

3.- NORMATIVA

Normativa del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife.

PREAMBULO

TÍTULO PRELIMINAR.

TÍTULO PRIMERO. DELIMITACIÓN DE LOS ÁMBITOS VIARIOS.

TÍTULO SEGUNDO. DETERMINACIONES GENERALES.

CAPÍTULO I. DETERMINACIONES EN MATERIA DE USO Y DEFENSA DE LAS CARRETERAS.

CAPÍTULO II. DESARROLLO TÉCNICO DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y SEGURIDAD.

CAPÍTULO III. MEDIDAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL.

TÍTULO TERCERO. DETERMINACIONES PARTICULARES DE LOS ÁMBITOS VIARIOS.

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES APLICABLES AL ÁMBITO “CIRCUNVALACIÓN OESTE”.

CAPÍTULO II. DISPOSICIONES APLICABLES AL ÁMBITO “CIRCUNVALACIÓN NORTE”.

CAPÍTULO III. DISPOSICIONES APLICABLES AL ÁMBITO “VÍA LITORAL”.

CAPÍTULO IV. DISPOSICIONES APLICABLES AL ÁMBITO “ANILLO DE LA LAGUNA”.

DISPOSICIONES ADICIONALES.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA.

ANEXO 0. ESQUEMA GENERAL DE ORDENACIÓN.

ANEXO I. TRAMIFICACIÓN CIRCUNVALACIÓN OESTE.

ANEXO II. TRAMIFICACIÓN CIRCUNVALACIÓN NORTE.

ANEXO III. TRAMIFICACIÓN VÍA LITORAL.

ANEXO IV. TRAMIFICACIÓN ANILLO DE LA LAGUNA.

ANEXO V. SECCIONES TIPO CIRCUNVALACIÓN OESTE.

ANEXO VI. SECCIONES TIPO CIRCUNVALACIÓN NORTE.

ANEXO VII. SECCIONES TIPO VÍA LITORAL.

ANEXO VIII. SECCIONES TIPO ANILLO DE LA LAGUNA.

PREÁMBULO

Es una realidad que la Isla de Tenerife, en lo que a sus infraestructuras viarias se refiere, se enfrenta actualmente a ciertas carencias en cuanto a movilidad y circulación, por ello es conveniente reestudiar el papel distribuidor de las vías de estructuración comarcal, especialmente en el área metropolitana. Parece necesario sacar los tráficos insulares del continuo urbano, creando, entre otras, una vía de circunvalación que aporte nuevas vías de penetración a la conurbación Santa Cruz-Laguna desde el Oeste; esto permitirá liberar el casco urbano de una importante cantidad de tráfico, adaptar progresivamente el modelo de ordenación al insular, cerrar el anillo insular, extraer los grandes Sistemas Generales viarios de los núcleos urbanos consolidados y dotar de total accesibilidad al continuo urbano desde el exterior del área metropolitana.

El Decreto Legislativo 1/2000 de 8 de mayo aprobado por la Comunidad Autónoma de Canarias contiene el mandato dirigido a los poderes públicos para que orienten sus políticas de actuación en relación con la ordenación del territorio, mediante la formulación y aprobación de instrumentos de planeamiento con el objetivo de optimizar las infraestructuras existentes y diseñar las futuras.

Por otro lado, con el objetivo de lograr un modelo de desarrollo más sostenible y duradero para las islas, especialmente respetuoso con el medio ambiente y conservador de los recursos naturales, del patrimonio cultural y del territorio, pero también socialmente más equilibrado y justo, y generador de riqueza económica, el Gobierno de Canarias encuentra en las Directrices de Ordenación la herramienta adecuada para integrar la ordenación de los recursos naturales y del territorio y que servirá para organizar y articulación las actuaciones futuras tendentes a garantizar el desarrollo sostenible. En este sentido, la Ley 19/2003 de 14 Abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General, anunciando la futura formulación de las directrices sectoriales en aquellas materias que el Gobierno de Canarias considere necesarias. Por ello con fecha 20 de julio de 2004 se aprobó el Decreto 91/2004, por el que se acordaba iniciar el procedimiento de elaboración de las Directrices de Ordenación de Infraestructuras.

Sobre esta base normativa se asienta una estructura jerarquizada de instrumentos de planeamiento que desarrollan la ordenación propuesta y que encuentran su piedra angular en las Directrices y en el Plan Insular de Ordenación del Territorio.

En cumplimiento de lo anterior, y concretamente en desarrollo parcial de la ordenación propuesta por el Decreto 150/2002 de 16 de Octubre por el que se aprueba el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, se redacta el presente Plan Territorial Especial.

Los Planes Territoriales Especiales, que podrán tener ámbito regional, insular o comarcal, tendrán por objeto la ordenación de las infraestructuras, los equipamientos y cualesquiera otras actuaciones o actividades de carácter económico y social, pudiendo desarrollar, entre otras, las siguientes determinaciones: definir los equipamientos, dotaciones e infraestructuras de uso público y recreativo vinculados a los recursos naturales y espacios protegidos; y ordenar los aprovechamientos de los recursos naturales de carácter hidrológico, minero, extractivo u otros.

Descendiendo a la razón que ha motivado la elaboración del presente Plan Territorial Especial, destacar que éste viene contemplado en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife como necesario y oportuno.

En concreto, el objeto del PTE, tal y como establece el PIOT, es *“analizar desde una visión global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz – La Laguna”*, precisando, además, las siguientes determinaciones al respecto: *“La resolución de los problemas se abordará desde una visión global de la red viaria, del sistema de transporte colectivo y de las medidas de ordenación de tráfico, que supere las soluciones lineales planteadas para los problemas de una vía concreta. El Trazado definitivo de la autopista exterior, que define el cierre de los dos corredores insulares, será el que resulte del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario, de ámbito comarcal del área metropolitana.”*

El estudio de la Conurbación Santa Cruz – La Laguna como modelo global, ha derivado en la ordenación pormenorizada de cuatro infraestructuras: la Circunvalación Oeste, la Circunvalación Norte, la Vía Litoral y el Anillo de La Laguna.

La circunstancia de que el PTE desarrolle el PIOT, además de ampararlo le da carácter vinculante para los restantes instrumentos de planificación territorial y urbanística afectados, siempre en el marco de la jerarquía establecida en el DL 1/2000.

Por otro lado, y precisamente porque el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Canarias y los Cabildos Insulares propugnan un modelo de ordenación y un urbanismo especialmente respetuoso con el medio ambiente y conservador de los recursos naturales, deben estar siempre presentes el conjunto de disposiciones ambientales que permite dar al Plan el contenido ambiental que contribuye a dotarlo de verdadero sentido.

La aplicación de las medidas de contenido ambiental a los instrumentos de planificación viene determinada por Decreto 35/1995, de 24 de Febrero, que viene a suplir los posibles vacíos que, en relación a los contenidos ambientales que deben desarrollar los planes de ordenación y urbanísticos, posee la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención de Impacto Ecológico. Las medidas previstas y propuestas pretenden tener siempre una óptica preventiva; mitigar, atenuar, corregir o evitar el efecto que pueden llevar consigo las determinaciones contempladas.

