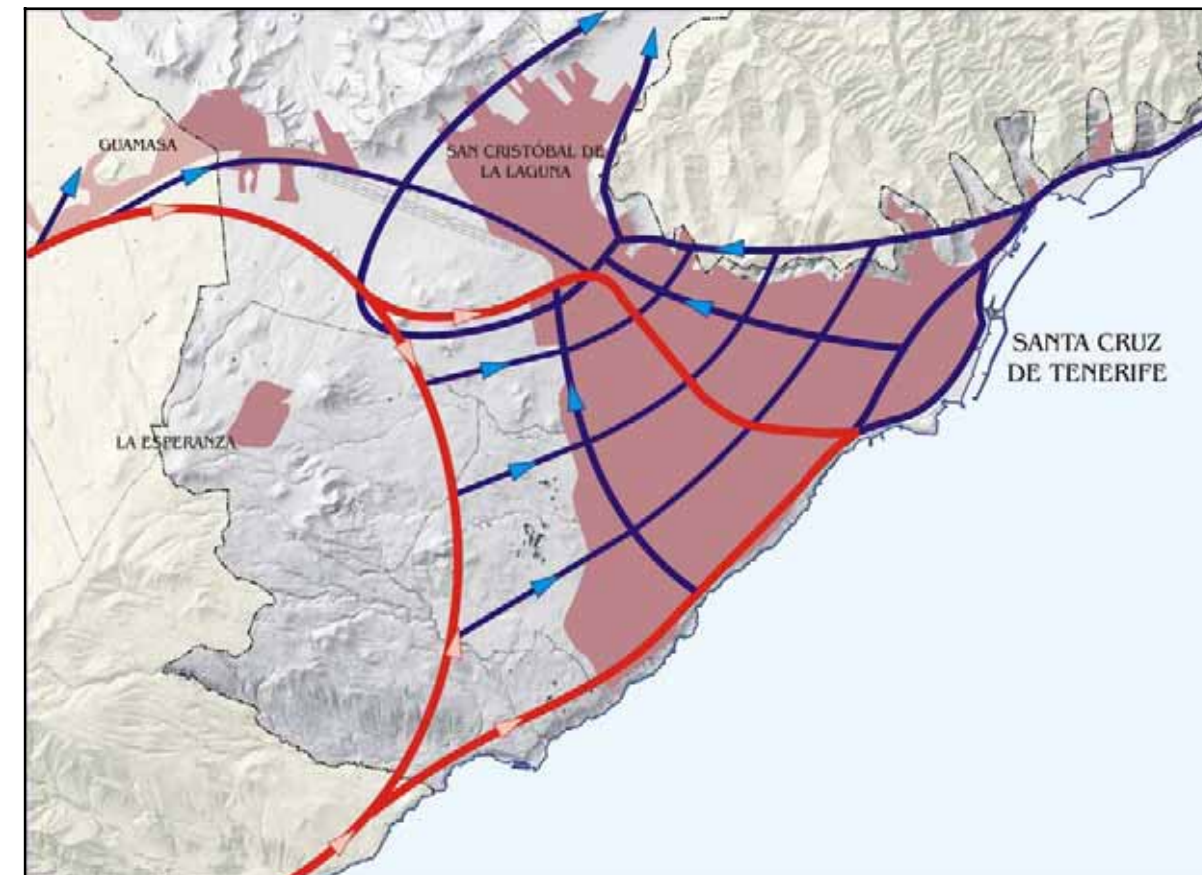


La **estructura complementaria** que el modelo propone se basa en la disposición de **ejes longitudinales y transversales** conformando un mallado uniforme, que consiga comunicar de una manera óptima las diversas áreas de la conurbación Santa Cruz – La Laguna, y que al mismo tiempo complete la red de accesos desde el exterior.

La aplicación de esta estructura viaria permitirá mejorar la conectividad del Puerto de Santa Cruz y acercar Santa Cruz al mar, mediante la ordenación del tráfico tanto urbano como portuario en el frente marítimo del área capitalina.

Esta estructura se ve complementada por la mejora de la **red local de La Laguna**, mediante la disposición de un **anillo viario** que dote de conectividad a la **zona sur** del citado núcleo urbano.

A continuación, se adjunta un esquema que incorpora la estructura complementaria definida sobre la estructura que marca la red viaria principal:





Las comunicaciones **entre el eje costero y La Laguna** se desarrollan a través de **ejes paralelos a la TF-5** con una capacidad suficiente para absorber el alto volumen de tráfico que se genera entre estas zonas. Las vías que asumirán la citada función son:

- ✓ La **Circunvalación Norte**, nueva vía que discurriendo entre el eje costero y la vía de ronda de La Laguna, por el norte de Santa Cruz de Tenerife, tendrá la importante función de dotar de conectividad a los barrios altos de Santa Cruz, siendo su definición **objeto del presente Plan**.



