

2.3.4. ANÁLISIS PONDERADO DE LAS ALTERNATIVAS

2.3.4. Análisis ponderado de las alternativas

El objeto del presente apartado consiste en realizar el análisis individual de cada una de las alternativas estudiadas, en función de los criterios y objetivos de ordenación previamente fijados, para posteriormente poder compararlas entre sí, a fin de obtener un modelo de transporte que sea desarrollado posteriormente en el ámbito específico.

Para la realización de esta comparación, y posterior selección, de una forma metódica y objetiva se lleva a cabo un proceso denominado *multicriterio*, en el que por medio de una valoración parcial de las afecciones que las distintas trazas efectúan sobre el entorno, se comparan las opciones estudiadas de manera numérica, seleccionando la de menor impacto.

Para desarrollar dicho análisis multicriterio en el punto de “*Comparación y Selección de alternativas*”, es necesario previamente realizar el análisis del impacto generado por cada alternativa sobre cada uno de los cuatro grandes bloques que se analizan en este proceso; el territorial, el económico, el medioambiental y el funcional.

Este análisis de las alternativas se realiza a continuación en el siguiente apartado.

2.3.4.1. Análisis de las alternativas.

Como se ha comentado previamente, para poder posteriormente realizar la selección de la mejor posible de las alternativas de ordenación planteadas en el presente Avance, es necesario en primer lugar realizar el análisis detallado de las afecciones generadas por cada una de ellas sobre los distintos medios objeto de estudio; el territorial, el socioeconómico, el ambiental y el funcional.

Se pasa a realizar a continuación dicho análisis para cada uno de los medios comentados.

2.3.4.1.1. Territorial.

Las diferentes alternativas viarias propuestas se interrelacionan de diferente modo con las clases de suelo, afectando más a una u otra clase y categoría.

A continuación se describen brevemente las afecciones de cada alternativa planteada.

2.3.4.1.1.1. Tramo I. Circunvalación Oeste.

La Circunvalación Oeste agrupa un conjunto de infraestructuras que ordenan el territorio comprendido entre Guamasa y el Barrio de Gracia, en La Laguna, y entre el Sobradillo y el Norte del núcleo de La Laguna.

Se distinguen dos alternativas, denominadas *Alternativa A* y *Alternativa B*, cuya interacción con la ordenación del territorio se describe a continuación.

Alternativa A.

La Alternativa A se compone de tres partes diferenciadas, que son: el **cierre del anillo insular**, el **anillo de La Laguna** y la **Variante Noroeste de La Laguna**.

El **cierre del anillo insular**, se compone del tramo de la Vía Exterior comprendida entre Guamasa y El Sobradillo, y su conexión con la TF-5 por el Sur del Aeropuerto de Tenerife Norte.

El comienzo de la Vía Exterior en Guamasa desde la TF-5 lo hace por Suelo Urbano, adentrándose poco después en Suelo Rústico Protegido, parte del cual está afectado por el Plan Especial de La Vega de La Laguna. Posteriormente, la alternativa penetra en el

municipio de Santa Cruz de Tenerife , en el que atraviesa Suelo Urbanizable hasta llegar al Sobradillo.

Por otro lado, la conexión de la Vía Exterior con la TF-5, se realiza por el Sur del Aeropuerto, atravesando Sistemas Generales de Comunicación de Infraestructuras y Suelo Urbano Consolidado.

Los Sistemas Generales se deben definir sin perjuicio de la clasificación del suelo, sin embargo el P.G.O.U de La Laguna vigente no contenía tales determinaciones, por lo que las afecciones de esta alternativa no se adscriben a ninguna clase de suelo. Esta situación es óptima desde el punto de vista del planeamiento vigente ya que respeta totalmente las determinaciones del municipio en cuanto a las reservas de suelo efectuadas para el mismo.

El **Anillo de La Laguna** aprovecha parte de la actual TF-5, más concretamente, el tramo comprendido entre San Lázaro y el Barrio de Gracia, que pasaría a configurarse como una rambla urbana. Todos los suelos atravesados por este tramo son urbanos consolidados, mejorando la situación actual, ya que la vía pasa de ser una autopista a una vía urbana.

El Anillo de La Laguna se completa mediante una calle que pasa al Sur del Aeropuerto, que atraviesa suelo urbano y suelo rústico protegido afectado por el Plan Especial de La Vega de La Laguna.

Finalmente el Anillo se cierra atravesando en túnel el Aeropuerto y conectando con la TF-5 a la altura de San Lázaro, pasando bajo tierra los suelos asociados al Sistema General Aeroportuario.

La **Variante Noroeste de La Laguna**, comienza en el Anillo de La Laguna, en San Lázaro hasta conectar con la Carretera de Tegueste al Norte del núcleo lagunero. Atraviesa, prácticamente en su totalidad, suelo rústico protegido, vinculado en su mayor parte al Plan Especial de La Vega de La Laguna.

Alternativa B.

La Alternativa B se compone de dos partes diferenciadas, que son: el **cierre del anillo insular** y la **Variante Noroeste de La Laguna**.

El **cierre del anillo insular** se compone del tramo Norte de la Vía Exterior, comprendido entre Guamasa y El Sobradillo, y la conexión de éste con la TF-5 a la altura del Barrio de Gracia.

En el comienzo de la Vía Exterior en Guamasa, la alternativa atraviesa suelo urbano, para adentrarse posteriormente en suelo rústico, afectado en parte por el Plan Especial de la Vega de La Laguna. A partir de ese punto, ocupa suelos asociados a Sistemas Generales de Comunicación e Infraestructuras (en primer lugar vinculados al Aeropuerto, y en segundo lugar, asociados a red viaria), hasta llegar, en las inmediaciones de la Montaña de Los Giles, a suelo rústico.

Finalmente, desde el límite de término municipal hasta El Sobradillo, esta alternativa coincide con la Alternativa A, atravesando suelos urbanizables.

La **Variante Noroeste de La Laguna** de la Alternativa B, atraviesa el Sistema General Aeroportuario y suelo urbano y urbanizable, este último en superficies casi inapreciables.

Alternativa C.

La Alternativa C atraviesa mayoritariamente Suelo Rústico No Protegido, afectando ligeramente a Suelo Urbanizable en su parte Norte y pasando por el núcleo de población de Barranco Hondo, clasificado como Suelo Urbano. Además deja en su parte este una mayoría de Suelo Urbanizable, que se prevé consolidar, existiendo en su margen oeste mayoría de Suelo Rústico, por lo que delimita perfectamente la expansión prevista para la urbanización.

Alternativa D.

Esta alternativa atraviesa en su totalidad Suelo Urbano y Urbanizable, dejando en su margen sur gran cantidad de suelo de estas dos clases. Es decir, esta alternativa de autovía se “introduce” dentro de suelos consolidados o en vistas de consolidación.

2.3.4.1.1.2. Tramo II. Circunvalación Norte.

La Circunvalación Norte tiene como intención unir la Autovía de Las Teresitas con la Ronda de La Laguna. La zona de paso de la Circunvalación se caracteriza desde el punto de vista del Sistema Territorial por presentar un brusco cambio de usos en el Barranco de Santos, en el que se separa el continuo urbano de Santa Cruz – La Laguna, totalmente consolidado, del Macizo de Anaga, de carácter rústico, con alta valor natural.

A continuación se describen las afecciones desde el punto de vista de la ordenación del territorio de las dos alternativas en consideración, la *Alternativa Norte* y la *Alternativa Sur*.

Alternativa Norte.

Esta alternativa atraviesa, de Este a Oeste, prácticamente de forma exclusiva Suelo Rústico protegido, teniendo en cuenta que la mayor parte de la misma va en túnel. Sólo afecta a Suelo Urbano en su parte más occidental, en el Término Municipal de La Laguna.

De este modo queda separada del borde consolidado del Barranco de Santos, atravesando suelos naturales y dejando bolsas de Suelo Rústico Protegido entre la autopista y la edificación consolidada. Además estas bolsas no están sujetas en inicio a ser absorbidas por la edificación, siendo zonas de pendiente muy pronunciada y difícil accesibilidad.

Alternativa Sur.

La Alternativa Sur atraviesa Suelo Urbano mayoritariamente, ya que se conforma como una vía borde hacia el Barranco de Santos, limitando de este modo la urbanización del Norte de la capital tinerfeña. Esta limitación es efectiva en la actualidad, además de estar así prevista, tanto por circunstancias del terreno (fuertes pendientes) como por la proximidad de Suelo Rústico Protegido asociado al Macizo de Anaga.

De este modo, esta alternativa separa los suelos urbanos consolidados de otros rústicos protegidos.