El diseño de las infraestructuras contempladas en el PTE del Sistema viario del Área Metropolitana de Tenerife tendrá en cuenta aspectos como son la integración de la vía en el entorno y la minimización de potenciales impactos, lo que disminuirá la necesidad de aplicación de medidas correctoras, puesto que el propio proyecto las irá incorporando y haciendo suyas.

Finalmente, señalar que la presente normativa se estructura en cuatro Títulos, más disposiciones adicionales, transitorias y finales. En el *Título Preliminar*, se realizan consideraciones globales de desarrollo y aplicación del PTE, y se incluyen algunas definiciones normativas básicas. En el *Título Primero: Delimitación de los ámbitos viarios*, se describen los ámbitos de aplicación de la presente normativa. En el *Título Segundo: Determinaciones generales*, se establecen las determinaciones de aplicación general a todas las zonas delimitadas en el capítulo anterior, en materia de usos del suelo, en materia de desarrollo técnico de infraestructuras y seguridad, y en materia de Medio Ambiente. En el *Título Tercero: determinaciones particulares de los ámbitos viarios*, se abordan las condiciones particulares para cada una de las zonas desde los tres puntos de vista señalados en el Título anterior.

TÍTULO PRELIMINAR.**Artículo 1.- Objeto del Plan Territorial Especial. (NAD)**

1.- En base al Artículo 2.2.1.5. del PIOT el modelo viario para el área metropolitana de Tenerife, y en el que se basa el presente Plan, es el siguiente:

“La intervención sobre la red viaria existente se basa en dar alternativas a los accesos a la ciudad a través de la creación de una vía exterior de circunvalación por el oeste del continuo urbano Santa Cruz-La Laguna, lo que permite liberar la TF-5 para tareas de estructuración urbana de los tejidos actuales; se basa por otro lado en crear un mallado urbano que permita estructurar la ciudad sin tener que depender en exclusiva de la citada TF-5. En esta tarea se incorporaría la vía de cornisa y las vías que unen esta última con la vía exterior siguiendo un recorrido paralelo a las curvas de nivel. Al exterior del continuo Santa Cruz-La Laguna, la comarca se estructura en base al reforzamiento de los ejes existentes, previendo variantes de los tramos en que la edificación limita su funcionalidad”

2.- Las actuaciones contenidas en el PIOT para el área metropolitana de Tenerife son el “primer tramo del corredor insular norte”, los “intercambiadores de transporte”, el “segundo tramo del corredor insular norte” y la “autopista exterior”. El “primer tramo del corredor insular norte”, el “segundo tramo del corredor insular norte” y la “autopista exterior” son infraestructuras objeto del presente Plan.

3.- En base al artículo 2.1.3.4 del PIO, las condiciones específicas para el “primer tramo del corredor insular norte” son las siguientes

“Se corresponde con el trazado actual de la TF-5 desde Santa Cruz hasta la altura de Guajara, desde donde debe continuar en forma de variante al sur del aeropuerto de Los Rodeos hasta volver a coincidir con la actual autopista pasada Guamasa. Serán actuaciones prioritarias las de defensa de su capacidad, corrigiendo la excesiva ocupación edificatoria de sus márgenes, la defensa de su carácter de eje estructurador de los viarios básicos de la trama urbana metropolitana. Se mejorará el diseño y funcionalidad de los enlaces, primando aquellos que articulan ejes principales del PIOT. A medida que las funciones de tráfico de carácter insular vayan pasando a otras vías se reforzará el carácter urbano de este tramo”.

4.- En base al artículo 2.1.3.4 del PIO, las condiciones específicas para el “segundo tramo del corredor insular norte” son las siguientes

“Se corresponde con la nueva variante de la TF-5 al sur del aeropuerto de Los Rodeos, para cuyo diseño y ejecución habrán de observarse los siguientes criterios:

- *Deberá asegurarse la continuidad de los tráficos del tramo existente hacia y desde la variante en el giro de la futura autopista a la altura de Guajara, diferenciándolos mediante las soluciones de diseño de las de incorporación a la ciudad a través de la continuidad del actual trazado en la arteria central de La Laguna.*
- *La nueva variante deberá discurrir con un trazado lo más cercano posible a la pista del aeropuerto. No deberá interferir con los usos urbanos y dotacionales (campus universitario) del entorno, siendo recomendable que adopte una rasante inferior a los terrenos circundantes que permita el paso en superficie de los ejes de la trama urbana”.*

5.- En base al artículo 2.1.3.4 del PIO, las condiciones específicas para la “autopista exterior” son las siguientes

“Elemento de nueva ejecución que define el cierre exterior de los dos corredores insulares. Debe establecer una clara discontinuidad en el tejido urbano del área Santa Cruz-La Laguna; a partir de su traza sólo se admitirán desarrollos cerrados en sí mismos, de remate de los núcleos existentes, cuyas condiciones de ordenación garanticen que, en ningún caso, puedan inducir expansiones sobre las áreas agrícolas inmediatas. Su trazado discurrirá entre el enlace de la variante del corredor norte con la carretera TF-24 hasta la TF-1 en las cercanías de Radazul, con características de autopista y enlazando sólo con viarios integrantes del modelo viario insular, diversificando así los accesos al área metropolitana sin mermar su capacidad. El trazado definitivo de este elemento será el que resulte del Plan Territorial Especial de Ordenación de ámbito comarcal del área metropolitana, que se redacte por el órgano competente con el objeto de analizar de forma global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz – Laguna”.

6.- En el análisis del ámbito comarcal en el PTE se divide la comarca del área metropolitana en dos subunidades: “Subunidad comarcal Tegueste – Tejina” y “Subunidad comarcal Santa Cruz – La Laguna”.

7.- Se remite el estudio pormenorizado de la “subunidad comarcal Tegueste – Tejina” a Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario, a desarrollar por el Cabildo Insular de Tenerife.

8.-Tras el análisis desde una visión global del esquema viario de la “subunidad comarcal Santa Cruz – La Laguna”, la resolución de los problemas detectados pasa por el desarrollo de cuatro vías, objeto específico del PTE, que son las siguientes: *Circunvalación Oeste* (autopista exterior), *Circunvalación Norte*, *Vía Litoral* y *Anillo de La Laguna*.

Artículo 2.- Marco normativo. (NAD)

La aplicación de la presente normativa se realizará sin perjuicio de la aplicación de la legislaciones sectorial con incidencia en el mismo territorio, como por ejemplo aquella relativa a materia de Costas, Aguas, Minas, Montes, Carreteras, Espacios Naturales o cualquier otra que sea de aplicación.

Artículo 3.- Ámbito y alcance de la ordenación. (NAD)

1.- El PTE se desarrolla en dos escalas de trabajo. Un **Ámbito Extenso** en el que se selecciona la alternativa de ordenación más adecuada, y un **Ámbito Específico** en el que se desarrolla la solución.

2.- El Ámbito Extenso se extiende desde el Barrio de La Alegría, hasta Guamasa, y desde La Laguna hasta Barranco Hondo, afectando a los Términos Municipales de Candelaria, El Rosario, San Cristóbal de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, El Sauzal, Tacoronte y Tegueste.