- ✓ La **Avenida de los Menceyes**, que se dispone en una posición intermedia entre la TF-5 y la Circunvalación Norte, y que actualmente se está remodelando con el fin de adaptar una sección de 2 carriles por sentido.



Las vías que dan servicio a las **relaciones longitudinales** del modelo discurren en paralelo al eje costero uniendo la Circunvalación Oeste con la Circunvalación Norte. Los ejes que cumplen este cometido son los siguientes:

- ✓ El **eje costero** conformado por el frente marítimo de Santa Cruz y la autovía a las Teresitas; el presente plan incorpora como **infraestructura objeto de actuación**, la denominada **Vía Litoral**, que tiene por objeto el acercamiento de Santa Cruz de Tenerife al mar y la mejora de las comunicaciones con el Puerto.



- ✓ El eje **Salud-Ofra-Chorrillo**, que llega desde la Circunvalación Norte hasta la Oeste y enlaza posteriormente con la carretera general del sur en la comarca del Valle de Güímar; y que presenta diversos tramos construidos o en ejecución.



- ✓ el **eje de la Rambla del Rosario**, prolongado a través del viario La Cuesta-Taco hasta la antigua carretera general a La Laguna. Al igual que el anterior eje, tiene diversos tramos construidos o en ejecución.



Como eje diagonal del modelo se encuentra la vía de comunicación entre **Santa María del Mar y Finca España**, constituida por la TF-2 y la prolongación de esta hasta la Avenida de los Menceyes, comunicando la TF-1 con la citada avenida, en una posición intermedia entre la TF-5 y la Circunvalación Oeste



El **anillo viario** que se propone para conseguir mejorar la situación de la red viaria de **La Laguna**, se compone principalmente de los siguientes ejes este-oeste:

- ✓ La **TF-5 a su paso por La Laguna**, se va a reconvertir en vía urbana, gracias a la ejecución de la variante de la TF-5 por el sur del aeropuerto, lo que permitirá aumentar la conectividad transversal entre el norte y el sur de La Laguna, disminuyendo los impactos asociados al paso de una autovía por la trama urbana.