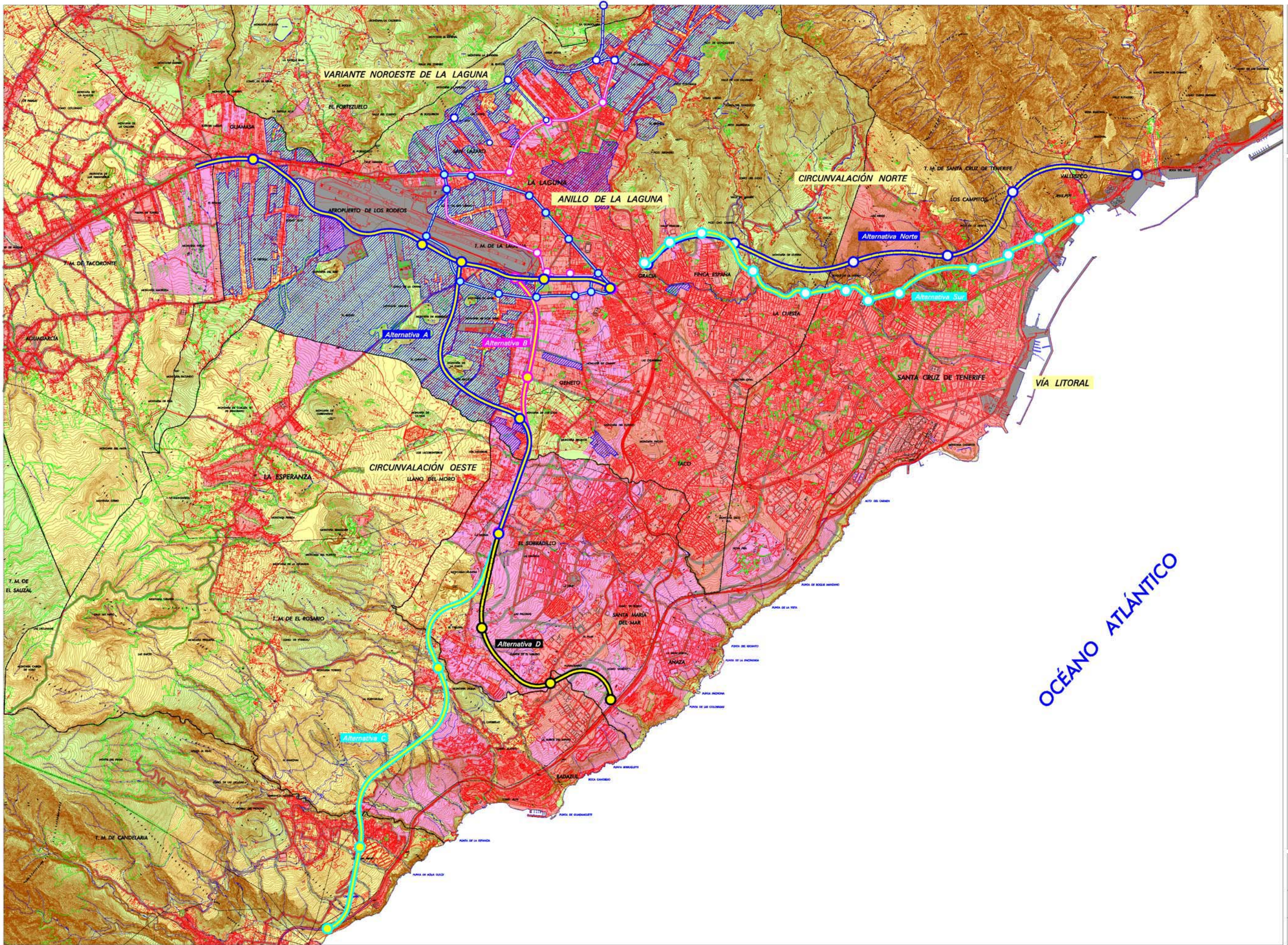
2.3.4.1.1.3. Tramo III. Vía Litoral de Santa Cruz

Desde el punto de vista de ordenación del territorio, esta vía da cumplimiento a dos objetivos.

Por un lado dar fluidez al sistema viario de circunvalación la Isla mediante vías de gran capacidad, ya que la actual vía litoral y su tratamiento urbano (semaforización, básicamente) perturba la fluidez de la circulación procedente del sur mediante la TF-1 y del norte, mediante la Autopista a las Teresitas.

Y, por otro lado, mejorar la fachada marítima del casco de Santa Cruz, ocupada por una vía que, aunque con características urbanas, soporta altas cantidades de tráfico y ejerce una barrera entre la ciudad capitalina y el puerto y el mar.

A continuación se adjunta un plano en el que se muestran las alternativas estudiadas sobre la clasificación del suelo y Sistemas Generales viarios y de comunicaciones, en el que se pueden observar todas las apreciaciones anteriormente descritas.



LEYENDA

- Suelo Urbano
- Suelo Urbanizable
- Suelo Rústico sin Proteger
- Suelo Rústico Protegido
- Sistemas Generales de Comunicación e Infraestructuras
- Planeamiento en desarrollo
- Límite Municipal

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

CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y
SISTEMAS GENERALES VIARIOS

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

2.3.4.1.2. Socioeconómico.

La presencia humana, en los diferentes estadios de desarrollo que en este medio se han sucedido hasta el presente, ha provocado la paulatina transformación de los caracteres originarios del espacio. La manifestación más clara de este hecho es el intenso proceso urbanizador que en su devenir histórico ha convertido el ámbito geográfico que nos ocupa en el asiento del Área Metropolitana de Santa Cruz de Tenerife.

El espacio objeto de estudio se trata en líneas generales en un medio altamente urbanizado, afectado por los procesos de suburbanización, si bien determinados ámbitos territoriales conservan grado de naturalidad digno de preservar como referencia visual y espacial del entorno metropolitano.

En este apartado se realizará el estudio de la afección que las diferentes alternativas de ordenación que se plantean para proceder al cierre del anillo insular generan sobre el territorio, así como una estimación del presupuesto de cada una de ellas, que influirá en la decisivamente en la rentabilidad social de cada una de ellas.

2.3.4.1.2.1. Tramo I. Circunvalación Oeste.

El actual anillo insular de Tenerife se encuentra integrado en la trama urbana del Área Metropolitana con las implicaciones que este hecho genera al funcionamiento de la propia red insular como al de la red urbana de la ciudad. Es por ello lo que motiva que se plantee un nuevo cierre que, para evitar los problemas que el actual genera, se considera que se debiera ubicar en la zona exterior de la zona metropolitana, emplazamiento que permite también constituirse parcialmente como elemento clarificador del crecimiento urbano. Las alternativas planteadas son:

Alternativa A.

Tiene su comienzo en la zona de Guamasa. Discurre paralelo al aeropuerto por el sur del mismo evitando de esta manera la zona urbana de La Laguna. Conecta con la TF-5 en la zona de Gracia. Los usos potencialmente afectados se corresponden a espacios de transición agrícola-residencial; evitan un trazado más al sur al invadir espacios agrarios de alta calidad agrológica

Al norte, resuelve el cierre de la Variante Noroeste de La Laguna mediante un trazado exterior a la zona urbana; ocupa por ello espacios naturales (Mesa Rota y el Rincón) mientras que en el resto de su trazado genera una ocupación de espacios agrícolas y de protección natural ó forestal, si bien la afección sobre los mismos se minimiza mediante la ejecución de túneles al coincidir las citadas zonas con áreas de mayor energía del relieve. La conexión de esta Variante con el Anillo de la Laguna y, por tanto, el resto de la Alternativa A, se plantea por medio de un túnel que evitaría la afección directa al Aeropuerto de Los Rodeos y su zona de influencia y expansión.

La alternativa que se estudio cuenta con una nueva zona de ocupación con la que se procedería a realizar el cierre del anillo insular. Parte de la zona de Rodeo Alto para discurrir en dirección SE, atravesando el espacio agrícola comprendido entre la Montaña de Mina y la de Marreros. Conecta con la TF-265 a la altura de Montaña de Giles A partir de este punto su desarrollo se realiza por suelos cuyo uso es urbano y de transición agrícola-residencial hasta El Sobradillo, punto a partir del cual se plantean dos nuevas alternativas de trazado posibles (Alternativas C y D)

Alternativa B.

Tiene su comienzo en la zona de Guamasa al igual que la alternativa anterior con la que comparte potencial trazado en esta zona que discurre por el sur del aeropuerto.

Su alternativa de cierre de la Ronda de La Laguna se plantea de manera más urbana, al ocupar espacios integrado de manera más directa con la ciudad, por lo que la ocupación de espacios se efectúa sobre suelos de usos urbanos. Evita el paso por el aeropuerto mediante un trazado que discurre paralelo al mismo por su borde norte, con la ocupación de suelo urbano y de transición que ello implica.

La variante sur de esta alternativa se realiza por medio de una conexión situada más al este que en la Alternativa A, concretamente en la zona en la que el Camino del Medio enlaza con la TF-24. A partir de este punto cruza la carretera TF-265 para avanzar de manera paralela a la TF-265 hasta el Sobradillo, punto a partir del cual se plantean dos nuevas alternativas de trazado posibles (Alternativas C y D). La Alternativa B cuenta con una nueva zona común de trazado con la A, concretamente la comprendida entre el sur de la Montaña de Giles y El Sobradillo.

Alternativa C.

Tiene su comienzo en la zona de El Sobradillo hasta enlazar con la TF-1 en el municipio de Candelaria, a la altura de Igueste.

En su arranque atraviesa un área en desarrollo urbanístico comprendida entre el Sobradillo y el Tablero, zona en la que bordea la “isla” de espacio natural de la Montaña de Talavera. Por el este pasa el núcleo de Machado para acceder a partir de la zona norte de Llano Blanco a un espacio de carácter natural (Barrancos de la Sabina, del Rosario y de las Moradillas) para entrar en otra de carácter urbano consolidado y en desarrollo (Barranco Hondo y Lomo del Medio). Atravesada esta zona una nueva de vegetación natural (Barranco de Camacho) es ocupada por la traza hasta conectar con la TF-1 a la altura de Igueste.

Esta alternativa permite un mayor desarrollo de la zona urbana a la vez que permite un mayor aislamiento de la traza respecto a aquella.

Alternativa D.

Tiene su comienzo en la zona de El Sobradillo hasta enlazar con la TF-1 en la zona comprendida entre Añaza y Radazul. Se trata de un área en desarrollo urbanístico, residencial e industrial, por lo que la traza va a quedar rodeada e integrada en un área urbana.

2.3.4.1.2.2. Tramo II. Circunvalación norte.

En la zona norte de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife se plantea dos alternativas con las que se pretende completar la red viaria de la ciudad por las laderas del Macizo de Anaga mediante una vía que recoja la serie de vías transversales de la trama urbana, de tal manera que permita y dote a la ciudad de una conexión longitudinal. Con ella se logra de igual forma la conexión directa entre la zona de San Andrés y la TF-5 a la altura del barrio de Gracia, punto en el que se conectará con las alternativas de viario planteadas para la Circunvalación Oeste.

Las alternativas planteadas son:

Alternativa Norte.

El posible trazado de esta alternativa discurre al norte de la zona urbana; evita por ello atravesar espacio urbano salvo las penetraciones de zonas urbanas que se producen en el fondo de los barrancos, caso por ejemplo de Valleseco.

La primera zona, la que conecta con la TF-11 discurre por las laderas de Anaga de manera más directa afectando por ello a espacios considerados como de predominio de caracteres naturales. Atraviesa como se ha señalado Valleseco así como al sur de Los Campitos, pasado lo cual discurre por una zona agrícola para atravesar en la zona del Roque de la Peña y Montaña Guerra nuevos espacios con predominio de los caracteres naturales. A partir del momento en que pasa Montaña Guerra atraviesa zonas agrícolas bordeando Finca España por su zona norte y la zona de Valle Vinagre por el sur, pasado la cual alcanza la conexión en Gracia.

Las peculiares características orográficas obligan a la construcción de diferentes tramos en túnel, lo que tiende a minimizar los impactos generados en el entorno.

Alternativa Sur.