3.- El Ámbito Específico abarca los terrenos soporte de las infraestructuras a definir por el PTE. Ocupa una franja de unos 300 metros variables de anchura de forma irregular.

Artículo 4.- Carácter y alcance del PTE. (NAD)

1.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 23 apartado 5º del Decreto Legislativo 1/2000 de 8 de mayo, en tanto que las determinaciones contenidas en el presente instrumento de planeamiento con incidencia territorial desarrollan criterios de ordenación contenidos en el Plan Insular de Ordenación del Territorio de la Isla de Tenerife, estas tendrán carácter vinculante para los restantes instrumentos de planificación territorial y urbanística que se encuentren en una situación jerárquica inferior.

Artículo 5.- Carácter y alcance de las determinaciones del PTE. (NAD)

En base al diferente carácter de las determinaciones que propugna el artículo 15 del Decreto Legislativo 1/2000 y de la asunción y ampliación de éstas por el PIOT (artículo 1.1.1.5. *El PIOT en el marco del sistema de planeamiento*, apartado 3); el presente PTE recoge:

1º) Determinaciones que contengan Normas de Aplicación Directa que serán de inmediato y obligado cumplimiento por las Administraciones y particulares, sin necesidad de previa adaptación de los instrumentos de ordenación de contenido urbanístico. En adelante las siglas de este tipo de Normas serán (NAD).

2º) Determinaciones que contengan Normas Directivas de Obligado Cumplimiento por las Administraciones y particulares, y cuya aplicación requiere su previo desarrollo por el pertinente instrumento de ordenación urbanística o, en su caso, disposición administrativa. En adelante las siglas de este tipo de Normas serán (ND).

3º) Recomendaciones, que tendrán carácter orientativo para las Administraciones y particulares. La asunción de estas determinaciones conlleva la revisión o modificación de los instrumentos de ordenación afectados. En caso de no ser asumidas se deberá justificar convenientemente. En adelante las siglas de este tipo de Normas serán (R).

Artículo 6.- Objetivos básicos generales del PTE para el Ámbito Extenso. (NAD)

1.- Objetivos de carácter territorial.

- Adaptar progresivamente el modelo de ordenación al insular.
- Cerrar el anillo insular.
- “Extraer” las vías de alta capacidad de los núcleos urbanos consolidados.
- Dotar de total accesibilidad al continuo urbano desde el exterior del área metropolitana.
- Mejorar la conectividad del núcleo de Santa Cruz con el mar, y la integración de este entorno dentro del entramado urbano.
- Proporcionar al planeamientos límites físicos que permitan guiar y controlar la expansión del suelo urbano hacia el Suroeste.

- Continuar las principales tramas urbanas.

2.- Objetivos de carácter socio-económico.

- Propiciar la integración de los diferentes subsistemas que integran el espacio: se ha de perseguir una óptima coordinación de los diferentes ámbitos integrantes del espacio (población, espacios productivos, espacios de ocio, espacios protegidos...) que permita una mejora de las conexiones entre los diferentes núcleos de población y las diferentes áreas urbanizadas que se crean y entre éstas y el área metropolitana donde se localizan una amplia variedad de dotaciones y equipamientos públicos.
- Favorecer los movimientos insulares y la interconexión de las principales infraestructuras básicas de comunicación con el exterior: Aeropuerto de Tenerife Norte y Puerto de Santa Cruz de Tenerife (ubicados en la zona de estudio) y Aeropuerto de Tenerife Sur
- El área metropolitana cuenta con una serie de servicios administrativos de ámbito supramunicipal; se ha de propiciar al conjunto de la población de la isla el acceso a los mismos mediante la introducción de mejoras en la red viaria que la facilite.
- Con la consecución de los puntos anteriores se contribuye a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, uno de los objetivos de todo proceso de ordenación del territorio.
- Preservar aquellos espacios que se estimen con mejores condiciones agrológicas.
- Mejorar la conexión con las zonas industriales y productivas existentes, así como con los puertos y el aeropuerto, apoyando la presencia relativa del sector secundario en el ámbito extenso.
- Facilitar la atracción turística de la zona mediante unas óptimas conexiones con las áreas turísticas ubicadas en el resto de la isla.

3.- Objetivos de carácter funcional:

- Separar los tráficos insulares de los propios del área metropolitana, con el fin de mejorar las relaciones existentes entre las comarcas del Norte y el Sur de la isla.
- Mejorar las comunicaciones con el del área metropolitana, planteando alternativas viarias que consoliden las relaciones entre Tegueste y el anillo insular.
- Presentar alternativas viarias que capten tráfico de los ejes principales de circulación que presentan actualmente problemas circulatorios.
- Facilitar la comunicación a o entre zonas que actualmente presentan importantes problemas de accesibilidad.
- Mejorar los accesos a la red viaria insular desde las principales infraestructuras presentes en el área metropolitana, como son el Aeropuerto de Los Rodeos y el Puerto de Santa Cruz.
- Garantizar la conectividad con las redes de transporte público con el fin de asegurar la consecución de un modelo de ordenación multimodal.

4.- Objetivos de carácter ambiental:

- Preservar los recursos naturales con que cuenta el área metropolitana del paso de las infraestructuras objeto del PTE.
- Integrar las nuevas infraestructuras de acuerdo con el modelo de ordenación previsto.
- Evitar la fragmentación y destrucción de los hábitats de especial interés por las infraestructuras objeto del PTE.
- Minimizar la ocupación en superficie de las infraestructuras.
- Reducir la contaminación por emisión de partículas y ruidos en el área de Santa Cruz-La Laguna debido al elevado tránsito de vehículos.
- Corregir la descompensación de infraestructuras existente en las nuevas zonas ocupadas por el crecimiento urbano hacia el Suroeste.

- Evitar la afección de las áreas de interés natural, como los conos volcánicos, por las infraestructuras objeto del PTE.

Artículo 7.- Contenido documental. (NAD)

De conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de Mayo, de 23 de Junio, el Decreto 35/1995, de 24 de Febrero, y el Real Decreto 2159/11978 , con carácter supletorio al DL 1/2000, se formaliza la siguiente documentación para el PTE:

- Documento nº 1. Memoria (de información y de ordenación).
- Documento nº 2. Planos (de información y de ordenación)
- Documento nº 3. Normativa
- Documento nº 4: Programa de actuaciones y estudio económico
- ANEXOS

Artículo 8.- Cooperación Administrativa. (NAD)

En ejecución y desarrollo de la ordenación prevista en el presente Plan Territorial Especial, las distintas administraciones afectadas vendrán obligadas a cooperar en los términos previstos el Capítulo Primero del Título Primero del D.L. 1/2000 de 8 de mayo.

Artículo 9.- Vigencia. (NAD)

El PTE tiene vigencia indefinida, tal y como se establece en el artículo 44.3 del DL 1/2000, de 8 de Mayo, sin perjuicio de su modificación o revisión.

Artículo 10.- Modificación o Revisión. (NAD)

La modificación o revisión del presente plan tendrá lugar en los supuestos previstos en el artículo 46 del Decreto Legislativo 1/2000 de 8 de Mayo.

