

3.3.4.2.4. Anillo de La Laguna

El emplazamiento de la ciudad de San Cristóbal de La Laguna motiva que se haya convertido en la vía de comunicación con la zona norte de la isla de Tenerife, Tegueste, Tejina, Valleguerra, Bajamar y Punta Hidalgo. En la actualidad, la ciudad cuenta con una vía de circunvalación por el este (TF-13) que permite absorber parte del tráfico que desde Santa Cruz de Tenerife se dirige hacia la parte norte. Con la actuación que se propone se procedería a completar el denominado Anillo de La Laguna.

El estudio de la red viaria del Área Metropolitana de Tenerife plantea con la Circunvalación Oeste la ejecución de un vial a emplazar al sur del aeropuerto de tal manera que permita liberar de tráfico a la actual TF-5. Esta actuación permitiría a su vez, que el actual trazado de la autovía se reconvirtiese en un paseo urbano integrado con el entorno al que presta servicio. De igual forma, propone completar el Anillo de La Laguna mediante la ejecución de un vial por el oeste y el sur del núcleo urbano, éste último independiente de la Circunvalación Oeste del Área Metropolitana.



El actual trazado de la TF-5 queda inmersa entre el área urbana de La Laguna y su zona de expansión sur.

Esta actuación ha de traducirse en una significativa mejora de la circulación interna de la ciudad, cuyas calles se van a liberar de determinados movimientos, medida que ha de suponer una clara mejora de la calidad de vida de sus habitantes y en la conservación y contexto escenográfico de sus diferentes monumentos (recuérdese la importancia del sector turístico y la consideración por la UNESCO de su recinto histórico como Patrimonio de la Humanidad).



La Vega de La Laguna cuenta con unos suelos de elevados niveles de fertilidad. Su espacio sufre la presión de los nuevos usos vinculados con el entorno urbano en el que se localiza.

El trazado que se propone, además de canalizar el tráfico en dirección al noroeste, a Tegueste, ha de permitir, con los enlaces oportunos, dar servicio por el norte al conjunto de viales que se está poniendo en servicio para dar salida a la serie de edificaciones que se van ejecutando por la vega y que en determinados sectores alcanzan un notable desarrollo.

La actuación denominada Anillo de La Laguna puede dividirse en dos subtramo: el primero tiene como espacio de acogida la zona situada al norte de la TF-5, mientras que el segundo tiene como escenario la zona situada al sur de la citada autopista.

La actuación que se sitúa al norte de la actual carretera TF-5 se plantea de forma que ocupe lo mínimo posible los suelos agrarios de la vega, de tal manera que el trazado se desplaza a la base de la línea de montañas que la delimitan por el norte.

El Anillo de La Laguna cuenta en el subtramo norte entre los enlaces con la TF-5 y la TF-13 las siguientes glorietas intermedias:

- La Atalaya (con vial de acceso desde y a la zona urbana con el nuevo enlace de Camino Tornero, sirviéndose para su trazado de caminos existentes).
- El Rincón (conectado con la zona urbana con el enlace de Camino de Fuente Cañizares)
- Mesa Mota con prolongación hasta el actual trazado de la TF-13 (Glorieta de Las Mercedes).

El **primer subtramo** tiene su origen en el actual enlace con la TF-5 con dirección NW hasta alcanzar la parte inferior de las laderas de la línea de montañas que delimitan la vega (Montaña La Atalaya, El Boquerón, Montaña La Bandera...). Estaría comprendido entre el Enlace con la TF-5 y la Glorieta la Atalaya. Se trata de espacios predominantemente agrarios al tratarse de óptimas tierras por sus caracteres edafológicos. La actuación implica la ocupación de una franja de las mismas, que presentan un parcelario de carácter alargado y estrecho. Tierras de labor y cultivos herbáceos son los usos y cultivos dominantes.