La alternativa sur evitaría penetrar en las estribaciones de Anaga. Tiene su inicio al suroeste de Valleseco afectando de manera más directa la serie de zonas urbanas que en el área se localizan. Discurre por el norte de la zona urbana, en el borde de contacto de ésta con los espacios que atraviesa en profundidad la alternativa norte, con la que coincide en su trazado una vez atravesada la Montaña de Guerra. Al trazarse por los márgenes reduce los impactos sobre los usos.

Esta alternativa cuenta con un menor número de túneles y de estructuras que el norte con lo que se permite una mayor integración con la trama urbana. Al discurrir a un nivel más bajo que la anterior, la incidencia visual es también menor.

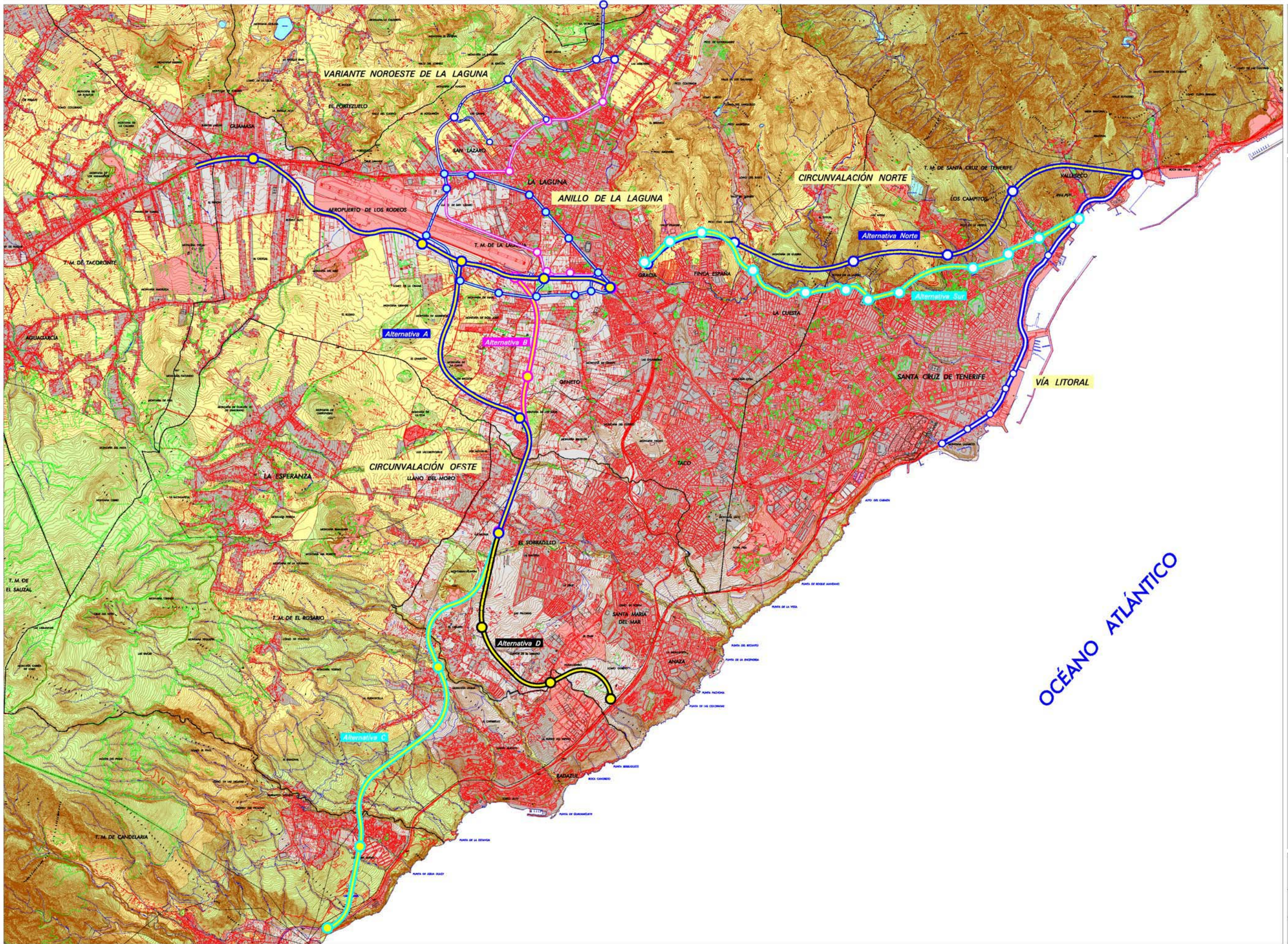
2.3.4.1.2.3. Tramo III. Vía Litoral de Santa Cruz

Con objeto de mejorar las comunicaciones entre la ciudad y la zona portuaria, y reordenar el frente marítimo en el que la ciudad entra en contacto directo con el Atlántico, potenciado con las actuaciones urbanas que se encuentran en marcha, 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 estudio del ámbito extenso impide establecer alternativas diferenciadas para la ejecución de la citada vía, las cuales serán abordadas en posteriores fases del Plan.

A continuación se adjunta el plano de usos del suelo con los potenciales trazados de ordenación propuestos.



LEYENDA

- ESPACIO NATURAL
- SUPERFICIE AGRÍCOLA
- ESPACIO DE TRANSICIÓN AGRÍCOLARESIDENCIAL
- RESIDENCIAL
- INDUSTRIAL Y EQUIPAMIENTOS

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

USOS DEL SUELO

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

2.3.4.1.3. Ambiental

Se analizan en este apartado todas y cada una de las posibles alteraciones que sobre el medio se pueden producir en el desarrollo de las determinaciones del Plan Territorial.

En primer lugar se exponen los efectos potenciales asociados a la actividad analizada y posteriormente se analizan de manera individualizada cada una de las alternativas definidas.

2.3.4.1.3.1. Efectos potenciales

La ejecución de infraestructuras viarias como las que son objeto este PTE llevan asociadas inevitablemente una serie de alteraciones, temporales o permanentes sobre el entorno en el que se implanta.

La principal afección corresponde a la ocupación espacial de los nuevos viarios (calzadas, caminos, instalaciones auxiliares, etc.), afección de carácter permanente y que repercute en mayor o menor grado sobre todas las variables ambientales (vegetación, fauna y paisaje). Los efectos potenciales que podrían producirse y que se han detectados, son los siguientes:

- ✓ Eliminación de la vegetación por el desbroce y despeje del corredor, de las áreas anexas o de influencia de la traza de los viarios.

El movimiento de tierras conlleva imprescindiblemente el desbroce de la vegetación, derribo y arranque de individuos vegetales.

- ✓ Eliminación de la vegetación durante la toma de préstamos de la carretera y/o vertederos, instalación de plantas de producción de aglomerado asfáltico, procesado de áridos, acopios de materiales diversos (conducciones de saneamiento, eléctricos, otros), instalación del parque de maquinaria de obra y caminos de servicios.

No sólo es aplicable al objeto de la carretera, como vemos en el punto anterior, sino que también, es para todas aquellas actividades auxiliares necesarias para la construcción de la vía.

- ✓ Efectos de ahuyentación sobre los vertebrados y pérdida de los invertebrados en el desbroce de la vegetación.

Están documentados los efectos de ahuyentación creados sobre la fauna vertebrada en obras, crítico en caso de zonas de influencia de nidificación, así como la pérdida de individuos invertebrados junto a la vegetación desbrozada.

- ✓ Introducción de material biológico extraño al lugar.

Los trabajos de ajardinamiento en ocasiones producen la introducción de especies, principalmente en terraplenes, que podrían tener un carácter agresivo para la vegetación de la zona.

- ✓ Accesibilidad a áreas de vegetación o faunísticas próximas a las carreteras.

Una vez concluida la obra, tanto la carretera en sí misma, como los caminos de servicio, si los tiene, supone una accesibilidad mayor a áreas naturales, lo que se traduce en molestias a la fauna vertebrada y daños a pie de plantas, acopio de residuos urbanos entre la vegetación y en ocasiones introducción de especies alóctonas agresivas y nocivas.

- ✓ Emisión de flujo luminoso desde las luminarias de la vía.

Las vías en sus lugares iluminados suelen proyectar el haz de luz al horizonte que eventualmente puede afectar a ciertas especies de aves que vuelan bajo, como es el caso de las especies pelágicas.

- ✓ Efecto “barrera” para la fauna.

La implantación de viarios puede producir entre los invertebrados y vertebrados no voladores, una segregación de las poblaciones que puede conducir a una mayor fragilidad de sus poblaciones a nivel local o regional y aumento de su mortalidad por accidentes.

- ✓ Efectos del ruido sobre los animales de alto sentido auditivo.

En algunas especies el ruido producido durante el tránsito operativo de la vía puede suponer cambio en la distribución de las especies en el área de influencia de la carretera.

2.3.4.1.3.2. Caracterización de efectos ambientales.

En el presente apartado se realiza la caracterización de las afecciones producidas por las determinaciones de este Plan Territorial Especial y en especial de las afecciones producidas por la implantación de las nuevas vías que el PTE va a desarrollar (Circunvalación Oeste, Circunvalación Norte, Vía Litoral).

2.3.4.1.3.2.1. Tramo I. Circunvalación Oeste

Dentro de este tramo se han definido cuatro alternativas que difieren en la conexión con los principales viarios (TF-5 y TF-1) y en la concepción de la Variante de La Laguna.

El espacio sobre el que se desarrollan se corresponde principalmente con la unidad de dinámica urbana de núcleo consolidado y en consolidación en las que los valores ambientales son escasos o nulos. Además son alcanzadas las unidades de dinámica rural agrícola activo y de dinámica natural de laderas y barrancos en menor medida.

Por otro lado, dentro del espacio sobre el que se desarrollan destaca especialmente la presencia de dos condicionantes ambientales correspondientes a biotopos de especies faunísticas de interés localizadas en el entorno del aeropuerto de los Rodeos.

Seguidamente se analizan cada una de las alternativas de ordenación viaria propuestas.

Alternativa A

Dentro de esta alternativa A de la Circunvalación Oeste se diferencian tres actuaciones: una destinada a completar el anillo insular, otra conformada por la vía de ronda Sur y la TF-5 convertida en Rambla (anillo de La Laguna) y otra destinada a dar servicio a la red local de la Laguna (variante noroeste de La Laguna).

El corredor que se corresponde con el **cierre del anillo insular**, realiza un recorrido inicialmente de oeste a este y posteriormente de norte a sur, que se inicia en las proximidades de Guamasa (T.M. Tacoronte) y finaliza a la altura de El Sobradillo (T.M. Santa Cruz).