Artículo 11.- Clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según determinaciones del PIOT. (NAD)

Son infraestructuras viarias y de transporte terrestre los espacios construidos para que sobre los mismos se produzca la circulación o movimientos de personas, animales o vehículos, y servir de acceso al resto de usos del territorio. Todas estas infraestructuras han de ser de titularidad pública; por tanto, un viario privado formará parte del uso de los

terrenos sobre los que discurra y a los cuales sirva. Formarán parte de esta categoría de uso el propio elemento soporte de circulación, los elementos funcionales vinculados (obras de fábrica, puentes, túneles, así como los espacios para estacionamiento, auxilio, urgencias, pesaje, estaciones de pasajeros, intercambiadores modales, etc.) y las franjas de terreno de dominio público vinculadas al viario y a los canales de transporte. Según las características dimensionales, materiales y funcionales dentro de la red, se distinguen las siguientes infraestructuras viarias:

1º) **Autopistas y autovías:** vías destinadas a la circulación exclusiva y rápida de vehículos en altas intensidades de tráfico, que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 1, apartados cuarto y quinto de la Ley 9/1991 de Carreteras de Canarias.

2º) **Vías rápidas:** aquellas carreteras que reúnen las mismas características de las autovías, pero con una sola calzada.

3º) **Carreteras:** viarios para la circulación preferente de vehículos, comprendiendo las categorías restantes de la legislación vigente de carreteras, según la definición contenida en el artículo 1, apartados séptimo de la Ley 9/1991 de Carreteras de Canarias.

4º) **Vías urbanas estructurantes:** las que conforman la red urbana, siendo ejes estructuradores de las tramas caracterizados por sus mayores dimensiones y capacidad de tráfico, predominando la función de circulación (tanto de vehículos como de personas).

5º) **Calles urbanas:** viarios cuya función principal es canalizar el tránsito hacia las actividades urbanas a las que dan servicio y acceso, formando la trama urbana de detalle de un núcleo de población.

6º) **Canales de tráfico especializado:** aquellas infraestructuras reservadas para el tránsito exclusivo de vehículos a motor de características especiales, sobre todo los de transporte público de personas y mercancías.

7º) **Aparcamientos públicos:** espacios con acceso directo desde la vía pública, bien en parcelas adaptadas o bien en parte o todo un edificio, que se destinan al estacionamiento de vehículos de forma temporal, sin restricciones en cuanto al uso de los mismos.

8º) **Estacionamientos restringidos:** espacios acotados con acceso directo desde la vía pública, bien en parcelas adaptadas o bien en parte o todo un edificio, que se destinan al estacionamiento de forma temporal de determinados vehículos, no siendo de acceso libre. Se incluyen en esta categoría los aparcamientos para flotas de vehículos industriales, de

transporte, de viajeros, pesados, etc, que normalmente son de una misma empresa prestataria del servicio. También se incluyen aquellos espacios para aparcamiento privados al servicio de otro uso principal, siempre que se emplacen en parcelas únicas e independientes de la que ocupa el uso al que sirven (en caso contrario se englobarían dentro del uso al cual están vinculados). Por el contrario, no se consideran en esta categoría los espacios en los cuales permanecen flotas de vehículos de servicio dotacional (de bomberos, de limpieza, de policía, etc.) si son los mismos en los cuales se centraliza la actividad dotacional de mantenimiento y seguridad (que sería la categoría de uso a la cual se adscribirían).

9º) **Estaciones de transporte terrestre:** espacios acotados, con acceso directo desde la vía pública pero separados de ésta, en los que se disponen las paradas de vehículos terrestres de transporte público de viajeros (tren, tranvía, guaguas, taxis, etc.). En tales espacios confluyen las líneas de la red de transporte público por lo que tienen carácter de intercambiadores modales, debiendo complementarse con usos tales como los de aparcamiento así como aquellos otros de servicio al viajero (comercio al por menor, bares, etc).

10º) **Estaciones de servicio:** espacios acotados con acceso directo desde un viario cuya función principal es el suministro de carburante a los vehículos, si bien pueden incluir servicios complementarios (lavado y reparaciones elementales de los vehículos, servicio de grúa, bar-cafetería, venta al por menor de pequeños artículos, etc), siempre que la mayor parte de la parcela esté ocupada por los surtidores de combustible y las áreas de maniobra vinculadas a éstos, y el total de superficie edificada sea inferior a 300 m²; en otro caso habrá de dividirse la parcela en usos diferenciados adscritos cada uno de ellos a la categoría que le corresponda según la clasificación del PIOT.

11º) **Vías rurales:** son vías ajustadas a la topografía y con ancho medio ajustado a las necesidades de los usos primarios, cuya función es configurar la red secundaria de acceso a los usos rústicos del territorio (forestales, agrarios, ganaderos, etc.), admitiendo circulación restringida de vehículos a motor.

12º) **Senderos:** son vías por las que no debe ni generalmente puede circular un vehículo a motor, dado que discurren muy ajustadas a la topografía del terreno y/o su anchura media no es superior a 2 metros.

13º) **Peatonales urbanos:** viarios de las tramas urbanas o rurales de características adecuadas a su uso peatonal y en los que no se permite la circulación de vehículos a motor o se restringe a servicios públicos, períodos limitados o a situaciones excepcionales.

Artículo 12.-Condición de las infraestructuras viarias según el PIOT. (NAD)

En base al modelo de estructura urbana determinado por el PIOT la red viaria se compone de “corredores insulares”, “vías comarcales” y “vías locales complementarias”.

Artículo 13.- Clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según la Ley de Carreteras de Canarias. (NAD)

En base al L9/1991, de 8 de Mayo, las vías se clasifican en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales, definidas tal y como se contempla a continuación:

1º) Son **autopistas** las carreteras destinadas a la circulación exclusiva de automóviles con arreglo a las siguientes características:

- Disponer de condiciones geométricas, así como de pavimentación, trazado, visibilidad y señalización que garanticen las mejores condiciones de seguridad para la conducción a altas velocidades, independientemente de que estas puedan ser limitadas.
- Tener impedido el acceso a las mismas desde los terrenos colindantes tanto para peatones como para animales. Los automóviles podrán acceder a ellas, en tramos distanciados, como consecuencia del desarrollo de cruces a distinto nivel, debidamente visibles y señalizados, mediante carriles paralelos de aceleración y desaceleración.
- No existir en todo su trazado ningún cruce al mismo nivel con otra vía, sean cuales fueren las características de esta.
- Disponer, para cada sentido de la circulación, de distintas calzadas, separadas entre si por una franja de terreno no destinada a la circulación que contenga una barrera física para impedir el paso de una calzada a otra, salvo en puntos singulares justificados o con carácter temporal y excepcional.

2º) Son **autovías** aquellas carreteras que, cumpliendo todos los requisitos determinados para las autopistas, sin embargo admiten cruces al mismo nivel con otras vías

así como accesos de automóviles desde terrenos colindantes de forma limitada y debidamente visibles y señalizados.

3º) Son **vías rápidas** aquellas carreteras que reúnen las mismas características de las autovías, pero con una sola calzada.

4º) Son **carreteras convencionales** aquellas que por sus características no puedan ser clasificadas en ninguno de los apartados anteriores.