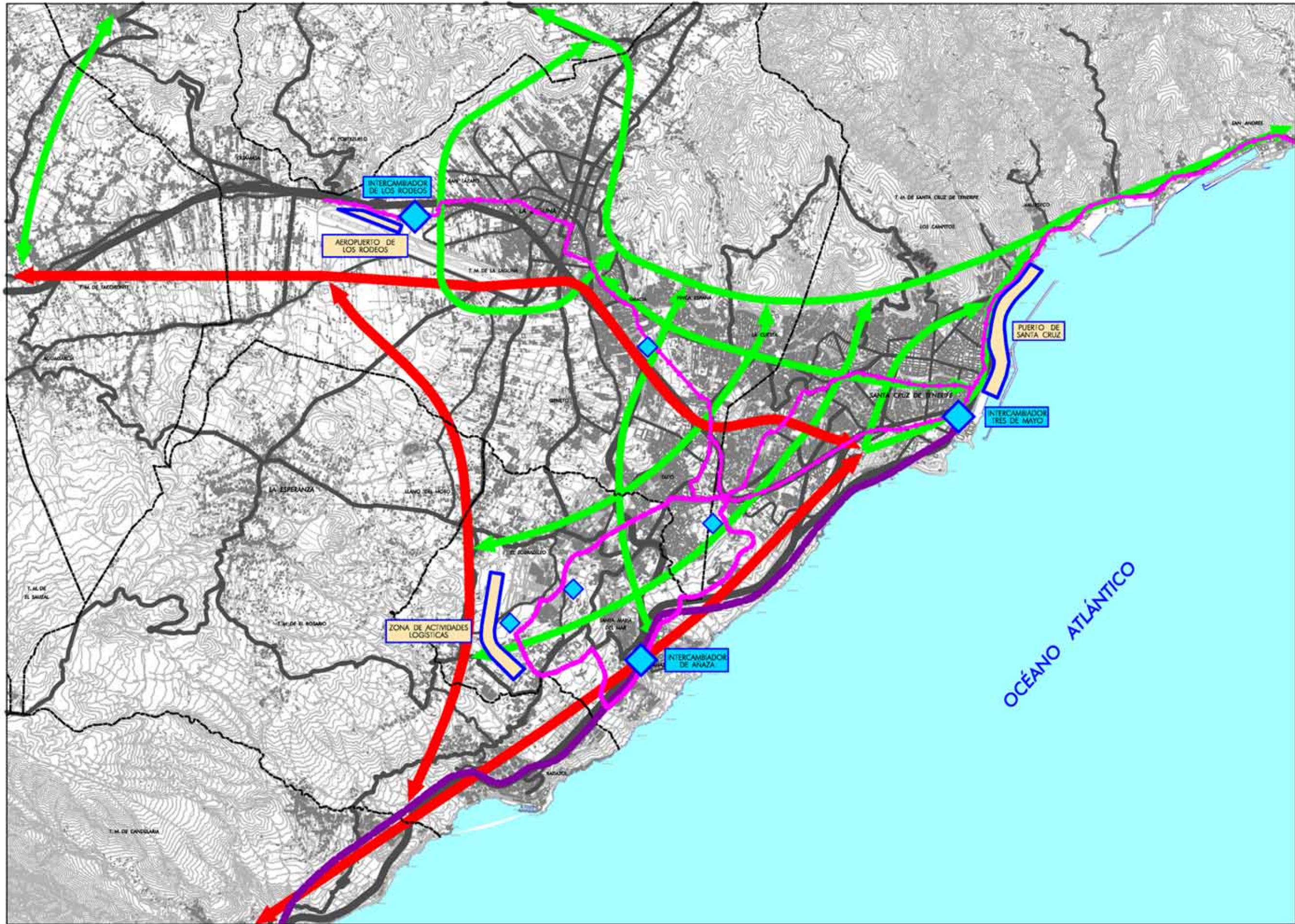


- ✓ Una nueva vía urbana, **continuación de la Vía de Ronda hacia el oeste**, que discurrirá en paralelo a la nueva variante de la TF-5, hasta alcanzar la denominada variante noroeste de La Laguna.



A continuación, se expone un plano donde se puede observar el modelo de ordenación propuesto para el área metropolitana de Tenerife, y su disposición dentro del ámbito comarcal e insular.





**LEYENDA**

- EJES INSULARES
- EJES COMARCALES
- LÍNEA 1 DE METRO LIGERO
- ◆ INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTE
- CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO
- ◆ APARCAMIENTOS DISUASORIOS
- TREN DEL SUR

---

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

**Gobierno de Canarias**  
 Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:  
**AFAXU**

N  
 e. 1:30.000  
 Original en A1

---

ESQUEMA MODELO DE ORDENACIÓN

Hoja 1 de 1      Abril 2006

### 2.3.3.3. Definición de alternativas de ordenación

En el presente apartado se va a exponer la definición de las alternativas de los ejes objeto de ordenación en el presente Plan Territorial Especial, que se corresponden con las siguientes infraestructuras viarias:

- ✓ La Circunvalación Oeste.
- ✓ La variante de la TF-5 a su paso por La Laguna.
- ✓ La Vía Litoral
- ✓ La Circunvalación Norte.
- ✓ El nuevo acceso al norte del área metropolitana.
- ✓ El anillo de circunvalación de La Laguna.

La definición de estas infraestructuras se va a realizar reuniendo los diferentes ejes en tres grupos diferenciados, con el fin de facilitar la comprensión de las alternativas y poder tener en cuenta las relaciones existentes entre determinados ejes.

Así, el **primer tramo** se corresponderá con la definición de la **Circunvalación Oeste** y su conexión con la TF-5 a la altura de Guajara (**Variante de la TF-5**); el hecho de que la ordenación de la autopista exterior influya sobre las posibles alternativas para el **anillo de La Laguna** y la **conexión con el norte del área metropolitana**, hace necesario incluir dentro de este grupo la citada infraestructura.

El **segundo tramo** se corresponde con las alternativas de ordenación propuestas para la **Circunvalación Norte**.

Por último, el tramo III se corresponde con la Vía Litoral; de este eje se hará una descripción de su funcionamiento sin plantear alternativas, puesto que la escala del presente Avance no permite estudiar con detalle una zona tan complicada.

A continuación, se incluye la definición de las diferentes alternativas de ordenación propuestas.

#### 2.3.3.3.1. Tramo I. Circunvalación Oeste

El presente grupo de alternativas de ordenación se centra en la definición de los ejes de la **Circunvalación oeste**, **Variante de la TF-5**, el **anillo de La Laguna** y la denominada **Variante Noroeste de La Laguna**, que servirá de acceso al norte del área metropolitana.

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

La Circunvalación oeste se desarrolla desde la TF-5 a la altura de Guamasa, bordeando el aeropuerto de los Rodeos y dirigiéndose posteriormente hacia el sur hasta llegar a la TF-1. La ubicación de la Autopista exterior cobra especial importancia al establecer una **discontinuidad entre el tejido urbano de la conurbación de Santa Cruz-La Laguna y las áreas agrícolas adyacentes**, y de esta manera actuar como elemento ordenador del crecimiento urbano, separando el ámbito urbano del rural o natural.