Haciendo un recorrido de la alternativa A, e identificando las unidades afectadas en sentido oeste-este, tendríamos que a su inicio y en su conexión desde la Autovía TF-5 en Guamasa, afectaría a terrenos en la totalidad ocupados por cultivos, los cuales se encuentran inmersos en su mayor parte en la unidad de dinámica urbana en consolidación.

De esta manera se alcanza el aeropuerto de Los Rodeos, junto al que se desarrolla por el sur a través de una zona de interés faunístico que se corresponde con un Área de Importancia para las Aves (Important Bird Area) IBA nº 360 “Los Rodeos-La Esperanza”. Este área destaca por ser importante para la conservación de la codorniz común, constituye un espacio de interés insular para aves invernantes y en paso, y es la mejor área en Tenerife para especies propias de los pastizales como Curruca tomillera (*ssp. Orbitalis*), Bisbita caminero (*ssp. Berthelotii*), Pardillo común (*ssp. Meadewaldoi*) y triguero.

Al sur del aeropuerto, formando parte de la segunda actuación consistente en la creación del **anillo de La Laguna**, la Alternativa A incluye un ramal para conectar con la TF-5, el cual se desarrolla en su totalidad por la unidad de dinámica urbana en consolidación. Además, formando parte de este anillo y como consecuencia de la nueva ordenación viaria, el tramo de vial perteneciente a la TF-5 que se desarrolla por La Laguna se convierte en Rambla.

Cabe decir que este ramal al sur de aeropuerto, se desarrolla por una superficie identificada como biotopo del molusco endémico *Parmacella tenerifensis*, siendo éste en principio el recurso biológico más relevante y destacado que se encuentra inmerso en el área, al tratarse del único hábitat y distribución biogeográfica conocido a nivel mundial para esta especie. Los datos básicos de descripción de la especie y su cita se resumen en los siguientes párrafos:

La especie *Parmacella tenerifensis* fue descrita por primera vez en el año 1985 cuya referencia es la siguiente: “Alonso, M. R., Ibañez, M y Díaz, J.A. (1985). *A new slug from the Canary Island. Arch. Mo/l. 116, 57-65*”.

Esta espectacular babosa de 20 cm de largo se localizó por primera vez (paratipo) en los terraplenes que se sitúan frente al CEPLAN. En 1990 se amplía el ámbito territorial de esta especie a otro punto más, merced de un nuevo encuentro de la especie: espacio comprendido entre la cabecera del aeropuerto Tenerife-Norte, Colegio Nuryana y las Facultades Universitarias de Farmacia y Biología.

Alonso, M. R., Ibañez, M., Henríquez, F.C., Valido, M.J. y Pontelira, C. E. (1990). Atlas preliminar de los moluscos terrestres endémicos de Canarias presentes en Tenerife. *Vieraea* 19, 251-265.

Actualmente esta especie se encuentra *catalogada como amenazada (EN-Endangered)* en el catálogo de la U.I.C.M. "1996 U.I.C.M. Red list of Threatened Animals. The UICM Species Survival Comisión: 70+368+10 (Baillie, J. Y Groombridge, B., eds.)".

Este molusco es un endemismo local listado como “en peligro de extinción” en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias, habita en el medio endogeo y, según datos recientes, su área de ocupación estaría entre 0,1 y 3,75 km². Su tamaño poblacional es desconocido, si bien presenta grandes fluctuaciones derivadas de las condiciones climatológicas. En años de lluvias intensas se puede observar un mayor número de ejemplares.

En esta imagen, facilitada por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, se señalan con puntos azules los lugares donde se encontraron ejemplares en una campaña realizada en 2003 y con puntos rojos las localidades de su área de distribución potencial prospectadas sin éxito. Ello no significa que en años más favorables, puedan ser encontrados también en esas localidades.



El trazado del ramal evita la afección a las zonas en las que se ha detectado la presencia de dicha especie, no obstante se cree que puede ocupar otras áreas hacia el este y sur de la zona delimitada que sí resultan interceptadas.

A continuación la Alternativa A se despega del aeropuerto y da un giro para tomar la dirección sur, en aras de completar el anillo insular. En un primer subtramo se desarrolla en dirección sureste a través de la unidad de dinámica rural agrícola activo de Los Baldíos, en busca de la unidad de dinámica urbana que se alcanza a la altura de la TF-4113. En este recorrido la alternativa evita la afección a los conos volcánicos de la unidad de dinámica natural de montañas. Asimismo se evita la afección a los elementos patrimoniales localizados en las proximidades

Desde la TF-4113 la alternativa en sentido sur se desarrolla prácticamente en su totalidad por la unidad de dinámica urbana en consolidación, hasta alcanzar el núcleo del Sobradillo donde finaliza. Previamente pasa de forma transversal sobre la unidad de dinámica natural de barrancos (barranco de los Andenes) en una pequeña longitud. Además destaca la interceptación de la unidad de dinámica natural de montañas al interceptar el cono volcánico de Los Giles en su ladera oeste.



Paso de la alternativa A por el Barranco de Los Andenes

El subtramo que conforma la **Variante Noroeste de La Laguna** asociado a esta Alternativa A, parte de la autovía TF-5 al sur de La Laguna, se dirige en sentido oeste hacia Los Baldíos y bordea el aeropuerto de Los Rodeos por el Sur a través de la falda de la Montaña de la Mina y al sur del ramal de conexión con la TF-5 descrita. A lo largo de este recorrido, la alternativa se desarrolla por la unidad de dinámica urbana en consolidación, salvo en un pequeño tramo en el que intercepta la unidad de cultivos y montañas. En este tramo al igual que sucede con el corredor correspondiente al cierre del anillo insular, se pasa sobre el biotopo de la *Parmacella tenerifensis* así como a través de la IBA nº 360 “Los Rodeos-La Esperanza”.

Alcanzado este punto, realiza un giro de 90° y toma la dirección norte, cruzando el aeropuerto y su área de expansión de forma soterrada. A continuación la alternativa circunvala La Laguna, rodea la Mesa Mota y continúa avanzando en túnel bajo la Gorgolana hacia la carretera TF-13 a Tegueste con cuya conexión finaliza. La alternativa incluye en este subtramo dos ramales de conexión con las carreteras de La Laguna, uno que se desarrolla a través de campos de cultivo y pasa por las proximidades de la ermita de San Diego, evitándola y un ramal de comunicación con la TF3 al norte del casco urbano. En este

recorrido la Alternativa A se desarrolla en gran parte alternando la unidad de dinámica rural agrícola activo y de dinámica urbana en consolidación que se desarrolla en los alrededores del casco urbano de La Laguna. Además rodea la unidad de dinámica natural forestal arbolado que limita por el noroeste a la vega de La Laguna, donde en la actualidad se encuentra instalada un área recreativa (Mesa Mota), y atraviesa esta unidad de forma soterrada por lo que se evita en gran medida su afección.

Por lo tanto, la alternativa A se desarrolla prácticamente en su totalidad sobre suelos intervenidos de limitado valor naturalístico, tratándose principalmente de comunidades de malas hierbas y herbazales, sin contar con los cultivos, sin trascendencia para la conservación desde el punto de vista botánico.

Además desde el punto de vista faunístico destaca la interceptación de dos áreas de interés faunístico, como son la IBA Los Rodeos – La Esperanza y el hábitat potencial de la *Parmacella tenerifensis*. El trazado evita la afección a las zonas en las que se ha detectado la presencia de *Parmacella tenerifensis*, no obstante se cree que puede ocupar otras áreas hacia el este y sur de la zona delimitada que si son interceptadas. Esta situación obliga a dedicar un espacio particular en el Plan, destinado a determinar la situación concreta de esta especie para posteriormente diseñar las posibles medidas de intervención para su conservación.

El efecto es por tanto inicialmente significativo, a falta de la caracterización en detalle que se ejecutará en el estudio de Ámbito específico.

Por otro lado, hay que destacar que tal y como se ha comentado, como consecuencia de la nueva ordenación viaria, el tramo de vial perteneciente a la TF-5 que se desarrolla por La Laguna se descongestionará de tráfico y pasará a convertirse en un viario urbano con glorietas a nivel. Esta circunstancia dará lugar a una mejora de las condiciones ambientales del casco urbano con la reducción de emisiones de ruido y atmosféricas.

Alternativa B

La Alternativa B de la Circunvalación Oeste se estructura de forma similar a la Alternativa A descrita, diferenciándose dos infraestructuras: una destinada a completar el anillo insular, y otra destinada a dar servicio a la red local de la Laguna y su conexión con la TF-5 (anillo de La Laguna).

El corredor que se corresponde con el **cierre del anillo insular**, realiza un recorrido inicialmente de oeste a este y posteriormente de norte a sur, que se inicia en las proximidades de Guamasa (T.M. Tacoronte) y finaliza a la altura de El Sobradillo (T.M. Santa Cruz).

Los primeros 4.500 metros se realizan de forma común con la alternativa A (con excepciones en la ubicación de enlaces). Haciendo un recorrido de la alternativa e identificando las unidades afectadas en sentido oeste-este, tendríamos que a su inicio y en su conexión desde la Autovía TF-5 en Guamasa, afectaría a terrenos en la totalidad ocupados por cultivos, los cuales se encuentran inmersos en su mayor parte en la unidad de dinámica urbana en consolidación.

De esta manera se alcanza el aeropuerto de Los Rodeos, junto al que se desarrolla por el sur a través de una zona que destaca por su interés faunístico al estar recogida como un Área de Importancia para las Aves (Important Bird Area), IBA nº 360 “Los Rodeos-La Esperanza”. Este área destaca por ser importante para la conservación de la codorniz común, constituye un espacio de interés insular para aves invernantes y en paso, y es la mejor área en Tenerife para especies propias de los pastizales como Curruca tomillera (*ssp. Orbitalis*), Bisbita caminero (*ssp. Berthelotii*), Pardillo común (*ssp. Meadewaldoi*) y triguero.

Al sur del aeropuerto, la Alternativa B incluye un ramal para conectar con la TF-5 igualmente común con el ramal de la Alternativa A, el cual se desarrolla en su totalidad por la unidad de dinámica urbana en consolidación. Cabe decir que este ramal se desarrolla por una superficie identificada como biotopo del molusco endémico *Parmacella tenerifensis*, siendo éste en principio el recurso biológico más relevante y destacado que se encuentra inmerso en el área, al tratarse del único hábitat y distribución biogeográfica conocido a nivel mundial para esta especie. Los datos básicos de descripción de la especie y su cita se resumen en los siguientes párrafos:

La especie *Parmacella tenerifensis* fue descrita por primera vez en el año 1985 cuya referencia es la siguiente: “Alonso, M. R., Ibañez, M y Díaz, J.A. (1985). *A new slug from the Canary Island. Arch. Mo/l. 116, 57 65*”.