5º) Son **áreas de servicios** las zonas colindantes con las carreteras diseñadas especialmente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de los vehículos y personas que transitan por ellas, en las que se pueden incluir conjunta o separadamente estaciones de suministros de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar seguridad y comodidad.

Artículo 14.- Clasificación de las infraestructuras viarias en función de su titularidad y funcionalidad según la Ley de Carreteras de Canarias. (NAD)

1.- Las carreteras de Canarias se clasifican, de conformidad con la legislación vigente en, **regionales, insulares y municipales**, según corresponda su titularidad a la Comunidad Autónoma, a los Cabildos Insulares o a los Ayuntamientos, respectivamente.

2.- Se definen como Carreteras de Interés Regional aquellas que cumplan en su totalidad, o en tramos determinados, al menos uno de los siguientes requisitos:

a) Entenderse como vía de circunvalación de una isla.

b) Aquellas de largo recorrido que unan puntos distantes de la vía de circunvalación y comuniquen, además, con importantes núcleos de población o actividad económica, todo ello proporcionalmente a la superficie y población de cada isla.

c) Las que comuniquen la capital de la isla o las vías descritas en los puntos a) y b) con puertos y aeropuertos de Interés General.

d) Las que comuniquen la capital de la isla o las vías descritas en los puntos a) y b) con centros de especial interés por su actividad.

3.- De conformidad con lo previsto en la legislación de carreteras, aquellas que estén definidas como de Interés Regional según lo dispuesto en el artículo anterior, podrán ser declaradas también de Interés General a los efectos de incluir su financiación en los créditos correspondientes de los Presupuestos Generales del Estado como compensación del hecho insular, de acuerdo con el Régimen Económico y Fiscal para Canarias.

Artículo 15.- Exención de licencias y otros actos de control preventivo.

Las obras viarias contempladas en el presente Plan Territorial Especial están exentas de licencias y otros actos de control preventivo señalados en el artículo 84.1 b) de la Ley 7/1985, de 2 de Abril, de Bases de Régimen Local, por ser obras públicas de interés general, en virtud de lo dispuesto en los artículos 167.2 del DL 1/2000 y 17 de la Ley 9/1991, de 8 de Mayo de Carreteras de Canarias.

Artículo 16.- Competencia y responsabilidad. (NAD)

Dependiendo del tipo de carretera y su titularidad, la competencia y responsabilidad sobre las mismas se desarrollará por cada organismo administrador según lo dispuesto en la Ley de Carreteras de Canarias 9/1991 de 8 mayo, sin perjuicio de los trasposos y delegación de funciones que se puedan efectuar o haber efectuado entre administraciones.

Artículo 17.- Definiciones de carácter general para la interpretación de la normativa. (NAD)

1.- Por *intersección* se entiende la confluencia de varias vías y la plataforma que se genera a raíz de la unión para posibilitar los diferentes movimientos, pudiendo ser a nivel o desnivel.

2.- Por *enlace* se entiende la intersección a distinto nivel.

3.- Por *tramo* se entiende el fragmento de vial comprendido entre dos intersecciones.

4.- Por *sección tipo* de un determinado tramo se entiende la sección predominante del viario en dicho tramo, al margen de los ramales de acceso a las intersecciones que puedan surgir al aproximarse a los mismos y de las variaciones que puedan surgir al cambiar de un tipo de tramo a otro (por ejemplo de “túnel” a “vial apoyado sobre el terreno”).

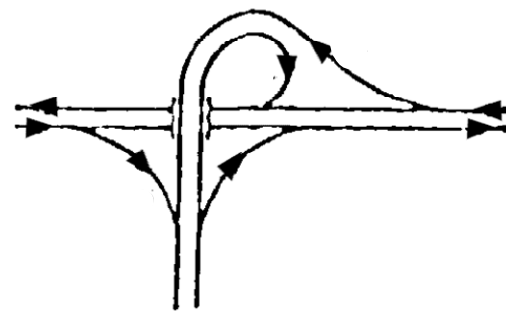
5.- Por *glorieta* se entiende aquella intersección con circulación giratoria, a nivel o desnivel. Las glorietas vendrán definidas geoméricamente por su diámetro interior y el

exterior, siendo la diferencia la parte de la superficie de la calzada comprendida “entre las bandas blancas”.

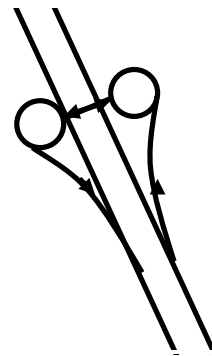
6.- Por *diámetro interior* de una glorieta, se entiende el diámetro de la circunferencia descrita por la línea que define el arcén más próximo centro de la glorieta.

7.- Por *diámetro exterior* de una glorieta, se entiende el diámetro de la circunferencia descrita por la línea que define el arcén exterior de la glorieta.

8.- Por *trompeta* se entiende una intersección del siguiente tipo:



9.- Por *diamante parcial con pesas* se entiende un enlace del siguiente tipo:



10.- Por *vial apoyado sobre el terreno*, se entiende aquel viario que va apoyado sobre la superficie del terreno y descubierto.

11.- Por *vial apoyado sobre el terreno o estructura*, se entiende aquel viario que va apoyado sobre la superficie del terreno o de infraestructuras artificiales (muros, viaductos, etc) y descubierto.

12.-Por *túnel* se entiende todo paso subterráneo de un vial, ya sea túnel en sentido estricto o falso túnel.

13.- Por *doble túnel*, se entienden aquellos túneles sensiblemente paralelos que conforman un único viario, siendo dependientes funcionalmente.

14.- Por *arista exterior de explanación* se entiende la intersección del terreno natural con el talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de contención colindantes.

15.- Por *año horizonte* de una determinada infraestructura se entiende un periodo de veinte años contados desde la puesta en servicio de la infraestructura.

16.- Por nivel de servicio se entiende la clasificación establecida por el Manual de Capacidad de Carreteras, teniendo en cuenta factores como velocidad, tiempo de recorrido, interrupciones de tráfico, frecuencia y magnitud de los cambios de velocidad, libertad de maniobra, seguridad, comodidad y economía. En función de ellos, se determinan seis niveles de servicio:

- NIVEL A: Operación en régimen libre, los vehículos circulan sin prácticamente restricción alguna en su capacidad de maniobra dentro de la corriente circulatoria.
- NIVEL B: Circulación en que la capacidad de maniobra dentro de la corriente circulatoria se ve ligeramente restringida.
- NIVEL C: Existe una notable restricción en la capacidad de maniobra que precisa vigilancia y cuidado por parte del conductor.
- NIVEL D: La libertad de maniobra esta seriamente limitada con una conducción de gran tensión en que cualquier incidente crea colas sustanciales.
- NIVEL E: Circulación inestable con espaciamiento entre vehículos mínimas, capacidad de maniobra extremadamente limitada con bajas velocidades de tránsito.
- NIVEL F: Flujo de circulación forzado o colapsado.

Artículo 18.- Capacidad de modificación de algunos elementos constitutivos de la geometría determinada en la presente normativa. (NAD)

1.- Los elementos geométricos no citados en los apartados siguientes tendrán condición de vinculantes para los correspondientes proyectos de trazado y/o construcción de las infraestructuras objeto del PTE.