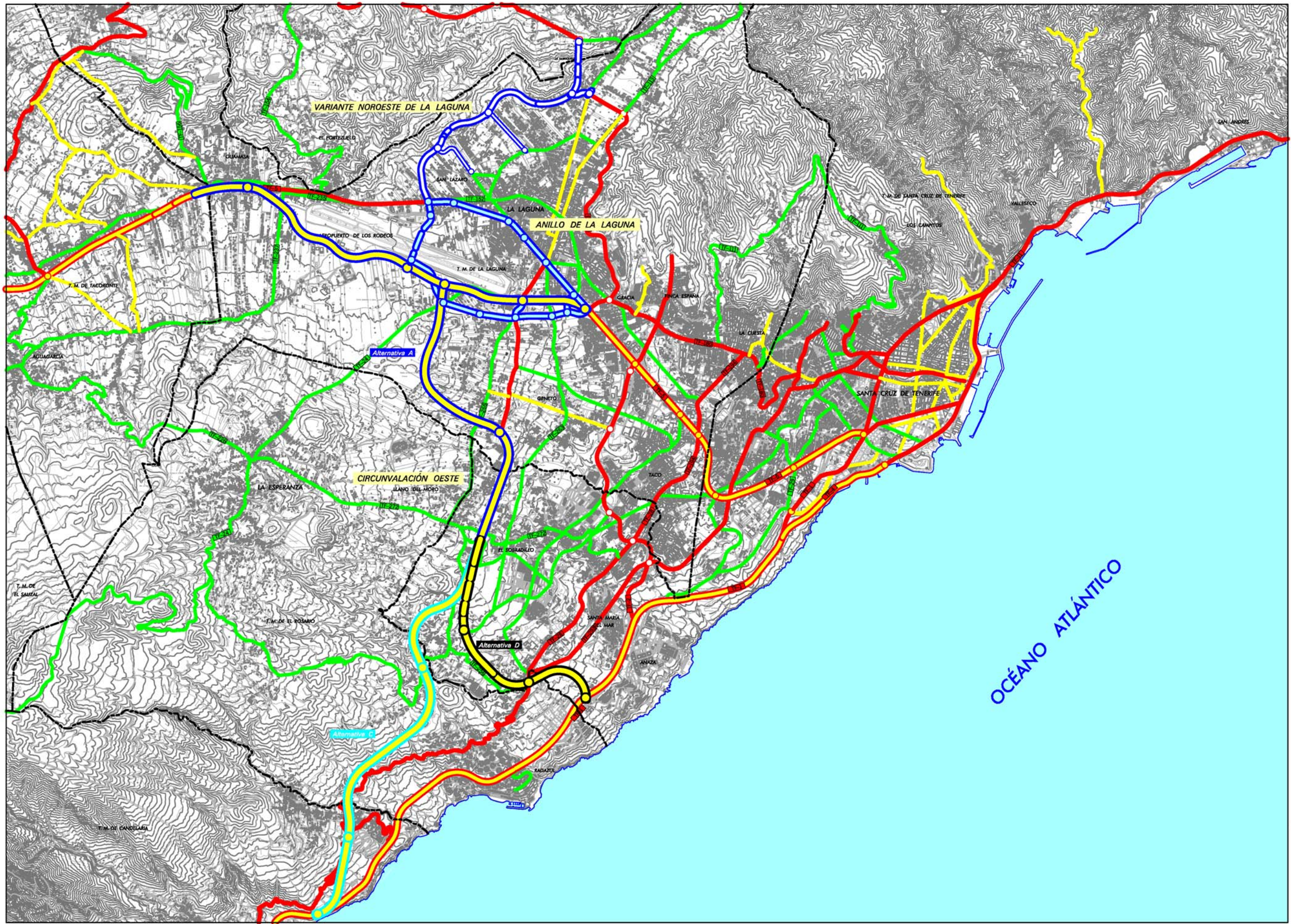
Las **alternativas de ordenación** planteadas para la Circunvalación oeste son **funcionalmente similares**, consistiendo su diversidad en la situación de la discontinuidad entre el núcleo urbano y los suelos agrícolas. Así, las alternativas A y C presentan un cierre más alejado del actual núcleo urbano, respecto a las alternativas B y D.

Sin embargo, la posición de estas alternativas, si tiene una **influencia directa en la ordenación del anillo de La Laguna y la Variante Noroeste**, debido a que la cercanía de la alternativa B al enlace con la TF-5, impide conectar la Circunvalación oeste con el anillo de La Laguna, lo que modifica sustancialmente la funcionalidad de la red viaria asociada al entorno de La Laguna.

Así, la principal diferencia estriba en la reconversión en vía urbana de la TF-5 a su paso por La Laguna, que en la Alternativa B no se puede realizar debido a la necesidad de conectar correctamente la red viaria de La Laguna con el anillo insular.

De la misma manera esta opción influye en la definición de la variante noroeste de La Laguna, puesto que el no incluir la TF-5 en parte del mallado viario de la urbe, hace necesario mejorar la red viaria mas cercana a la ciudad.

A continuación se incluyen los planos de definición de las alternativas propuestas.