Esta espectacular babosa de 20 cm de largo se localizó por primera vez (paratipo) en los terraplenes que se sitúan frente al CEPLAN. En 1990 se amplía el ámbito territorial de esta especie a otro punto más, merced de un nuevo encuentro de la especie: espacio comprendido entre la cabecera del aeropuerto Tenerife-Norte, Colegio Nuryana y las Facultades Universitarias de Farmacia y Biología.

Alonso, M. R., Ibañez, M., Henríquez, F.C., Valido, M.J. y Pontelira, C. E. (1990). Atlas preliminar de los moluscos terrestres endémicos de Canarias presentes en Tenerife. *Vieraea* 19, 251-265.

Actualmente esta especie se encuentra *catalogada como amenazada (EN-Endangered) en el catálogo de la U.I.C.M. "1996 U.I.C.M. Red list of Threatened Animáis. The UICM Species Survival Comisión: 70+368+10 (Baillie, J. Y Groombridge, B., eds.)"*.

El trazado del ramal evita la afección a las zonas en las que se ha detectado la presencia de dicha especie. No obstante se cree que puede ocupar otras áreas hacia el este y sur de la zona delimitada por las que se desarrolla.

La Alternativa B se despega del aeropuerto y da un giro para tomar la dirección sur en aras de completar el anillo insular. La práctica totalidad del recorrido, hasta el final de la alternativa en la zona de El Sobradillo, se realiza por la unidad de dinámica urbana en consolidación, con la salvedad de las interceptaciones de la unidad de dinámica natural de barrancos (barranco de los Andenes), minimizada al realizar su cruce de forma perpendicular a su desarrollo, y a la unidad de dinámica natural de montañas, ya que se intercepta el cono volcánico de Los Giles en su ladera oeste.

El subtramo que conforma el **anillo de La Laguna** asociado a esta alternativa B, parte de la autovía TF-5 y bordea el aeropuerto por el norte en sentido este-oeste. En este desarrollo se intercepta una de las zonas de mayor valor ambiental ya que se corresponden con las áreas en las que potencialmente podría localizarse el molusco endémico *Parmacella tenerifensis*.

Posteriormente tras alcanzar la zona de Llano de San Lázaro, la alternativa da un giro, toma la dirección norte y conecta con la TF-5 a través de la unidad de dinámica urbana en consolidación en una zona ocupada por cultivos. Posteriormente retoma la dirección oeste-este y se adentra en el núcleo urbano de La Laguna, realizando todo este desarrollo por la unidad de dinámica urbana consolidada, finalizando al norte de dicho núcleo en la conexión con la carretera TF-121.

Por lo tanto, la alternativa B se desarrolla prácticamente en su totalidad sobre suelos intervenidos de limitado valor naturalístico, tratándose principalmente de comunidades de malas hierbas y herbazales, sin contar con los cultivos, sin trascendencia para la conservación desde el punto de vista botánico.

No obstante destaca la afección al hábitat de la *Parmacella tenerifensis* al desarrollarse parte del anillo de la Laguna por zonas en las que según los datos consultados se ha detectado su presencia.

Por tanto, desde el punto de vista faunístico destaca la interceptación de dos áreas de interés faunístico, como son la IBA Los Rodeos – La Esperanza y el hábitat potencial de la *Parmacella tenerifensis*.

Esta situación obliga a dedicar un espacio particular en el Plan, destinado a determinar la situación concreta de esta especie para posteriormente diseñar las posibles medidas de intervención para su conservación.

El efecto es por tanto inicialmente significativo, a falta de la caracterización en detalle que se ejecutará en el estudio de Ámbito específico.

Alternativa C

Esta alternativa junto con las propuestas como A y B, completa el anillo insular. Por lo tanto su inicio se encuentra en la zona del Sobradillo donde finalizan las Alternativas A y B y finaliza en la conexión con la TF-1 en las proximidades de Candelaria.

La alternativa C planteada para esta nueva ordenación viaria se inicia en las proximidades del núcleo de El Sobradillo, en la unidad de dinámica urbana residencial consolidada. Desde aquí toma la dirección sur desarrollándose a través de la unidad de dinámica urbana en consolidación en un breve recorrido hasta interceptar la unidad de dinámica natural de barrancos, concretamente al barranco de la Monja.

Hasta aquí el trazado es prácticamente común con la otra alternativa propuesta para este subtramo, alternativa D. Una vez cruzado el barranco, se separa y toma la dirección suroeste bordeando la unidad de dinámica urbana residencial consolidado, y desarrollándose por la unidad de dinámica urbana en consolidación así como industrial y equipamientos, al interceptar la cantera de Montaña Talavera.



Cantera de Montaña Talavera

A continuación, bordea por el oeste la zona consolidada de El Tablero, tras lo cual se desarrolla por una zona de mayor interés ambiental, asociada a la unidad de dinámica natural de barrancos que se corresponde con los barrancos del Chorrillo y La Higueras.

En esta zona se pasa muy cerca de tres elementos patrimoniales. En primer lugar se pasa dejando al oeste una cueva natural utilizada como hábitat en época prehistórica, que presenta claros signos de reutilización histórica tanto agrícola como pastoril. Se trata de una cueva de amplio umbral con buenas condiciones de habitabilidad. Además en la margen opuesta del barranco se localizan varias cavidades que debieron conformar junto con esta un pequeño poblado.

Al este, de la alternativa, en el mismo barranco de El Chorrillo, se identifican canales y cazoletas ubicadas en un afloramiento tobáceo bastante deteriorado por la acción de los agentes atmosféricos y por la presión antrópica. Finalmente este mismo tipo de elemento patrimonial, canales y cazoletas, se localizan en el siguiente barranco sobre el que pasa la alternativa C, quedando al oeste de la misma. Sobresale del conjunto un ancho canal, cuyo sinuoso recorrido sigue la orientación natural de la pendiente S-N.

A partir de este punto, la alternativa da un cambio en cuanto a la naturalidad de los terrenos atravesados y se interna por zonas de mayor valor ambiental asociados a la unidad de dinámica natural. En primer lugar se trata de la subunidad de laderas, donde en este caso encuentra presencia el tabaibal amargo (de *Euphorbia obtusifolia*) que en esta zona se intercala con otras áreas de vegetación, y de comunidades de suelos intervenidos (cultivos y jarales, más específicamente). Existen puntualmente algunas bolsas localizadas intercaladas y disyuntas de cardonal o de tabaibal dulce.

A continuación penetra en la unidad de barrancos que en esta zona se encuentra asociada al Barranco Hondo, Las Moradillas, Sabina, Rosario y Los Juncos.

Posteriormente la alternativa continúa descendiendo hacia la costa y llega a la zona consolidada de Barranco Hondo continuando de forma descendente por las laderas aún naturalizadas existentes entre Barranco Hondo y Candelaria. Aquí se encuentra el biotopo de la especie *Hemicycla plicaria*, recogida en la categoría de sensible a la alteración de su hábitat dentro de los invertebrados y moluscos del Decreto 151/2001, de 23 de julio, por el que se crea el catálogo de Especies Amenazadas de Canarias. Su grado de distribución se localiza en torno a las inmediaciones de la localidad de Candelaria, en altitud hasta los 300

metros sobre el nivel del mar, con mayor presencia en la superficie que forma el triángulo entre las Caletillas, Playa de la Viuda y la Localidad de Araya.

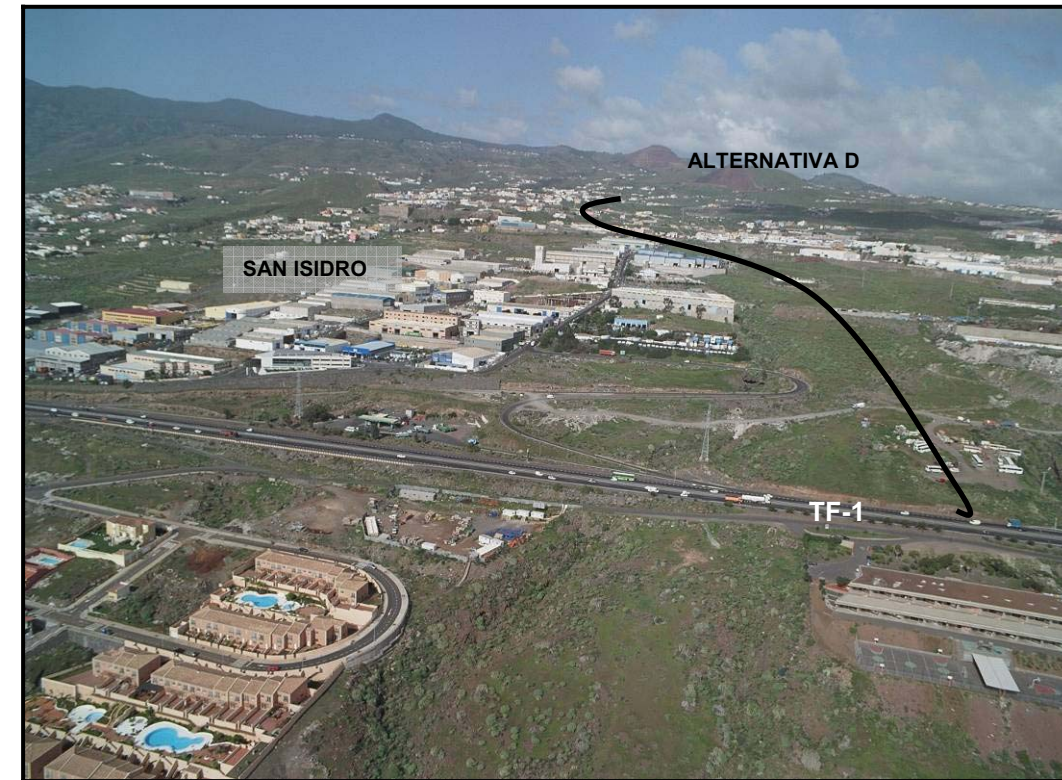
El final de la alternativa C se localiza en la confluencia con la TF-1, en las proximidades de Candelaria en las proximidades de la unidad de costa de alto valor ambiental.