2.- Las condiciones referidas a las intersecciones, excepcionalmente y de modo justificado, podrá ser variada en los proyectos técnicos de desarrollo de infraestructuras, previo informe vinculante del Cabildo Insular de Tenerife.

3.- La sección tipo del viario, excepcionalmente y de modo justificado, podrá ser variada en los proyectos técnicos de desarrollo de infraestructuras, previo informe vinculante del Cabildo Insular de Tenerife.

4.- Los cambios de trazado no sustanciales, considerados como tal por el titular de la vía, podrán variarse en los respectivos Proyectos de Trazado y/o Construcción, sin previo informe por parte del Cabildo Insular de Tenerife.

5.- En los casos de viales apoyados sobre el terreno que deban llevar bermas, éstas se definirán en el proyecto de trazado y/o de construcción en el que se calculen los desmontes y terraplenes de las infraestructuras objeto del presente PTE, presentando carácter recomendatorio en las secciones tipo presentadas como anexo a la presente normativa.

6.- En los túneles, la necesidad de aceras elevadas a efectos de mantenimiento de los mismos, serán definidas, y en su caso precisadas, en el proyecto de trazado y/o de construcción de las infraestructuras objeto del PTE, presentando carácter recomendatorio en las secciones tipo presentadas como anexo a la presente normativa.

7.-El informe preceptivo señalado en los puntos 2 y 3 del presente artículo, se realizará previa aprobación de los proyectos técnicos, en el momento que los trabajos hayan adquirido un desarrollo suficiente.

TÍTULO PRIMERO.

DELIMITACIÓN DE LOS ÁMBITOS VIARIOS.

Artículo 19. Criterios de delimitación de los ámbitos viarios. (NAD)

1.- El Ámbito Específico se ha dividido en cuatro partes, cada una de las cuales corresponde con una infraestructura a definir por el PTE, dando lugar a cuatro ámbitos denominados “Circunvalación Oeste”, “Circunvalación Norte”, “Vía Litoral” y “Anillo de La Laguna”.

2.- Estas cuatro zonas se pueden superponer en los entornos de las conexiones entre las diferentes infraestructuras; en tal caso las determinaciones en relación al suelo que confluya en dos zonas serán coincidentes en ambos ámbitos. En caso de contradicción se aplicará la de la zona que primero se desarrolla en la presente normativa.

Artículo 20. Ámbito “Circunvalación Oeste”. (NAD)

1.- Comprende la parte del Ámbito Específico que es soporte de la vía así denominada, y la vía en sí.

2.-Comienza en la Autovía TF-5, en Guamasa, al Oeste del Aeropuerto de Los Rodeos, en La Laguna, y transcurre por el Sur del Aeropuerto hasta las proximidades de la Montaña de La Mina, donde cambia su dirección hacia el Sur. Continúa entre dicha montaña y la de Los Marreros, hasta llegar a la Montaña de la Cueva, donde gira hacia el Este hasta llegar a la Montaña de Los Giles, donde vuelve a cambiar de dirección hacia el Sur hasta llegar a El Tablero, desde donde llega a El Humilladero, para finalizar en la TF-1 al Norte de Radazul, en las proximidades del límite municipal entre Santa Cruz de Tenerife y El Rosario.

3.- La Circunvalación Oeste tiene condición de:

- Autopista, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según la Ley de Carreteras de Canarias*.
- Vía Regional y carretera de Interés Regional, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de su titularidad y funcionalidad según la Ley de Carreteras de Canarias*.
- Autopista, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según determinaciones del PIOT*.

- Corredor Insular, según la *condición de las infraestructuras viarias según el PIOT.*

Artículo 21. Ámbito “Circunvalación Norte”. (NAD)

1.- Comprende la parte del Ámbito Específico que es soporte de la vía así denominada, y la vía en sí.

2.- Comienza en la Avenida de Anaga, en las proximidades del Barrio de La Alegría en Santa Cruz de Tenerife, y transcurre por el Norte de los terrenos de la aglomeración urbana, ligeramente paralela al cauce del Barranco de Santos, hasta llegar a la Vía de Ronda en La Laguna.

3.- La Circunvalación Norte tiene condición de:

- Carretera convencional, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según la Ley de Carreteras de Canarias.*
- Vía Regional y carretera de Interés Regional, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de su titularidad y funcionalidad según la Ley de Carreteras de Canarias.*
- Carretera, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según determinaciones del PIOT.*
- Vía Comarcal, según la *condición de las infraestructuras viarias según el PIOT.*

Artículo 22. Ámbito “Vía Litoral”. (NAD)

1.- Comprende la parte del Ámbito Específico que es soporte de la vía así denominada, y la vía en sí.

2.- La vía que discurre soterrada, coincide con la reserva de suelo de la TF-4 a su paso por el frente marítimo de Santa Cruz de Tenerife, en el tramo comprendido entre la Avenida de Anaga en el nacimiento de la Circunvalación Norte y la Montaña Lazareto.

3.- La Vía Litoral tiene condición de:

- Autovía, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según la Ley de Carreteras de Canarias.*

- Vía Regional y carretera de Interés Regional, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de su titularidad y funcionalidad según la Ley de Carreteras de Canarias.*

- Autovía, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según determinaciones del PIOT.*

- Vía Comarcal, según la *condición de las infraestructuras viarias según el PIOT.*

Artículo 23. Ámbito “Anillo de La Laguna.”. (NAD)

1.- Comprende la parte del Ámbito Específico que es soporte de la vía así denominada, y la vía en sí.

2.- El Anillo de La Laguna se compone de siete partes, que son: la “*Variante TF-5*”, la “*reconversión de la TF-5*”, la “*conexión con la TF-13*”, la “*Ronda Oeste (nuevo acceso al Aeropuerto)*”, la “*Ronda Noroeste*”, la “*Ronda Sur*”, y los “*accesos urbanos a La Laguna*”.

3.- El Anillo de La Laguna comienza en la TF-13, al Norte de Las Mercedes, y discurre por el Oeste del continuo Urbano de La Laguna, con varias vías de acceso a la ciudad. Una vez que llega a la TF-5 prosigue hacia el Sur en un túnel, bajo la pista del Aeropuerto de Los Rodeos. En la salida del túnel se bifurca en dos, por un lado se completa la variante de la TF-5 desde el enlace de la Circunvalación Oeste situado al Sur del Aeropuerto hasta la propia TF-5 en las proximidades del Barrio de Gracia, y, por otro lado y de forma paralela a la anterior por el Sur, con un carácter más urbano, aparece la Ronda Sur, que conecta las vías y caminos existentes. Desde su enlace con la TF-5 hasta el enlace con el Camino de San Lázaro, la Autopista del Norte se transforma en una rambla urbana, que también forma parte de la infraestructura del Anillo de La Laguna.

