

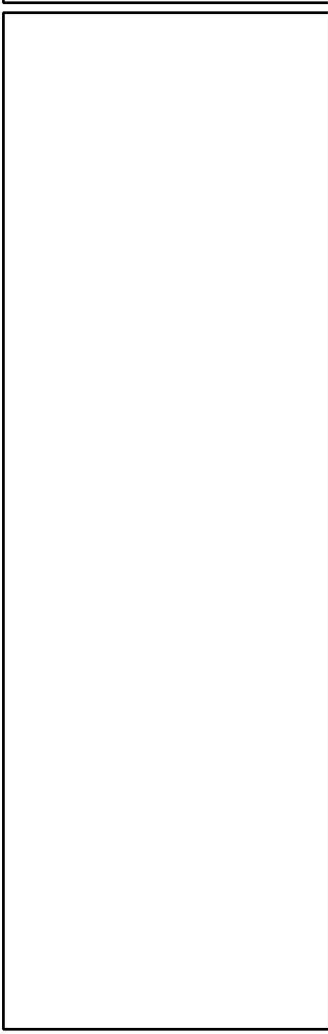
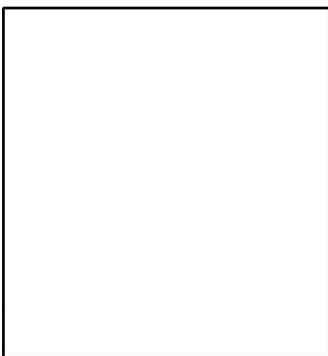
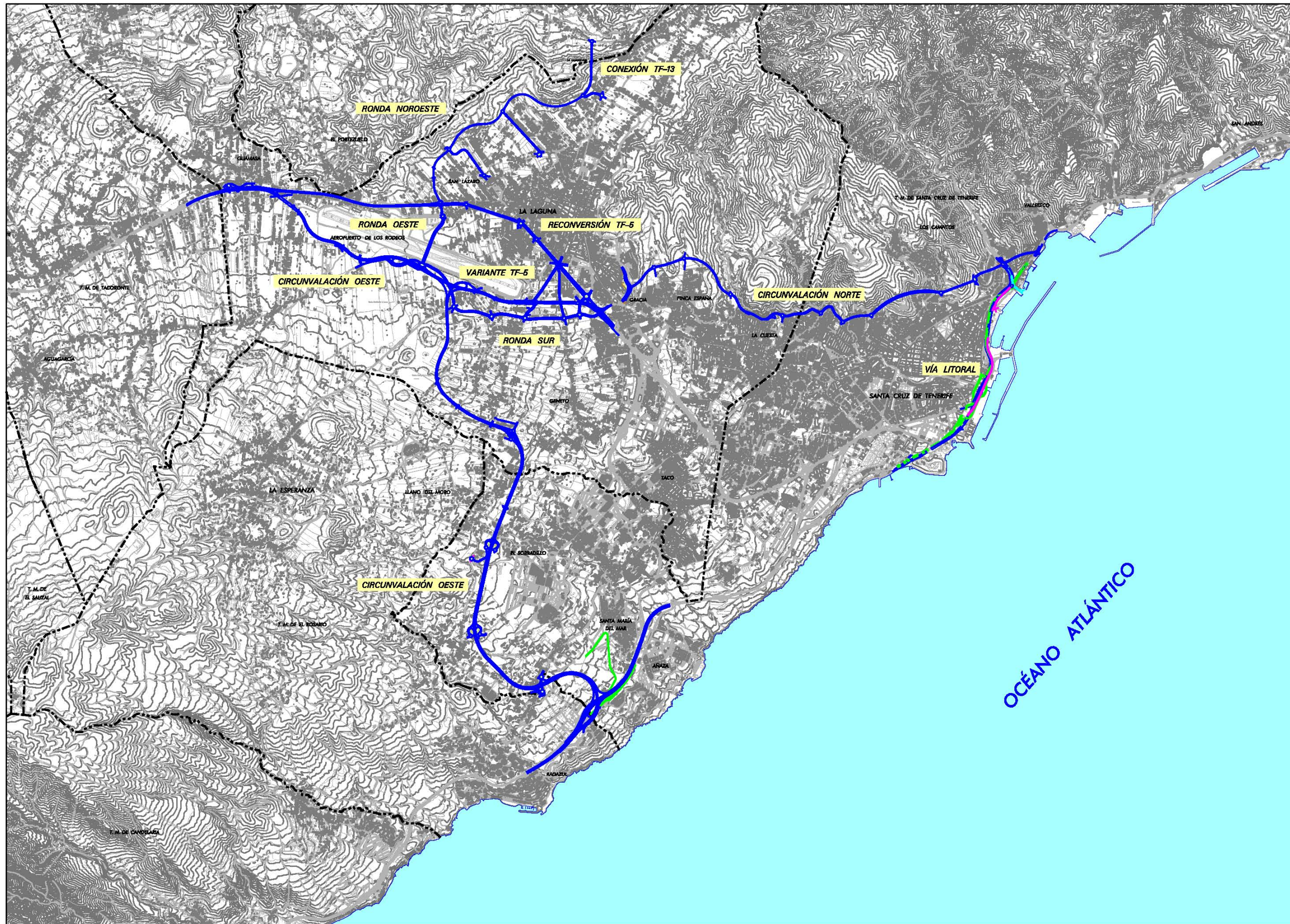
### **3.3.3. DEFINICIÓN DE LA SOLUCIÓN PROPUESTA**