Por lo tanto la alternativa C del tramo I se desarrolla por diferentes unidades homogéneas, dando lugar a afecciones significativas, destacando las afecciones a las unidades de dinámica natural de barrancos, laderas y costas de alto valor ambiental. Este valor se ve además incrementado por la presencia potencial de la especie endémica *Hemicycla plicaria*.

Alternativa D

Esta alternativa junto con las propuestas como A y B, completa el anillo insular. Su inicio se encuentra en la zona del Sobradillo y finaliza en la conexión con la TF-1 al sur de Añaza.

La totalidad del recorrido se realiza sobre suelos intervenidos correspondientes a la unidad de dinámica urbana mayoritariamente en consolidación, los cuales se encuentran actualmente ocupados por cultivos del sur. Se trata de suelos que, en comparación con los de cultivos del norte, tienen menor diversidad agrícola y faunística siendo éstas las características del territorio atravesado hasta alcanzar el punto final en la confluencia con la TF-1 donde se plantea una conexión. Destaca en este punto la proximidad de diversos elementos patrimoniales de carácter arqueológico en las laderas de Boca Cangrejo.



Alternativa D en su tramo final en la conexión con la TF-1.

Por lo tanto la alternativa D en cuanto a efectos ambientales, no da lugar a afecciones significativas perteneciendo en general, tanto los terrenos directamente afectados como los que se encuentran en ambas márgenes, a la unidad de dinámica urbana a la que es frecuente la asociación de estas infraestructuras.

La actividad antrópica se deja especialmente sentir en la parte más septentrional de la alternativa, donde la influencia de la actual autopista TF-1 ha creado una banda simétrica anexa a las dos cunetas de la vía, siendo frecuente la presencia de zonas consolidadas e industriales. Es precisamente un polígono industrial el que hace necesaria la realización de un giro al final de la alternativa para conectar con la TF-1.

2.3.4.1.3.2.2. Tramo II. Circunvalación norte

Dentro del tramo II se han propuesto dos alternativas, Norte y Sur de las cuales la norte se desarrolla en mayor medida por la unidad de dinámica natural del macizo de Anaga. Esta unidad ambiental se encuentra directamente relacionada con la delimitación del Parque Rural de Anaga, uno de los sectores de mayor calidad ambiental del área metropolitana en el que se enmarca el Plan. Seguidamente se analizan desde el punto de vista ambiental las alternativas de ordenación viaria para la Circunvalación Norte, definidas en el apartado 4 del presente documento.

Alternativa Norte

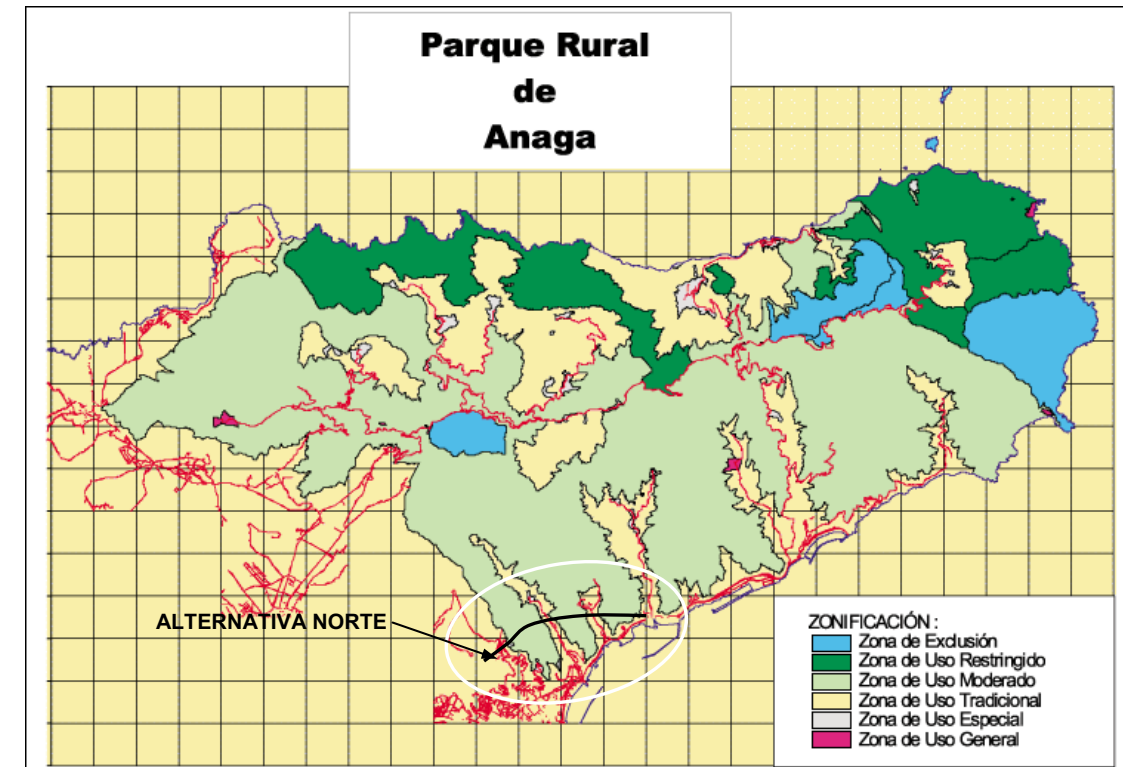
La alternativa Norte del tramo II se inicia en las estribaciones del macizo de Anaga, en las proximidades del barranco del Bufadero, al noreste del área estudiada.

A partir de este punto el trazado se desarrolla en dirección oeste adentrándose en el Parque Rural de Anaga, pasando por el fondo de los núcleos consolidados que se asientan en los barrancos de Valleseco y Tahodio.

La afección al Parque Rural de Anaga es la primera afección ambiental identificada para esta alternativa. Este Parque Rural cuenta con un instrumento de ordenación del territorio aprobado, el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) de fecha de 14 Mayo 1996. En este PRUG se realiza una zonificación del espacio tal y como se refleja en la figura adjunta.

La alternativa Norte propuesta, se desarrolla a través de este espacio natural a lo largo de sus primeros 2.500 metros, en una zona que el PRUG recoge como Zona de Uso Moderado.

Estas zonas dentro del Parque, se caracterizan por tener un carácter heterogéneo, por lo general bastante antropizado, que conforma un paisaje comprometido entre el uso tradicional agropecuario y la presión urbana de la periferia de Santa Cruz, encontrándose ocasionalmente mezclado con áreas de aspecto seminatural ocupadas en la actualidad por matorrales seriales o permanecen como pastizales nitrófilos o subnitrófilos en dominio de antiguos cultivos abandonados).



Zonificación del Parque Rural de Anaga incluida en el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG).

Según el PRUG la características de esta zona en cuanto a usos son:

Zonas de uso moderado: constituidas por aquellas superficies que permitan la compatibilidad de su conservación con actividades y equipamientos educativo-ambientales y recreativas. Su finalidad será la conservación general o concreta de los recursos, admitiéndose un moderado desarrollo de servicios e infraestructura no pesada. No se permitirán nuevas roturaciones de terrenos, incluso cuando no supongan cambios de uso del suelo. En esta zona no se permitirá la construcción de nuevas pistas o carreteras, como no sea en lugares colindantes con zonas de uso tradicional y con el fin de mejorar las infraestructuras dentro de estas últimas.

La intensidad de esta afección se encuentra atenuada por el desarrollo de la alternativa en túnel por el mencionado Parque. Estos túneles son necesarios para salvar las escarpadas laderas de los barrancos interceptados (Valleseco y Tahodio). Asimismo la presencia de túneles, evita la afección a diversos polígonos asociados a los hábitats de la Directiva 92/43, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres y que se encuentran localizados en el interior del Parque. Estas comunidades se corresponden con los hábitats *Periploco laevigatae-Euphorbietum canariensis* (5333) y *Aeonietum lindleyi* (8320).



La salida del parque rural se realiza al sur del elemento patrimonial “Urbanización Ifara” (SC-13) que se corresponde con un conjunto de cuevas de posible funcionalidad sepulcral.

Seguidamente la alternativa se dirige hacia Los Campitos y se desarrolla a media ladera por las estribaciones de la cordillera de Anaga, a través de las laderas de las Mesas y de Montaña Guerra por las unidades de dinámica natural de laderas, barrancos (Bco de Carmona) y montañas. La Montaña de Guerra es otro elemento de interés ambiental en el contexto en el que se desarrolla el Plan ya que se trata de un área con alto interés geomorfológico, ecológico y/o paisajístico.

El desarrollo de la alternativa por esta zona se realiza con una alternancia de túneles que minimizan en gran medida la afección a estos lugares de interés ambiental. No obstante en la ladera asociada al monte de las Mesas se encuentra delimitado un hábitat relacionado con la Dir. 92/43, asociado a la comunidad del cardonal (5333) *Periploco laevigatae-Euphorbietum canariensis* que resultará afectado por el enlace previsto de acceso a Vistabella.

Posteriormente, la alternativa se desarrolla por la unidad de dinámica rural agrícola abandonado localizada al norte de Finca España, planteando dos túneles alternos, con un corredor común con la alternativa Sur propuesta para este tramo, pasando ambas de forma soterrada por las proximidades del elemento patrimonial “Pico de la Fuente del Lomo” (L-9) y “Pico Cho Canino” (L-6). Ambos elementos consisten en cabañas de época prehistórica muy deterioradas en cuyos alrededores se ha detectado material disperso de filiación aborigen.

Seguidamente se dirige nuevamente hacia el barranco de Santos que es alcanzado en la zona de Gracia donde finaliza la alternativa.

Por lo tanto, la alternativa Norte del tramo II da lugar a afecciones de carácter significativo ya se desarrolla por la unidad de dinámica natural del macizo montañoso de Anaga, coincidiendo con la delimitación del Parque Rural. La zona interceptada se corresponde con una zona de Uso Moderado establecida en el PRUG, siendo una de las principales afecciones a que da lugar la alternativa. Asimismo destacan como afecciones a zonas de interés ambiental, las realizadas sobre la unidad de dinámica natural de barrancos y de montañas, con la interceptación del barranco de Carmona, tributario del barranco de Santos, y de la Montaña de Guerra.

Por otro lado, hay que destacar que la ordenación viaria que se alcanzará con la implantación de la nueva infraestructura, mejorará las actuales condiciones de tráfico de los núcleos consolidados de Santa Cruz y La Laguna, con la consiguiente mejora de las condiciones ambientales en los mismos en cuanto a reducción de las emisiones tanto de ruido como de gases.