Dentro de esta descripción general, la “*Variante de la TF-5*” comprende el tramo de vía que discurre al Sureste de la pista del Aeropuerto de Los Rodeos, completando la Variante a la TF-5 que conforma la Vía Exterior desde Guamasa hasta el citado Aeropuerto. La “*reconversión de la TF-5*”, es el tramo de la TF-5 entre la Vía de Ronda y el acceso al Aeropuerto, que queda como rambla urbana, una vez esté en funcionamiento la “*Variante de la TF-5*” que funcionalmente viene a sustituir la actual TF-5 en el tramo a transformar. La “*conexión con la TF-13*” es el tramo viario comprendido entre Las Mercedes y la TF-13. La “*Ronda Oeste (nuevo acceso al Aeropuerto)*” comprende el tramo ubicado entre la TF-5

(en las inmediaciones del acceso al Aeropuerto) y el Sur de la pista de la citada infraestructura. Por “Ronda Noroeste” se denomina el viario que conecta las dos partes del Anillo de La Laguna anteriormente indicadas, de modo perimetral al casco urbano. La “Ronda Sur”, es el vial comprendido entre el Sur de la Pista del Aeropuerto y la TF-5 en su conexión con la Vía de Ronda, y sensiblemente paralelo a la “Variante de la TF-5” por el Sur. Finalmente, los “accesos urbanos a La Laguna” se componen de diferentes calles que conectan la estructura viaria anteriormente descrita con la ciudad consolidada de La Laguna, en particular son calles que parten de los enlaces de la Vía de Ronda que parten de las intersecciones “El Rincón” (INTERSECCIÓN 4), “La Atalaya” (INTERSECCIÓN 6), “Camino de San Francisco de Paula” (INTERSECCIÓN 14), y “Carretera a Geneto” (INTERSECCIÓN 16).

4.- Los elementos que componen el Anillo de La Laguna poseen las siguientes condiciones:

La “Variante TF-5” tiene condición de:

- Autopista, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según la Ley de Carreteras de Canarias*.
- Vía Regional y carretera Interés Regional, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de su titularidad y funcionalidad según la Ley de Carreteras de Canarias*.
- Autopista, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según determinaciones del PIOT*.
- Corredor Insular, según la *condición de las infraestructuras viarias según el PIOT*.

La “reconversión de la TF-5” tiene condición de:

- Calle, por lo que queda al margen de la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según la Ley de Carreteras de Canarias* (del art 1º. Tres de la Ley 9/1991, de 8 de Mayo, de Carreteras de Canarias)
- Vía municipal, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de su titularidad y funcionalidad según la Ley de Carreteras de Canarias*.

- Vía Urbana Estructurante, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según determinaciones del PIOT*.
- Vía Comarcal, según la *condición de las infraestructuras viarias según el PIOT*.

La “conexión con la TF-13” tiene condición de:

- Carretera convencional, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según la Ley de Carreteras de Canarias*.
- Vía Insular, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de su titularidad y funcionalidad según la Ley de Carreteras de Canarias*.
- Carretera, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según determinaciones del PIOT*.
- Vía Comarcal, según la *condición de las infraestructuras viarias según el PIOT*.

La “Ronda Oeste (nuevo acceso al Aeropuerto)” tiene condición de:

- Carretera convencional, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según la Ley de Carreteras de Canarias*.
- Vía Regional y carretera de Interés Regional, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de su titularidad y funcionalidad según la Ley de Carreteras de Canarias*.
- Carretera, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según determinaciones del PIOT*.
- Vía Comarcal, según la *condición de las infraestructuras viarias según el PIOT*.

La “Ronda Noroeste” tiene condición de:

- Carretera convencional, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según la Ley de Carreteras de Canarias*.

- Vía Insular, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de su titularidad y funcionalidad según la Ley de Carreteras de Canarias.*
- Carretera, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según determinaciones del PIOT.*
- Vía Comarcal a propuesta del PTE (no aparece contemplado en el PIOT), en base a la clasificación según la *condición de las infraestructuras viarias según el PIOT.*

La “Ronda Sur” tiene condición de:

- Carretera convencional, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según la Ley de Carreteras de Canarias.*
- Vía Insular, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de su titularidad y funcionalidad según la Ley de Carreteras de Canarias.*
- Vía urbana estructurante, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según determinaciones del PIOT.*
- Vía Comarcal a propuesta del PTE (no aparece contemplado en el PIOT), en base a la clasificación según la *condición de las infraestructuras viarias según el PIOT.*

Los “accesos urbanos a La Laguna” tienen condición de:

- Calle, por lo que queda al margen de la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según la Ley de Carreteras de Canarias* (del art 1º tres de la Ley 9/1991 , de 8 de Mayo, de Carreteras de Canarias
- Vía municipal, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de su titularidad y funcionalidad según la Ley de Carreteras de Canarias.*
- Calle urbana, según la *clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según determinaciones del PIOT.*
- Vía Local Complementaria a propuesta del PTE (no aparece contemplado en el PIOT), en base a la clasificación según la *condición de las infraestructuras viarias según el PIOT.*

TÍTULO SEGUNDO DETERMINACIONES GENERALES

Artículo 24. *Ámbito de aplicación y objeto.* (NAD)

- 1.- El ámbito de aplicación del Título Segundo es todo el Ámbito Específico.
- 2.- Su regulación tiene por objeto establecer las determinaciones generales de común aplicación a los cuatro ámbitos definidos en la *Delimitación de los ámbitos viarios.*

CAPÍTULO I DETERMINACIONES EN MATERIA DE USO Y DEFENSA DE LAS CARRETERAS.

Artículo 25.- *Los usos establecidos por el planeamiento general.* (NAD)

Con carácter general, y sin perjuicio de la adaptación del planeamiento general al presente PTE, los usos contemplados en las zonas contempladas en el mismo serán los regulados por el planeamiento general en el momento de su adaptación.

Artículo 26.- *Zonas de protección de las vías.* (NAD)

1.- El uso y defensa de las carreteras, las limitaciones de la propiedad y la determinación de las zonas de protección de las vías vendrá determinado por lo regulado por la Ley de Carreteras 9/1991 de 8 de mayo, su Reglamento de desarrollo Decreto 131/1995 de 11 de mayo, y todo ello sin perjuicio del posible desarrollo reglamentario que efectúe el Gobierno de Canarias de las determinaciones contenidas, al respecto, en los artículos 58 y siguientes del citado Decreto.

2.- A los anteriores efectos se recoge que quedan establecidos para las distintos tipos de vías las siguientes zonas: de dominio público, de servidumbre y de afección, además de la determinación de una zona límite de edificación.

3.- A los ramales de enlace, vías de giro interseccionales y enlaces les será de aplicación lo establecido para las vías y carreteras en el presente capítulo.

5.- Excepcionalmente, si hubiere razones que lo aconsejaren, el Gobierno de Canarias podrá eliminar alguna de las zonas de protección de carreteras, excepto la de dominio público, sin afectar a las distancias máximas totales.

Artículo 27.- Zona de Dominio Público. (NAD)

1.- Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura a cada lado de la vía en autopistas autovías, vías rápidas y carreteras de interés regional, y de tres metros en el resto de las carreteras, medidos horizontal y perpendicularmente al eje de la misma desde la arista exterior de la explanación.

Se entiende por arista exterior de la explanación la intersección con el terreno natural del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de contención colindantes.

En los casos de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares se fijará como arista exterior de la explanación la línea de protección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno.

Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura si estos sobrepasaran dicha arista exterior.