### 3.3.3. Definición de la solución propuesta

En el presente apartado se realiza la descripción de las alternativas definidas para cada una de las infraestructuras objeto del Plan, las cuales se han dividido según la siguiente clasificación:

- Circunvalación Oeste, unión de los corredores insulares que discurre al oeste de la conurbación Santa Cruz-La Laguna
- Circunvalación Norte, vía de conexión entre Santa Cruz y La Laguna que discurre por las estribaciones del macizo de Anaga dotando de accesibilidad a los barrios altos de Santa Cruz.
- Vía litoral, eje que discurre por el frente marítimo de Santa Cruz, soterrado en la mayor parte de su recorrido, y que permite independizar los tráficos urbanos de los de medio/largo recorrido y de los propios del Puerto de Santa Cruz.
- Anillo de La Laguna, que incluye las diferentes actuaciones propuestas en el ámbito del núcleo urbano de La Laguna, entre las que se encuentran las siguientes:
  - Variante TF-5
  - Reconversión de la TF-5 a su paso por La Laguna
  - Conexión con la TF-13
  - Ronda Noroeste
  - Ronda Oeste
  - Ronda Sur
  - Accesos urbanos a La Laguna


A continuación, se adjunta un plano de conjunto de las infraestructuras en el ámbito de la subunidad Santa Cruz-La Laguna, para posteriormente exponer la descripción de cada una de las actuaciones definidas.



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:  


 e. 1:30.000  
Original en A1

ACTUACIONES PROPUESTAS  
Hoja 1 de 1 Abril 2.006

### 3.3.3.1. Circunvalación Oeste

La Circunvalación oeste inicia su recorrido en la autopista TF-5, en las proximidades de la localidad de Guamasa, mediante un enlace directo entre autovías, en el cual no están permitidos los movimientos entre la nueva infraestructura y el tramo de la TF-5 que se dirige hacia La Laguna.

La mayor problemática de este enlace reside en que se debe coordinar con el actual enlace de acceso a Guamasa desde la TF-5, lo que obliga a eliminar diversos movimientos con el fin de no permitir la existencia de trenzados.

En la conexión con Guamasa, se plantea la sustitución de la actual de la actual glorieta de la TF-5 con la TF-154 por un “cruce en T”, y la ampliación de la glorieta existente en la margen Norte de la TF-5 en las proximidades del límite municipal con Tacoronte.



*Situación actual del enlace de Guamasa*

Tras dejar atrás la conexión con la TF-5, la traza se orienta en sentido sureste, discurriendo por el extremo oeste de las instalaciones aeroportuarias, desarrollándose en falso túnel de 460 metros de longitud cuya sección es de calzadas separadas, con tres carriles por sentido de circulación, mediana de anchura variable, arcén a ambos lados de la calzada, interior de 1,50 metros y exterior de 1,00 metro, y aceras elevadas de 0,75 metros a ambos lados de la calzada.



*Tramo de la Circunvalación Oeste paralelo a la pista del aeropuerto.*

Tras abandonar el falso túnel, el trazado continua en dirección suroeste bordeando el Aeropuerto de Los Rodeos, hasta alcanzar el enlace de conexión con la Ronda Sur y la Ronda Oeste del anillo de La Laguna, infraestructura esta última que permite establecer una conexión directa con las instalaciones aeroportuarias y el futuro intercambiador, así como servir de tramo inicial para los nuevos accesos al norte del área metropolitana.

La sección de este tramo, y que se mantiene a lo largo del trazado de la Vía Exterior, aunque pueda variar el número de carriles por sentido de circulación, es de calzadas de tres carriles por sentido separadas mediante una mediana de 2,00 metros, y arcenes tanto interiores como exteriores, de 1,50 metros y 2,50 metros de anchura, respectivamente.