En el primer subtramo del Anillo de La Laguna, los usos agrarios y residenciales son los predominante en este sector de la Vega de La Laguna

El **subtramo segundo** tendría como inicio la Glorieta de la Atalaya, para seguir en dirección NE hasta la denominada Glorieta el Rincón. Se plantea un túnel, de longitud superior a los 500 metros, en la zona de Las Gavias en la que las condiciones del relieve lo hacen aconsejable. En esta zona el poblamiento penetra hacia el interior de la zona de relieve con lo que se evita la afección directa sobre el mismo mediante la construcción del túnel. En superficie, además de las viviendas, son tierras agrarias y plantaciones forestales los usos a los que se dedica este sector del territorio.



Los nuevos usos residenciales encuentran en la vega unas condiciones favorables para su implantación: superficies llanas, proximidad a la ciudad, actividad agraria en retroceso,...

El **tercer subtramo** se encuentra comprendido entre las glorietas el Rincón y Mesa – Mota. La traza planteada discurre de forma paralela a la orografía del terreno, ocupado en superficie por tierras agrarias y con alguna zona de viviendas. El vial se plantea en

superficie, salvo en un sector de aproximadamente 300 metros que precisaría de un túnel. En el entorno de donde se sitúa la Glorieta de Mesa – Mota existe un área de mayor densidad de viviendas que de manera directa, por la ejecución de la traza no sufren una afección, si bien obtienen una mejora en su accesibilidad. Como en el caso de los tramos anteriores, la glorieta planteada presenta un ramal hacia la red viaria existente, lo cual representa un aclara mejora de la situación de accesibilidad y del territorio.



Por la parte superior de la imagen, al pie de las montañas que delimitan la vega, discurre el trazado del tercer subsector de la actuación norte del Anillo de La Laguna.

El **cuarto subtramo** sería el que conecta la Glorieta de Mesa – Mota con la intersección con la TF-13.

El actual trazado de la TF-13 se encuentra bordeado por edificaciones, situación que se densifica en el cruce con la TF-12. Este hecho motiva que se plantee el nuevo trazado en el que el enlace del Anillo de La Laguna con la TF-13 se desplaza a la izquierda del actual, en dirección a Tegueste, situación con la que se libera al núcleo de Las Canteras del tráfico que desde La Laguna se dirige con dirección a Tegueste y las localidades de la zona norte.

En este subtramo, el trazado se plantea transversal a la orografía de la línea de montañas que delimitan la vega. Por ello se plantea la construcción de un túnel de unos 750 metros. En superficie, la zona de laderas y antiguos campos agrícolas se benefician también

de la citada infraestructura al evitar una afección directa sobre los mismos. En la zona de cruce con la TF-13, y a ambos lados de la misma, aún se encuentran en explotación las tierras agrarias que la bordean y que se verán afectadas por la ejecución de la glorieta planteada en el cruce con la carretera TF-13.



El nuevo trazado evita al núcleo de las Canteras, para lo cual el cruce con la TF-13 se desplaza hacia el oeste del mismo.

El **segundo sector** del Anillo de La Laguna comprende un trazado situado al sur de la ciudad y del Aeropuerto, tras atravesar las pistas del mismo mediante un túnel. Se consigue con esta medida ahondar en el proceso de liberación de movimientos de vehículos a la ciudad de La Laguna y reducción de los tiempos de recorridos.

Desde el punto de vista meramente espacial, el aeropuerto es y, aunque parezca un contrasentido, un “obstáculo” para las comunicaciones internas en el sentido de constituirse en una barrera en la movilidad de su entorno físico inmediato con incidencia sobre la totalidad de la isla por la especial configuración del sistema viario de la misma.

El sistema viario que se estudio para el Anillo de La Laguna solventa este problema mediante la ejecución de un túnel que atraviese las pistas de aterrizaje. Con esta medida no se rodea la totalidad del perímetro aeroportuario y se evita la confluencia de los tráficos de carácter insular (TF-5) con aquellos otros que pueden calificarse como locales, más directamente relacionados con los movimientos propios de la ciudad de San Cristóbal de La Laguna.