Alternativa Sur

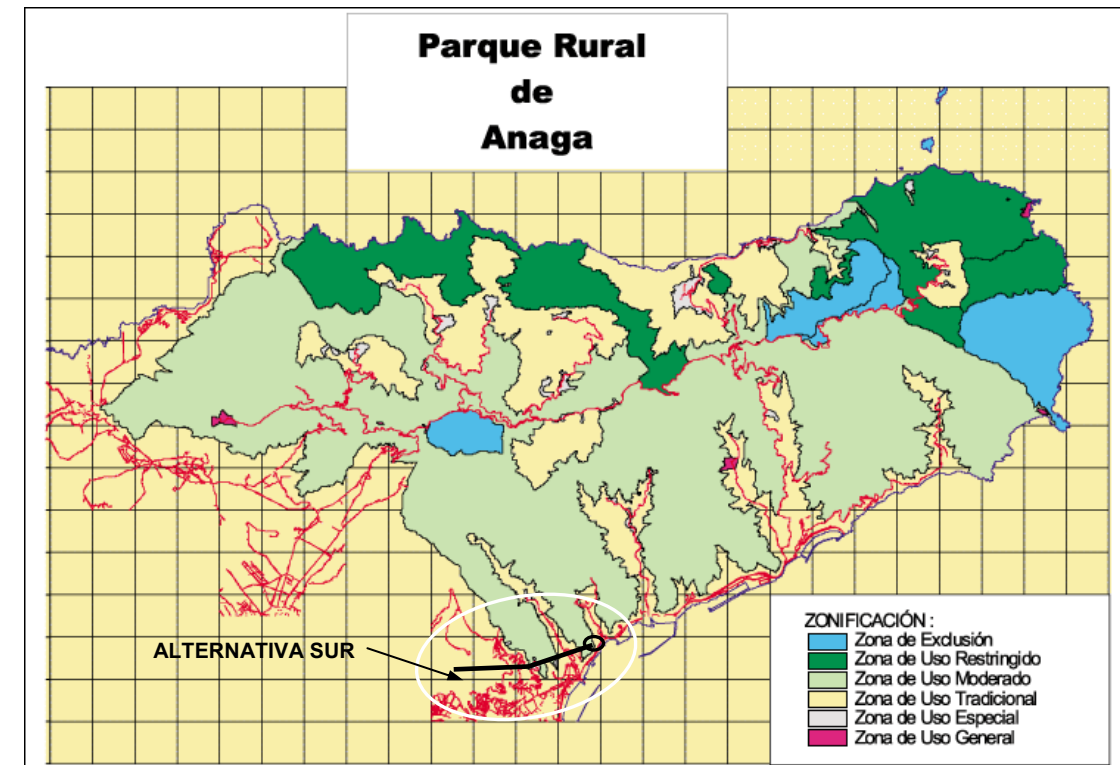
El trazado se inicia en la conexión con la carretera TF-111 en las proximidades de Valleseco, al este del área de estudio. A partir de este punto la alternativa se dirige en dirección sur-oeste interceptando en los primeros metros las estribaciones del Parque Rural de Anaga siendo ésta la primera afección detectada, analizándose a continuación.



Inicio de la Alternativa Sur

El Parque Natural de Anaga cuenta como instrumento de ordenación del territorio con el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) de fecha de 14 Mayo 1996. En este PRUG se realiza una zonificación del espacio tal y como se refleja en la figura adjunta.

La alternativa sur propuesta, intercepta ligeramente este espacio en su inicio, en una zona que el PRUG recoge como Zona de Uso Moderado. Estas zonas dentro del parque, se caracterizan por tener un carácter heterogéneo, por lo general bastante antropizado, que conforma un paisaje comprometido entre el uso tradicional agropecuario y la presión urbana de la periferia de Santa Cruz, encontrándose ocasionalmente mezclado con áreas de aspecto seminatural ocupadas en la actualidad por matorrales seriales o permanecen como pastizales nitrófilos o subnitrófilos en dominio de antiguos cultivos abandonados).



Zonificación del Parque Rural de Anaga incluida en el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG).

Según el PRUG la características de esta zona en cuanto a usos son:

*Zonas de uso moderado: constituidas por aquellas superficies que permitan la compatibilidad de su conservación con actividades y equipamientos educativo-ambientales y recreativas. Su finalidad será la conservación general o concreta de los recursos, admitiéndose un moderado desarrollo de servicios e infraestructura no pesada. No se permitirán nuevas roturaciones de terrenos, incluso cuando no supongan cambios de uso del suelo. **En esta zona no se permitirá la construcción de nuevas pistas o carreteras, como no sea en lugares colindantes con zonas de uso tradicional y con el fin de mejorar las infraestructuras dentro de estas últimas.***

Este aspecto se ve minimizado por tratarse de una zona periférica del Parque en contacto con la unidad de dinámica urbana residencial consolidada y por desarrollarse en túnel bajo La Atalaya.

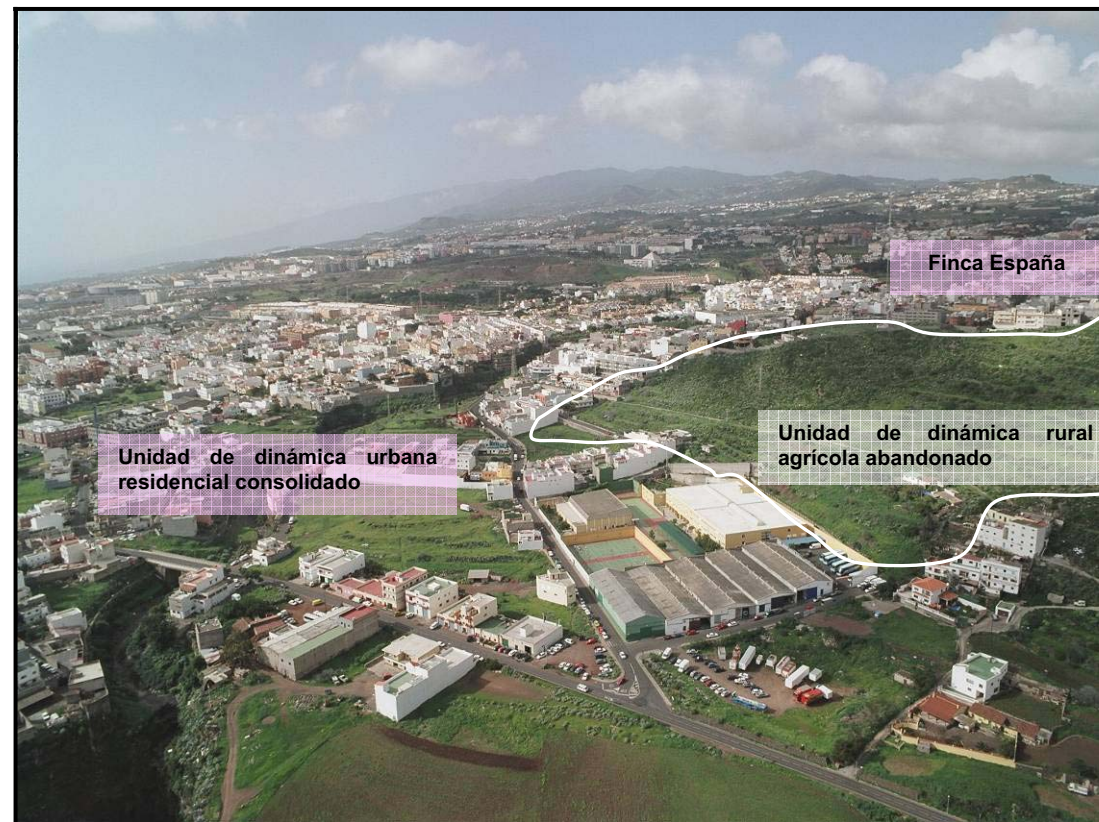
Seguidamente, mediante dos nuevos túneles bajo el Pico de la Meseta y Las Mesas, la alternativa Sur se dirige hacia el barranco de Santos pasando próximo a los elementos patrimoniales SC-8 y SC-9, asociados a cuevas naturales empleadas como hábitat en época prehistórica de escaso interés y bajo nivel de conservación..

A partir de aquí la alternativa se desarrolla por el límite entre la unidad de dinámica urbana residencial consolidado con la unidad de dinámica natural de barrancos, bordeando el casco urbano de Santa Cruz - La Laguna. De esta manera la alternativa Sur no da lugar a nuevas estructuraciones del territorio sino que no hace más que reforzar el límite al crecimiento del casco urbano de la conurbación Santa Cruz -La Laguna, que actualmente realiza de forma natural el barranco de Santos.



Posteriormente la alternativa se desvía ligeramente de su trayectoria este -oeste para evitar el núcleo consolidado de Finca España, planteando dos túneles alternos en un corredor común con la alternativa Norte propuesta para este tramo, y pasando ambas de forma soterrada por las proximidades de los elementos de patrimonio “Pico de la Fuente del Lomo” (L-9) y “Pico Cho Canino” (L-6). Ambos elementos se corresponden con cabañas de época prehispanica muy deterioradas en cuyos alrededores se ha detectado material disperso de filiación aborigen.

Seguidamente se dirige nuevamente hacia el barranco de Santos que es alcanzado en la zona de Gracia donde finaliza. A lo largo de este recorrido la alternativa se desarrolla por la unidad de dinámica rural de cultivos abandonados con un interés desde el punto de vista ambiental medio.



Por lo tanto, la mayor parte de la alternativa Sur propuesta se desarrolla por zonas muy antropizadas, asociadas a la unidad de dinámica urbana residencial consolidado. Como aspectos ambientales más relevantes, destaca en primer lugar la interceptación del Parque Rural de Anaga en su inicio, minimizada por su desarrollo al limite en túnel en su mayor parte.

Por otro lado, la proximidad de las unidades de dinámica natural de laderas y de barrancos, son otros aspectos a destacar ya que cuentan con valores naturales de interés. La afección a las Mesas es inexistente debido al planteamiento de un túnel. En cuanto a la unidad de barrancos, ésta es interceptada en dos ocasiones en las que el barranco de Santos es cruzado por la Alternativa Sur.