El enlace que conecta la Circunvalación Oeste con el Anillo de La Laguna se conforma como un diamante con glorieta en el lado norte, y con el ramal sureste invertido con el fin de no afectar a unas viviendas existentes.

La glorieta conectará con el túnel que pasa por debajo del Aeropuerto, con los ramales provenientes de la Circunvalación oeste y con la Ronda Sur, presentando un diámetro interior de 50 metros y diámetro exterior de 71 metros.



*Enlace de conexión de la Circunvalación Oeste con el anillo de La Laguna*

A partir del denominado Enlace de Los Rodeos, la Circunvalación Oeste se dirige con una sección 3+3 hacia el enlace de conexión con la Variante de la TF-5, resuelto mediante una trompeta donde los movimientos directos se realizan entre la Variante de la TF-5 y el tramo norte de la Circunvalación Oeste.

Después de conectar con la Variante de la TF-5, la Circunvalación Oeste se reorienta hacia el sur discurriendo por el oeste de la Montaña de la Mina y la Montaña Bachiller, para tras dejar atrás este último accidente dirigirse en sentido suroeste hacia el enlace ubicado al sur de la Montaña de los Giles.

La sección en este tramo se compone de calzadas separadas, con tres carriles por sentido de circulación en la calzada Este y dos carriles en la calzada Oeste, mediana de 2,00 metros, y arcén a ambos lados de la calzada, interior de 1,50 metros de ancho cada uno y exterior de 2,50 metros de ancho cada uno.



*Vista de la Vía antes de llegar a la Montaña de Los Giles desde el Norte.*

El enlace de la Montaña de los Giles mantendrá una tipología de “diamante con pesas”, conectando la Circunvalación Oeste con viales asociados al municipio de La Laguna. Ambas gloriets tendrán el mismo tamaño, con diámetro interior de 30 metros y diámetro exterior de 46 metros.

Tras este enlace la traza continua durante 1.060 metros en sentido suroeste con una sección de calzadas separadas, con cuatro carriles por sentido de circulación en la calzada Este y tres carriles en la calzada Oeste, mediana de 2,00 metros, y arcén a ambos lados de la calzada, interior de 1,50 metros de ancho cada uno y exterior de 2,50 metros de ancho cada uno.



*Vista de la intersección de la Montaña de Los Giles y tramo de la Circunvalación Oeste desde el mismo hacia el Sur.*

Así, llega hasta el enlace de El Sobradillo, que responde a una tipología de diamante con pesas y que conecta la Circunvalación oeste con la red prevista en el entorno del citado núcleo de población.



*Continuación de la Circunvalación Oeste a su llegada al Enlace de El Sobradillo.*