Al sur del aeropuerto se produce la convergencia de dos trazados propuestos: el propio del Anillo de La Laguna y el de la Circunvalación Oeste de Santa Cruz de Tenerife. Ambos se conectan mediante el oportuno enlace, y a partir del mismo avanzan por medio de trazados diferentes para evitar la convergencia de los diferentes tráficos apuntados con anterioridad.

La sección de los mismos es también diferente. La Circunvalación Oeste presenta una tipología de autovía, mientras que el Anillo de La Laguna, situado al sur del anterior, tiene el carácter de vía o boulevard urbano, con mayor número de enlaces (la Esperanza, Camino del Medio, Camino San Francisco de Paula, Geneto y Parque Guajara).



Al sur de Aeropuerto, el espacio va a experimentar una notable modificación de sus caracteres actuales, por los nuevos trazados que se plantean en el nuevo sistema viario del área metropolitana.

La nueva red principal que se propone va a implicar una notable mejora de la circulación del entorno urbano de Santa Cruz de Tenerife y de La Laguna lo que posee una directa repercusión en la calidad de vida de sus habitantes.

El crecimiento urbano señalado es el que motiva que se opte por duplicar la red propuesta entre la Circunvalación Oeste y la TF-5. Se pretende con ello evitar que la expansión del hecho urbano que se prevé al sur de La Laguna colapse en un periodo temporal relativamente breve el tramo de autovía a construir entre la Circunvalación Oeste y la TF-5 restando funcionalidad a la misma. Este hecho explica el vial sur, perteneciente al Anillo de La Laguna, más integrado con el entorno urbano y dotado de una sección suficiente para dar servicio local al entorno urbano inmediato, con un número significativo de enlaces que vertebren y articulen la trama local.