**LEYENDA**

- Eje Insular } Red de 1º orden
- Eje Comarcal } Red de 1º orden
- Red de 2º orden
- Red Local
- TF-5 Nombre de la Carretera
- Eje Insular } Alternativa A
- Eje Comarcal } Alternativa A
- Anillo interior } Alternativa A
- Alternativa C
- Alternativa D

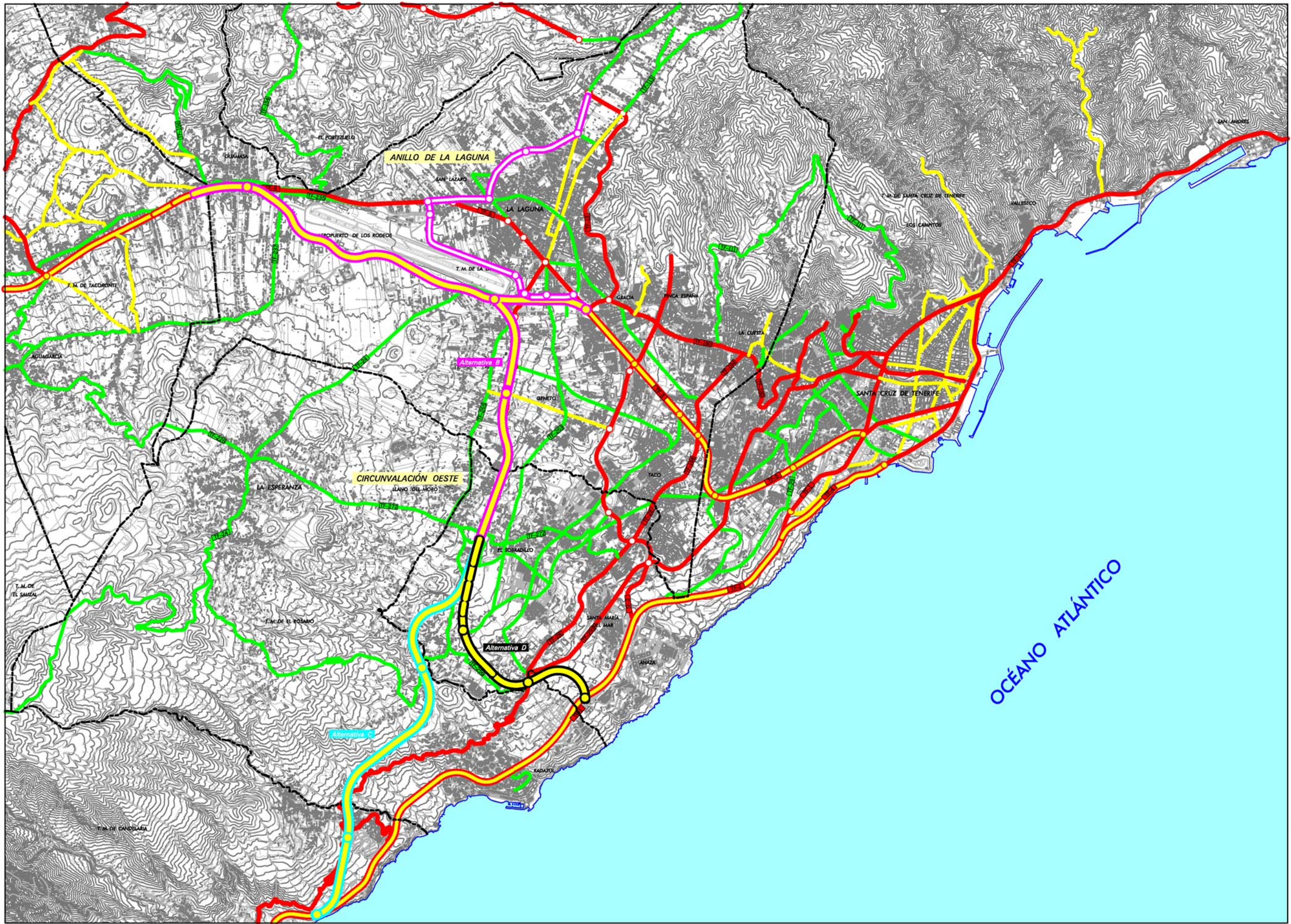
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL  
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO  
DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

TRAMO I  
CIRCUNVALACIÓN OESTE  
(Cierre del Anillo Insular y Anillo de la Laguna)  
Alternativas A-C y A-D

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







**LEYENDA**

- Eje Insular } Red de 1º orden
- Eje Comarcal } Red de 1º orden
- Red de 2º orden
- Red Local
- TF-5 Nombre de la Carretera
- Eje Insular } Alternativa B
- Eje Comarcal } Alternativa B
- Alternativa C
- Alternativa D

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

TRAMO 1  
CIRCUNVALACIÓN OESTE  
(Cierre del Anillo Insular y Anillo de la Laguna)  
Alternativas B-C y B-D

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

La Circunvalación oeste inicia su recorrido en la TF-5, a la altura del núcleo de Guamasa, situado al oeste del aeropuerto de Los Rodeos, desviándose inmediatamente hacia el sureste con el fin de salvar el aeropuerto de Los Rodeos por el sur del mismo.

El corredor por el que discurre esta infraestructura hasta alcanzar de nuevo a la TF-5 al sureste de La Laguna, es el mismo para las **alternativas A y B**, variando el **modelo de conexión con la red viaria** de la zona.