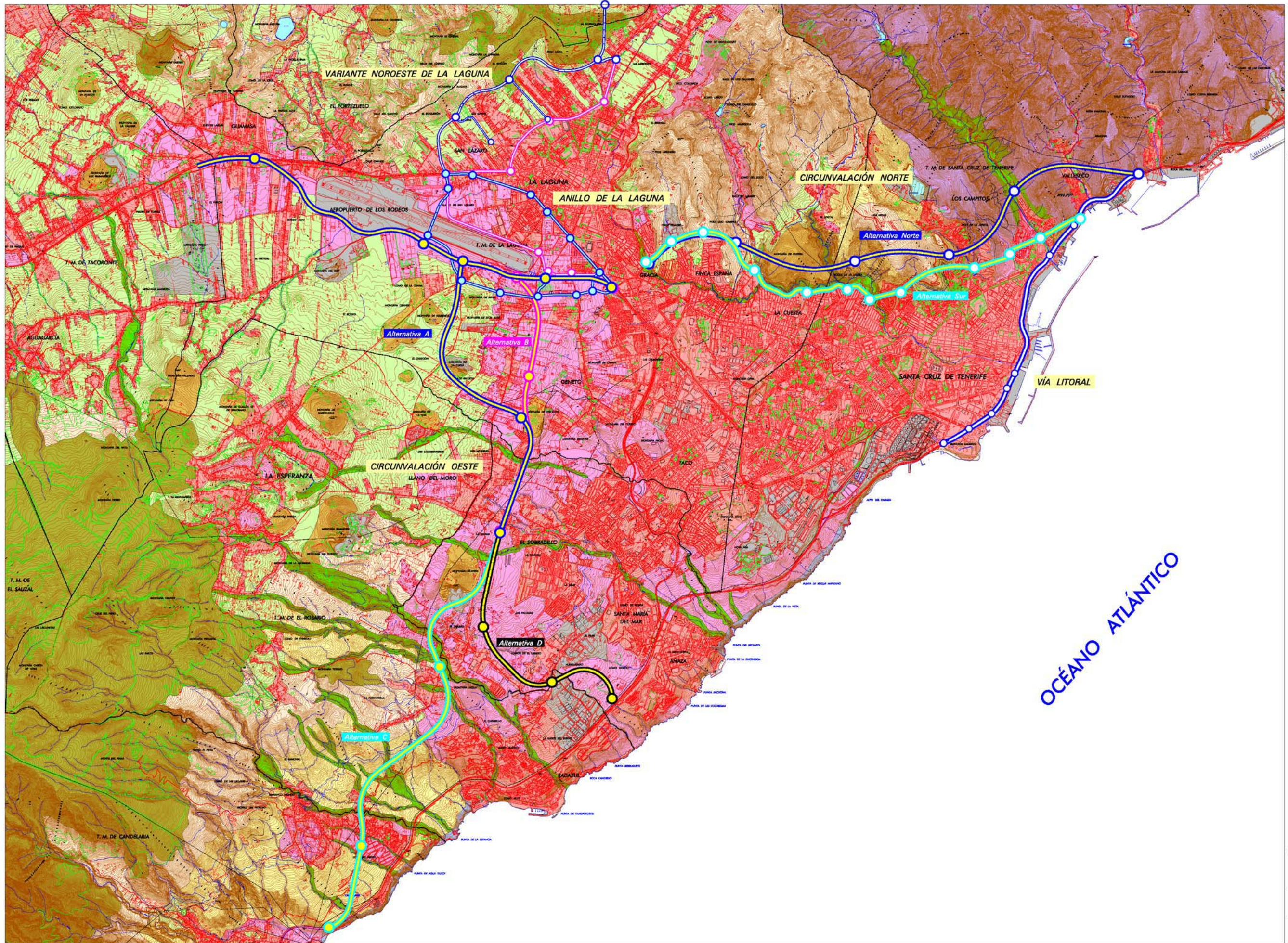
En otro orden de cosas hay que destacar que, al igual que sucede con la Alternativa Norte, la nueva ordenación viaria que surgirá de la implantación de la nueva infraestructura, mejorará las actuales condiciones de tráfico de los núcleos consolidados de Santa Cruz y La Laguna, con la consiguiente mejora de las condiciones ambientales en los mismos en cuanto a reducción de las emisiones tanto de ruido como de gases.

2.3.4.1.3.2.3. Tramo III. Vía Litoral de Santa Cruz

Este último tramo únicamente incluye una actuación que se desarrolla por el borde litoral de Santa Cruz.

La alternativa propuesta se desarrolla sobre la actual TF-1 entre Montaña Lazareto y las proximidades del barranco de Bufadero. En su desarrollo da lugar a la ocupación de las unidades de dinámica urbana industrial y equipamientos y a la residencial consolidado ninguna de las cuales posee valores ambientales de importancia. Únicamente destaca con carácter ambiental y su proximidad la unidad de dinámica natural de laderas en la zona de Valleseco así como por su valor patrimonial y proximidad la iglesia de la Concepción y la ermita de San Telmo, ambos declarados Bienes de Interés Cultural con categoría de Monumento Histórico. Especialmente próximo se encuentra la ermita de San Telmo, tratándose de un edificio con una sola nave y planta rectangular, construido en el s.XVI en honor a San Telmo, patrón de los marinos. Es posiblemente el edificio más antiguo de Santa Cruz, se dice que en ella se celebró la ceremonia fundacional de la ciudad en 1494.

En los siguientes planos se puede observar el desarrollo de los diferentes viales de ordenación definidos sobre las diferentes unidades ambientales homogéneas en las que se encuentra estructurado el territorio y con respecto a los principales condicionantes ambientales del área estudiada.



LEYENDA

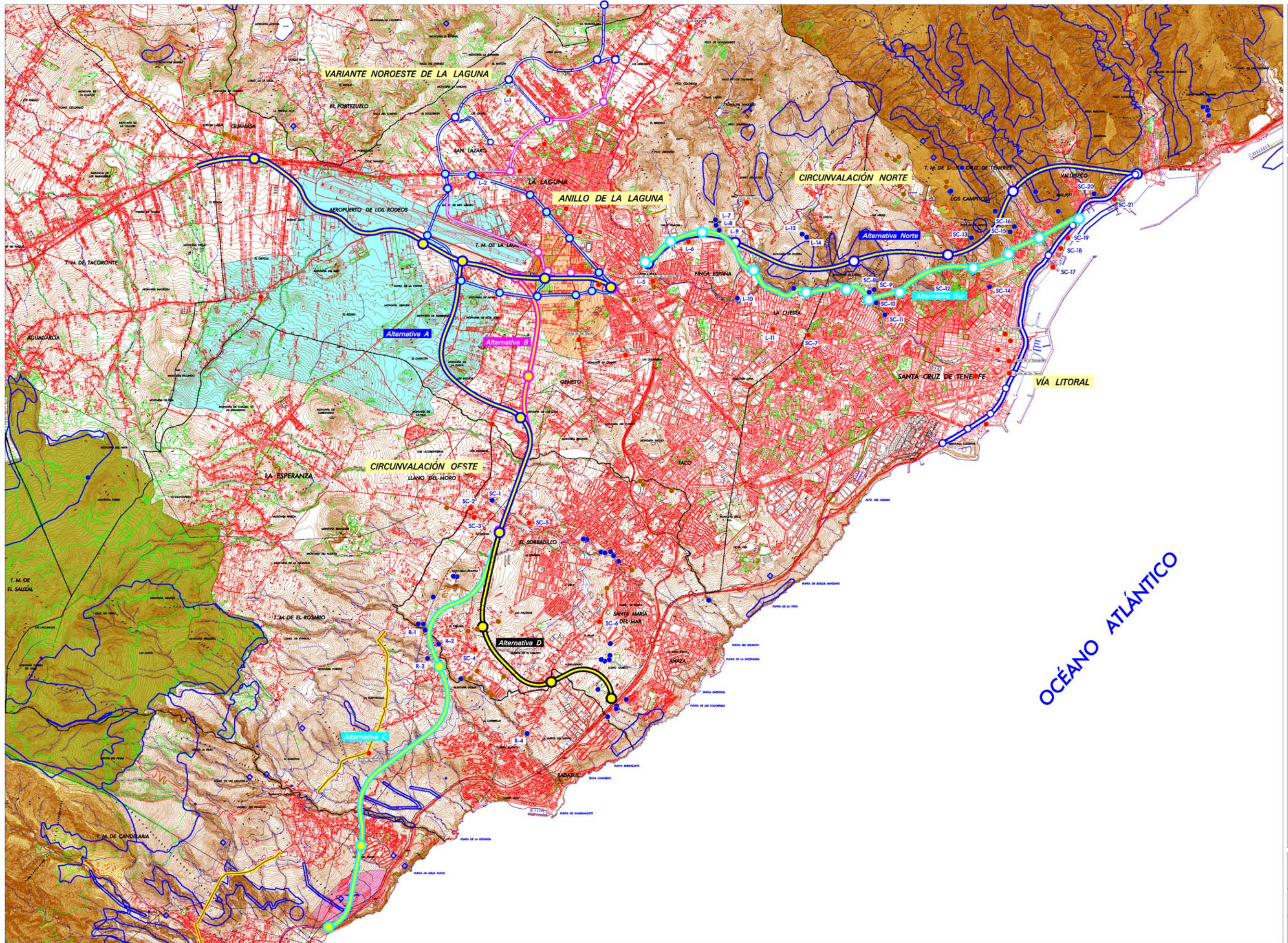
- UNIDAD DE DINÁMICA NATURAL
- MACIZO DE ANAGA
 - MONTAÑAS
 - BARRANCOS
 - FORESTAL ARBOLADO
 - LADERAS
 - COSTAS
- UNIDAD DE DINÁMICA RURAL
- AGRÍCOLA
 - AGRÍCOLA ABANDONADO
- UNIDAD DE DINÁMICA URBANA
- INDUSTRIAL Y EQUIPAMENTOS
 - RESIDENCIAL CONSOLIDADO
 - EN CONSOLIDACIÓN

OCEANO ATLANTICO

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



LEYENDA

- PARQUE RURAL DE ANAGA
- PAISAJE PROTEGIDO DE LAS LAGUNETAS
- PARQUE NATURAL CORONA FORESTAL
- IBA LOS RODEOS - LA ESPERANZA
- HÁBITATS DIR. 92/43
- BIOTOPOS DE INTERÉS
- Colandrella rufescens rufescens*
- Parcela tinerifensis Zona de presencia detectada
- Hemycyba plicaria*
- ELEMENTO PATRIMONIAL**
- Elemento arquitectónico
- Elemento arqueológico
- Elemento etnográfico
- Conjunto histórico
- Sitio histórico

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

PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES

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