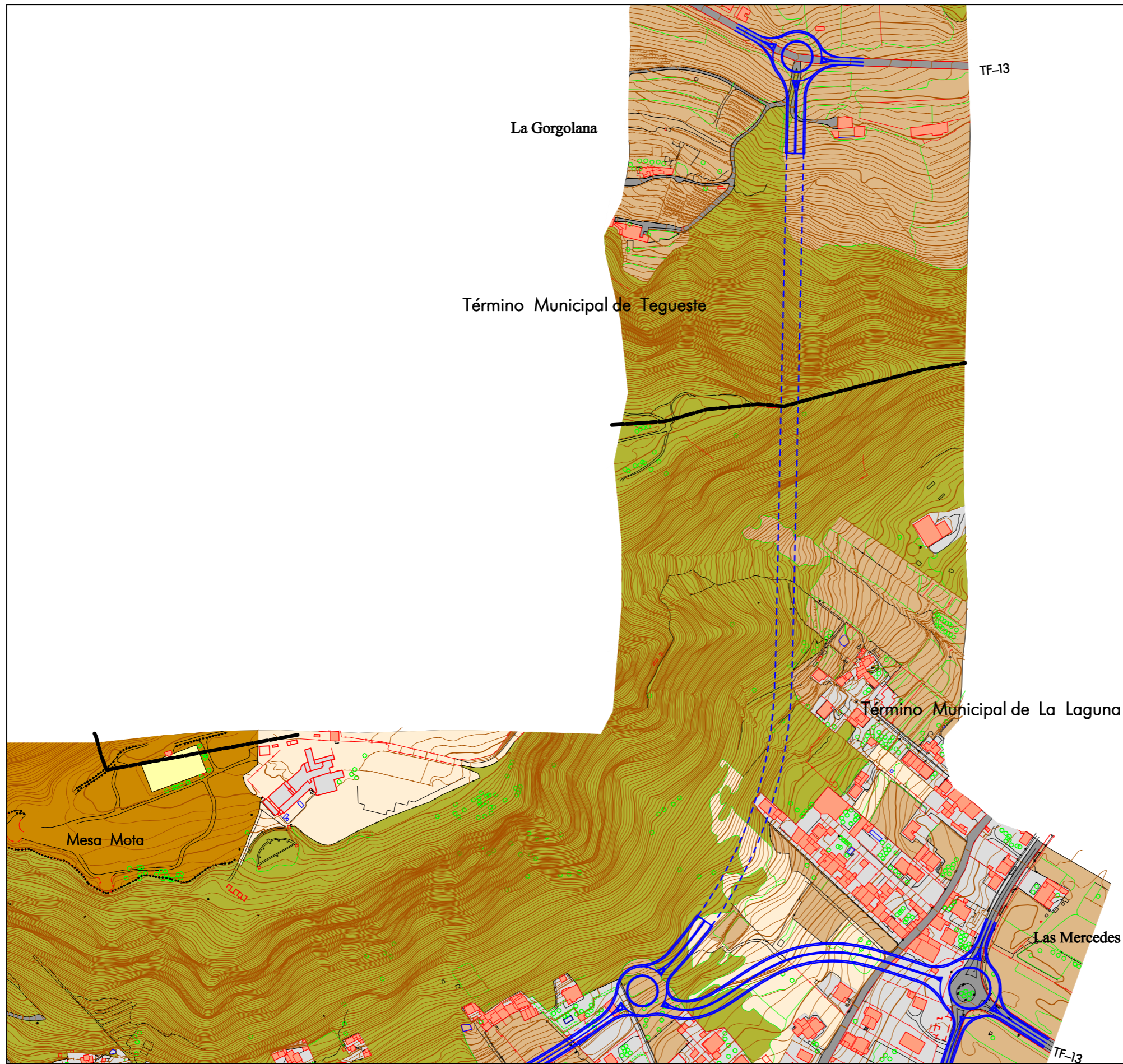


El entorno urbano se caracteriza por la variedad de usos. La nueva infraestructura va a representar una nueva reordenación de los usos presentes

El Anillo de La Laguna representa la consecución de un infraestructura que se considera necesaria para la clarificación de la red viaria y la mejora de la calidad de vida de los habitantes del Área Metropolitana. Con ella, los movimientos de tráfico ajenos a la realidad local se ven beneficiados por una red viaria de carácter general que no se ve interferida por la realidad cotidiana de los núcleos urbanos.

En esta zona, las tierras agrarias cuentan aún con una significativa presencia, si bien hacia el este aparecen nuevas zonas de desarrollo residencial con presencia de algún establecimiento industrial y de equipamientos.

A continuación se presentan los planos del ámbito geográfico por los que discurre el Anillo de La Laguna. A partir de su observación se pone de manifiesto cómo el trazado discurre por espacios fundamentalmente agrarios, si bien existe un significativo porcentaje de parcelas que han sido objeto de abandono. La actividad agrario cuenta a pesar de ello con un importante papel en esta zona de la Vega de La Laguna, propiciada por la calidad de sus suelo.



DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS

			2	1
		4	5	3
6	7	8	9	
		10	11	12
			13	14

LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

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: 2.000
Original en A1

ANILLO DE LA LAGUNA
USOS DEL SUELO

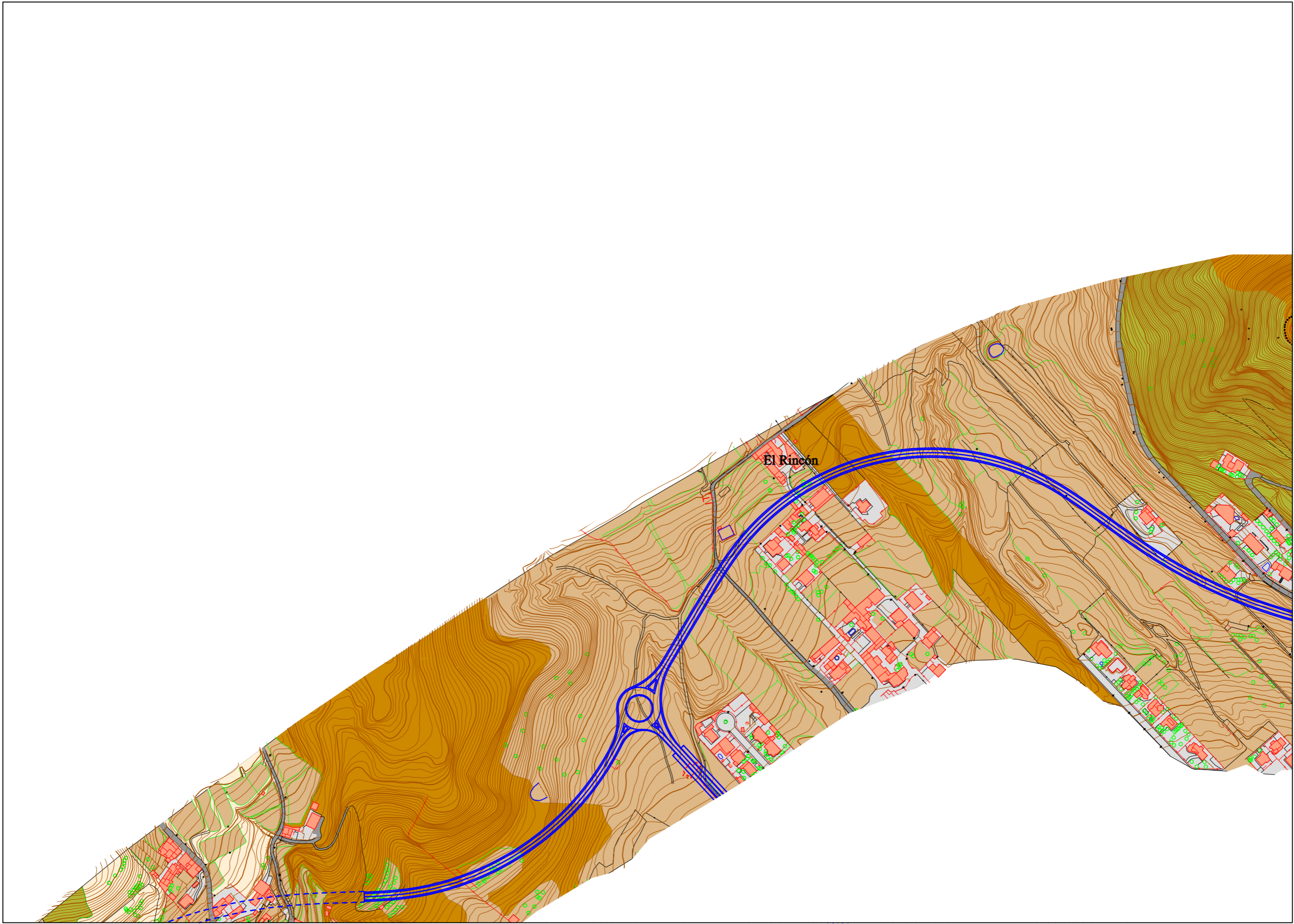
Hoja 1 de 14 Abril 2.006

DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS

				2	1
		4	5		3
6	7	8	9		
		10	11	12	
			13	14	

LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas



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:
AAXI

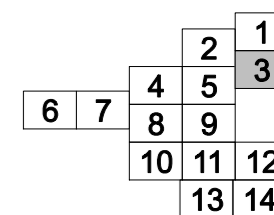
N
e. 1: 2.000
Original en A1

ANILLO DE LA LAGUNA
USOS DEL SUELO

Hoja 2 de 14
Abril 2.006



DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

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

Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras,
Transportes y Vivienda

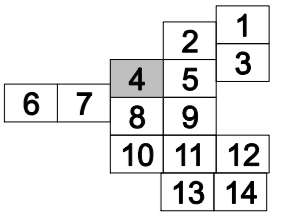
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