Así, mientras que la **Alternativa A** presenta sendos **enlaces** con el **nuevo acceso al aeropuerto** y con la **Variante Noroeste de La Laguna**, la **alternativa B** únicamente presenta **conexiones** con los **corredores insulares**, TF-5 y circunvalación oeste. Esta variación viene motivada por las diferentes distancias entre enlaces que presentan las alternativas.

La disposición de este tramo le permite configurarse como **variante de la TF-5 a su paso por La Laguna**, evitando que los movimientos insulares con destino Santa Cruz discurren por la principal arteria de distribución de tráfico de La Laguna.

A su paso por la zona central del aeropuerto, el trazado de la circunvalación oeste se orienta hacia el sur, lo que da lugar a dos diferentes alternativas de ordenación, denominadas A y B.

La **alternativa A** en su discurrir hacia el Sureste, se asienta al Este de la montaña de Marreros y al Oeste de la montaña de Don José, desarrollándose posteriormente por el lado Oeste de la montaña de los Giles hasta llegar al Llano del Moro.

La **alternativa B** discurre en dirección Sur, por el Este de la montaña de Don José hasta que, a la altura de la montaña de Los Giles unifica su trazado con el de la alternativa anterior.

La diferencia entre las dos alternativas radica principalmente en su actuación como límite del crecimiento del suelo urbano, al discurrir por suelos con diferente uso; así, mientras que la alternativa A discurre por suelos que aun mantienen valores agrícolas, aunque muy cercanos a suelo urbano, la alternativa B se adentra por territorios que en la actualidad ya presentan un moderado grado de urbanización.

Tras dejar atrás, las alternativas A y B, el corredor por el que discurre la circunvalación oeste se separa nuevamente en dos nuevas alternativas de ordenación, denominada C y D.

La **alternativa C** se inicia en el Llano del Moro adoptando orientación Suroeste, para bordear el núcleo de El Tablero por el Oeste, y continuar con esta dirección por parajes apenas sin urbanizar. Posteriormente cruza sobre el Barranco Hondo y prosigue en dirección Suroeste hasta enlazar con la TF-5 inmediatamente al Norte de Las Caletillas, en las inmediaciones de la central eléctrica allí situada.

La **alternativa D**, al igual que la alternativa anterior, inicia su recorrido en el Llano del Moro, orientándose en sentido sur entre los núcleos de El Tablero y Santa María del Mar. Su trazado es semiparalelo a la carretera TF-256 hasta llegar a la TF-28, desde donde se dirige hacia la TF-1 evitando el polígono industrial de San Isidro.

La principal diferencia entre ambas alternativas radica en el hecho de que mientras que la Alternativa C tiene una carácter totalmente extraurbano, la alternativa D se desarrolla por la zona de crecimiento natural de la conurbación Santa-Cruz La Laguna.

En lo que respecta a la red viaria asociada al **entorno de La Laguna**, la definición de la **alternativa A** permite reconvertir la TF-5 a su paso por la ciudad en una vía urbana, que junto con la continuación de la Vía de Ronda hacia el oeste, se convierte en un **anillo de circunvalación** para la parte sur de la ciudad.

Esta mejora de la red viaria urbana permite configurar el **nuevo acceso al norte del área metropolitana**, como una vía rápida que también tiene por objeto mejorar el tráfico de La Laguna en su zona norte, discurriendo por un corredor externo al suelo urbano consolidado de la ciudad.

La imposibilidad de reconvertir la TF-5 en vía urbana al considerar la **alternativa B**, hace necesario establecer un vial de características anulares que englobe toda la ciudad, pero que a diferencia del anterior, en la zona norte se desarrolla mas interior atravesando el suelo urbano del núcleo de La Laguna.

### 2.3.3.3.2. Tramo II. Circunvalación Norte

El presente corredor busca la conexión entre Santa Cruz y La Laguna a través del borde Sur del macizo de Anaga, con el objetivo de mejorar la accesibilidad a los barrios altos de la conurbación, creando una alternativa a la carretera general y a la TF-5, y por lo tanto disminuyendo el tráfico en las mismas.

En el avance del Plan se presentan dos alternativas claramente diferenciadas, la alternativa Norte y la alternativa Sur.

La **alternativa Norte** se inicia en la autovía de San Andrés, TF-11, poco antes del barrio de Maria Jiménez, dirigiéndose hacia el este sobre las estribaciones del macizo de Anaga, discurriendo por territorios naturales no urbanizados, hasta conectar con la Vía de Ronda, en las proximidades del Instituto Astrofísico.

Esta solución más alejada del casco urbano permite una mayor fluidez en el tráfico de largo recorrido aunque presenta una menor conectividad con la malla urbana ya que presenta únicamente cuatro enlaces intermedios con la red viaria actual.