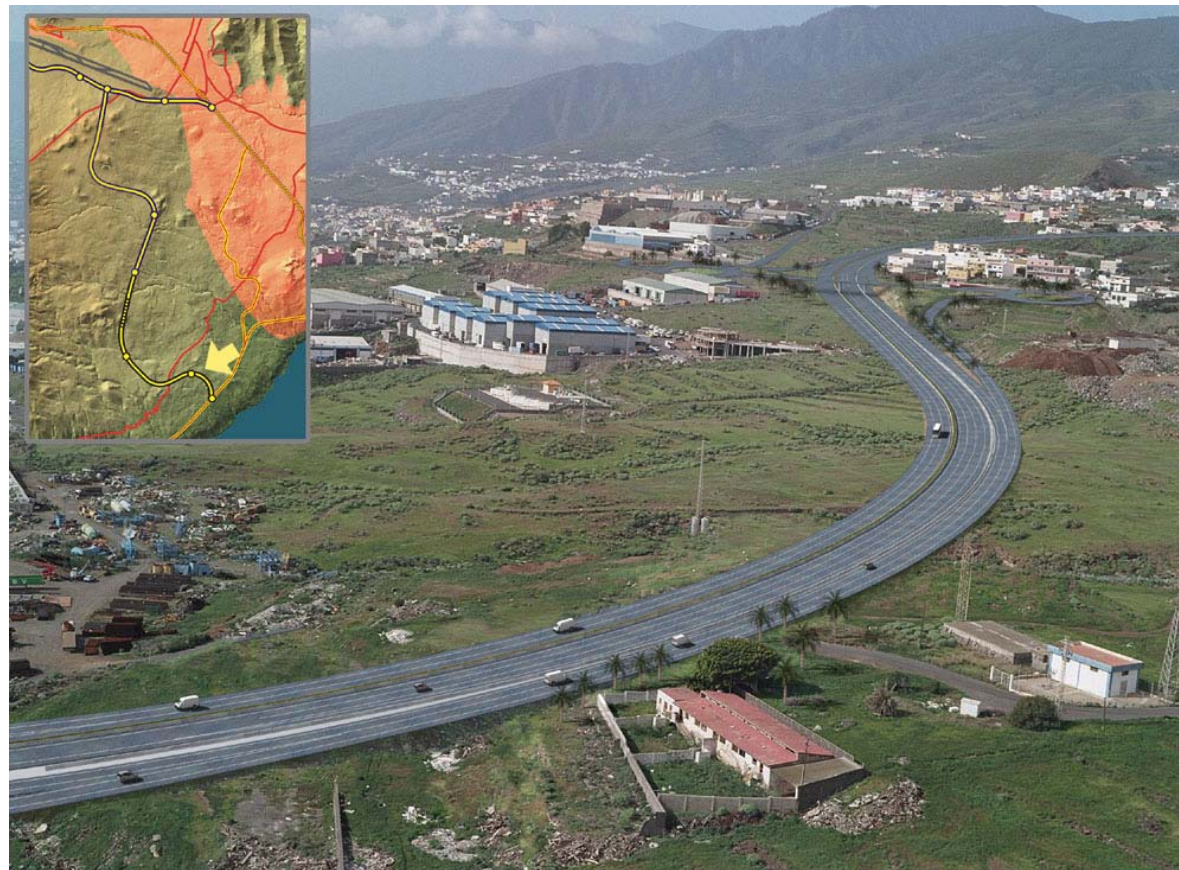
A partir del enlace de El Sobradillo, y en el inicio del Barranco de La Monja, la sección de la traza comienza a variar con el fin de, tras 280 metros, adentrarse en un túnel de 850 metros de longitud, cuya sección transversal es de calzadas separadas en dos túneles diferenciados, con cuatro carriles por sentido de circulación en la calzada Este y tres en la Oeste.

La calzada Este poseerá arcenes de 0,50 metros de ancho a ambos lados, y aceras elevadas de 0,50 metros, mientras que la Oeste presentará arcenes, tanto interiores como exteriores, de 1,00 metros de ancho, y aceras elevadas de 0,75 metros.

Nada más dejar atrás el túnel, la traza alcanza el enlace de El Tablero, de idéntica tipología al anterior y que conecta la circunvalación oeste con el eje comarcal de la Rambla del Rosario, prolongado a través del viario La Cuesta-Taco hasta la antigua carretera general a La Laguna.

Seguidamente, la traza continua su recorrido en sentido suroeste, girando en un ángulo de 60°, dejando en su lado oeste el núcleo de El Tablero, y disponiendo en este tramo de una sección tipo de calzadas separadas, con cuatro carriles por sentido de circulación en la calzada Este y tres en la Oeste, mediana de 2,00 metros, y arcén a ambos lados de la calzada, de 1,50 metros cada uno en el lado interior de las calzadas y de 2,50 metros en los externos.

Una vez que la traza alcanza en su giro orientación este, se ubica el enlace con la carretera general del sur y con eje La Salud-Ofra-Chorrillo, resuelto mediante un diamante con pesas que permite conectar todas las infraestructuras.



*Tramo entre el enlace con la Carretera General y el final del tramo*

Finalmente, la traza con un giro de 180 ° se dirige hacia su conexión final con la TF-1, en un tramo que mantiene una sección de calzadas separadas, con tres carriles por sentido de circulación en la calzada Este y dos en la Oeste, mediana de 2,00 metros, y arcén a ambos lados de la calzada, de 1,50 metros cada uno en el lado interior de las calzadas y de 2,50 metros en los extremos.

El enlace con la TF-1 se resuelve mediante la implantación de una “trompeta” donde mantienen la continuidad los movimientos de la TF-4, resolviéndose el resto mediante ramales de conexión directa.



*Vista de parte de la conexión entre la Circunvalación Oeste y la TF-1.*

Cabe destacar que la definición de este enlace ha tenido en cuenta el trazado previsto para la implantación del denominado Tren del Sur.

A continuación, se adjuntan las plantas generales del trazado propuesto para la Circunvalación Oeste.







T.M. DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

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:  
**APAXXI**

Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE  
 PLANTA GENERAL

Hoja 0 de 13      Abril 2.006





DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS

1	2	
3	4	5
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12	13	

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:  


N  
e. 1: 2.000  
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN OESTE  
PLANTA GENERAL