N
e. 1: 2.000
Original en A1

ANILLO DE LA LAGUNA
USOS DEL SUELO



DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

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

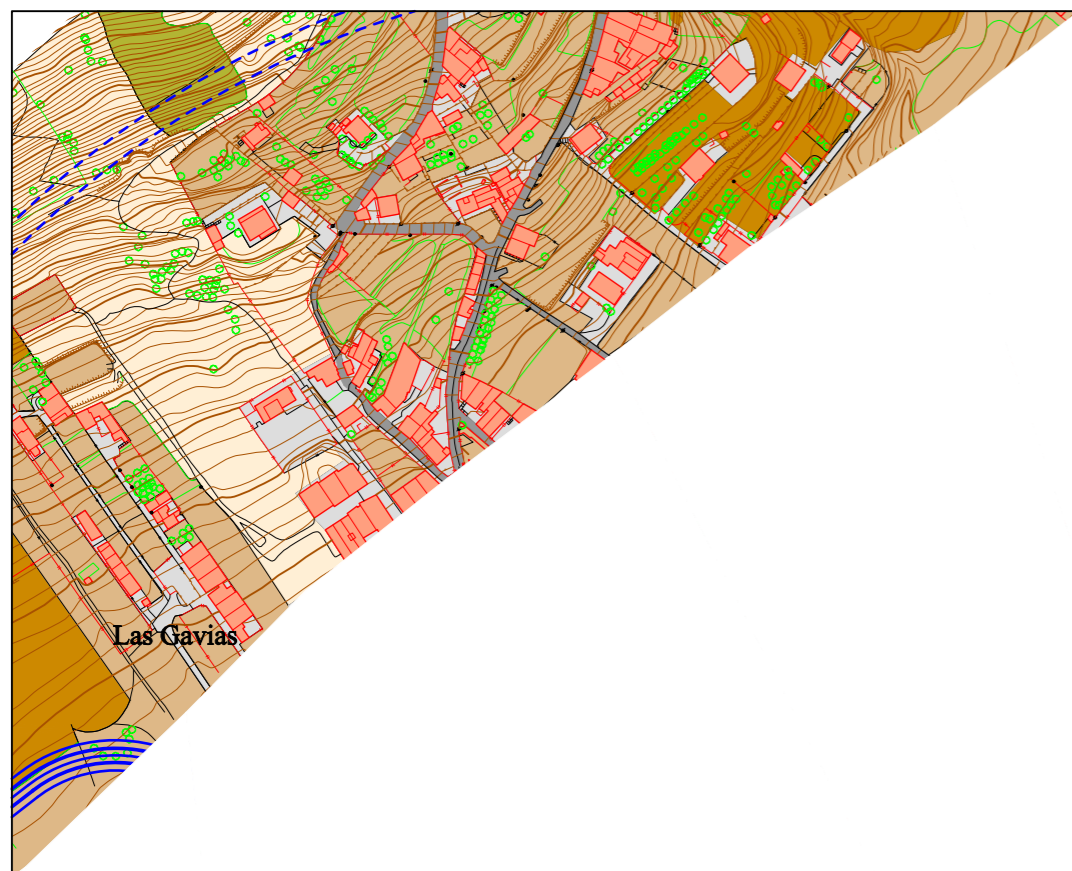


EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:
PAXXI

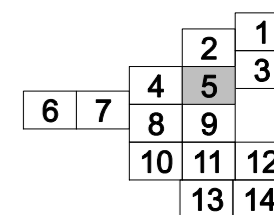
N
e. 1: 2.000
Original en A1

ANILLO DE LA LAGUNA
USOS DEL SUELO

Hoja 4 de 14
Abril 2.006



DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

-  Red viaria
-  Zonas urbanas
-  Áreas residenciales
-  Áreas industriales
-  Dotaciones y equipamientos
-  Tierras de cultivo
-  Tierras de cultivos abandonadas
-  Zonas arbóreas consolidadas
-  Zonas de barrancos y laderas

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: 2.000
Original en A1

ANILLO DE LA LAGUNA
USOS DEL SUELO

Hoja 5 de 14

Abril 2.006