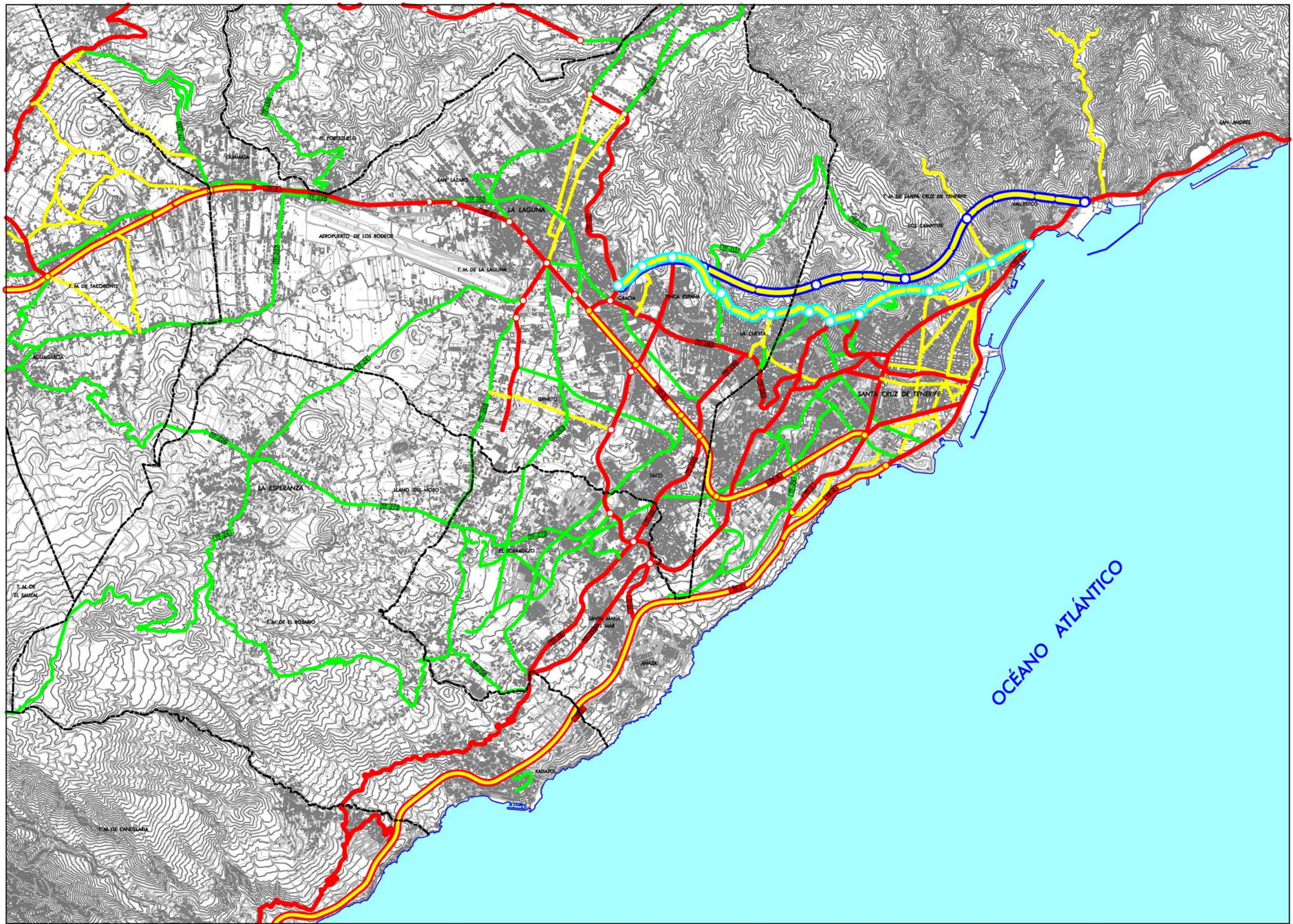
La **alternativa Sur** se inicia también en la autovía de San Andrés, en un punto más cercano al núcleo de Santa Cruz, dirigiéndose hacia el Este bordeando la conurbación La Laguna-Santa Cruz, aprovechando en gran medida el espacio situado entre los barrancos y las edificaciones, hasta conectar con la vía de Ronda en el mismo punto que la alternativa Norte.

Esta alternativa difiere de la anterior no sólo en el trazado, sino en su concepción global, ya que en este caso, en vez de una vía preferencial de largo recorrido, representa una vía arterial de alta capacidad pero con diez intersecciones que conectan a nivel con las principales vías de la malla urbana y comarcal.

Esta segunda solución resuelve no sólo el tráfico de largo recorrido sino que completa el viario urbano en una zona que presenta un grave problema de conectividad entre barrios.

A continuación se incluyen los planos de definición de las alternativas propuestas.





- Eje Insular } Red de 1º orden
- Eje Comarcal } Red de 1º orden
- Red de 2º orden
- Red Local
- TF-5 Nombre de la Carretera
- Alternativa Norte
- Alternativa Sur

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

**TRAMO, II**  
**CIRCUNVALACIÓN NORTE**

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

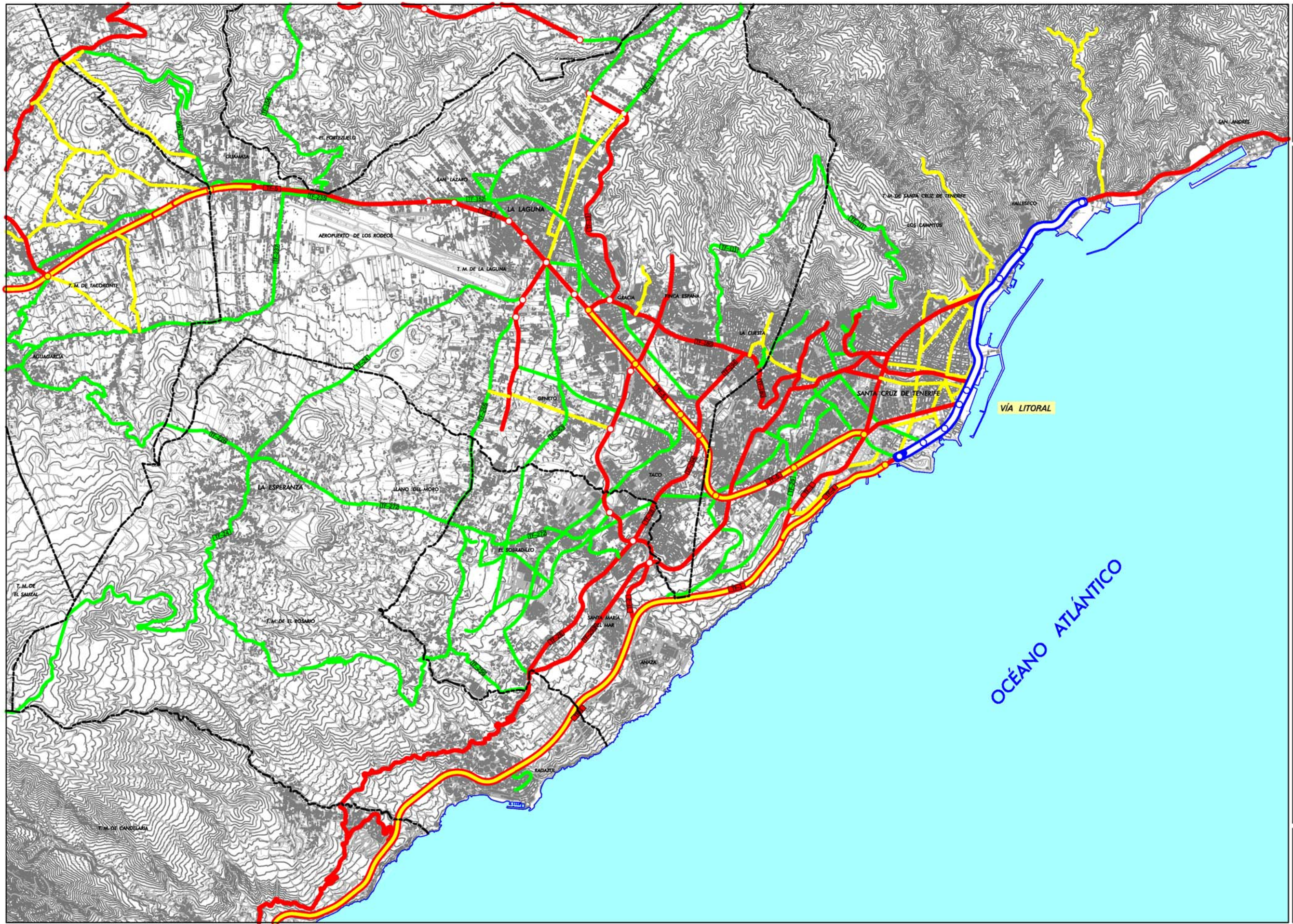
### **2.3.3.3. Tramo III. Vía litoral**

Con objeto de mejorar las comunicaciones entre la ciudad y la zona portuaria, el presente plan propone la ordenación del tráfico tanto urbano como portuario en el frente marítimo del área capitalina.

La actuación propuesta consiste en la creación de una vía litoral, tal y como recoge la revisión del Plan General de Ordenación de Santa Cruz, segregando los tráficos de paso de los meramente urbanos y de los portuarios.

La ejecución de la citada vía conllevará el soterramiento de algunos de sus tramos y el diseño de los enlaces con la ciudad.

Las escala del ámbito extenso impide establecer alternativas diferenciadas para la ejecución de la citada vía, las cuales serán abordadas durante el análisis del ámbito específico.



**LEYENDA**

- Eje Insular
- Eje Comarcal
- Red de 2º orden
- Red Local
- TF-5 Nombre de la Carretera
- Vía Litoral

Red de T'orden

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

**VÍA LITORAL**

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