2.- Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación de servicios públicos viarios, tales como los destinados a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de guaguas y otros fines auxiliares o complementarios.

3.- No podrán realizarse obras en la zona de dominio público de las carreteras sin previa autorización del titular de la misma, el cual, sin perjuicio de otras competencias concurrentes, sólo podrá concederlo cuando así lo exija la prestación de un servicio público de interés general.

Artículo 28.- Zona de Servidumbre. (NAD)

1.- La zona de servidumbre de las carreteras y las vías consistirán en dos franjas de terreno delimitadas interiormente por el borde de la zona de dominio público definido en el artículo anterior y exteriormente por dos líneas paralelas a la aristas exteriores de la explanación.

2.- Los anchos de franja de servidumbre para los distintos tipos de vías y carreteras serán, en tanto no se lleve a efecto por el Gobierno de Canarias las determinaciones contempladas en el artículo 58 del Decreto 131/1995, de 11 de Mayo, por el que se aprueba

el Reglamento de Carreteras de Canarias, los que establece la Disposición Transitoria Segunda del citado Reglamento, a saber:

- 1º) Para las autopistas, 17 metros.
- 2º) Para las autovías, 15 metros.
- 3º) Para las vías rápidas, 10 metros.
- 4º) Para las carreteras convencionales de Interés Regional, 10 metros.
- 5) Para el resto de la red viaria, 5 metros.

3.- En cuanto al uso y régimen de autorizaciones en esta zona se estará igualmente a lo dispuesto en la Ley de Carreteras, su reglamento y en el presente texto normativo.

Artículo 29.- Zona de Afección. (NAD)

1.- La zona de afección de una carretera o vía consistirá en dos franjas de terreno situadas a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por el borde de la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación.

2.- Los anchos de franja de afección para los distintos tipos de vías y carreteras serán, en tanto no se lleve a efecto por el Gobierno de Canarias las determinaciones contempladas en el artículo 58 del Decreto 131/1995, de 11 de Mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias, los que establecen la Disposición Transitoria Segunda del citado Reglamento, a saber:

- 1º) Para las autopistas, 5 metros.
- 2º) Para las autovías, 7 metros.
- 3º) Para las vías rápidas, 7 metros.
- 4º) Para las carreteras convencionales de Interés Regional, 7 metros.
- 5º) Para el resto de la red viaria, 3 metros.

3.- En cuanto al uso y régimen de autorizaciones en esta zona se estará igualmente a lo dispuesto en la Ley de Carreteras, su reglamento y en el presente texto normativo.

Artículo 30.-Línea límite de la edificación. (NAD)

1.- La línea límite de edificación, a ambos lados de la carretera, es aquella desde la cual y hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 27.3 de la Ley 9/1991, de 8 de Mayo, de Carreteras de Canarias así como lo establecido en el artículo 52 del Decreto 131/1995, de 11 de Mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias.

Dicha línea límite se medirá horizontalmente a partir de la arista exterior más próxima de la calzada, entendiéndose por tal el borde de la franja destinada a la circulación de vehículos en general.

2.- Como norma general, en ningún caso la línea límite de la edificación sobrepasará el borde exterior de la zona de afección.

3.- Los anchos de la franja formada entre la línea límite de la edificación y la carretera, para los distintos tipos de vías y carreteras serán, en tanto no se lleven a efecto por el Gobierno de Canarias las determinaciones contempladas en el artículo 58 del Decreto 131/1995, de 11 de Mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias, los que establecen la Disposición Transitoria Segunda del citado Reglamento, a saber::

1º) Para las autopistas, 35 metros.

2º) Para las autovías, 30 metros.

3º) Para las vías rápidas, 30 metros.

4º.- Para las carreteras convencionales de Interés Regional, 25 metros.

5º- Para el resto de la red viaria, 12 metros.

4.- A estos supuestos se le podrán aplicar reducciones en travesías, tamos urbanos o urbanizables, siempre y cuando puedan disponerse tanto la franja ajardinada de separación como las barreras antirruído que protejan la calidad de vida de los usuarios de las mismas.

5.- En cuanto al uso y régimen de autorizaciones en esta zona se estará igualmente a lo dispuesto en la Ley de Carreteras, su reglamento y en el presente texto normativo.

Artículo 31.-Establecimiento de las zonas de protección de las vías. (NAD)

1.- La zona de dominio público, servidumbre y afección se delimitarán en los correspondientes proyectos de construcción y/o trazado, una vez definidos los desmontes, terraplenes y estructuras.

2.- La línea límite de edificación quedará regulada en la presente normativa para cada infraestructura objeto del PTE. Aún así, su delimitación queda supeditada al establecimiento de la zona de servidumbre y de afección.

3.- Si en los proyectos de trazado y/o construcción se constata que por anchura excesiva de la proyección horizontal del talud de los terraplenes o desmontes, la línea límite de edificación corta a la de servidumbre, la primera se podrá modificar de modo que coincida con la segunda, previa notificación al titular de la vía, a efectos de revisión de las posibles suspensiones de licencias.

CAPÍTULO II

DESARROLLO TÉCNICO DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y SEGURIDAD

Artículo 32.- Condiciones de implantación. (NAD)

La reserva de terreno considerada a efectos del desarrollo de las infraestructuras objeto del PTE e indicada en los anexos a la presente normativa, constituyen determinaciones vinculantes del planeamiento.

Artículo 33.- Los viales previstos por el planeamiento general. (ND)

1.- Desde el PTE se realiza una propuesta de adecuación de los viarios planteados en los planes generales de los municipios afectados, cuyo desarrollo se ve interferido por las infraestructuras objeto del PTE.

2.- Estos viales forman parte del PTE siendo de aplicación las determinaciones que a referencia de los mismos figuren en la presente normativa.

3.- En caso de que un determinado vial del planeamiento general o de su planeamiento de desarrollo no se haya contemplado en el PTE, y que interfiera con los viales objeto del mismo, éstos deberán ser resueltos por el planeamiento general o por su planeamiento de desarrollo sin interferir ni conectar con las nuevas vías objeto del PTE.

Artículo 34.- Las vías de enlace con las infraestructuras objeto del PTE.

1.- En caso de viales existentes cuya modificación sea obligada en el momento de implantación de la infraestructuras por superposición territorial o incompatibilidad técnica, éstas se contemplarán en el correspondiente proyecto de construcción, esté o no adaptado el planeamiento urbanístico general. (NAD)

2.- En el caso de viales previstos por el planeamiento que no estén ejecutados en el momento de implantación de las infraestructuras objeto del PTE, éstos deberán ser adaptados desde el planeamiento general y el correspondiente proyecto de obras al presente PTE de modo previo a su ejecución. (ND)

3.- Siempre que sea posible los viales de conexión deberán ser de primer orden y de doble sentido, con aceras suficientes para el tránsito peatonal, y con un diseño eminentemente urbano. (ND)

Artículo 35.- Permeabilidad peatonal. (NAD)

El carácter de las vías objeto del PTE no será óbice para que se desarrollen mecanismos que permitan el paso peatonal a través de los mismos, mediante los mecanismos oportunos habilitados en función de la clase de vía (pasos de peatones, pasos superiores o inferiores, etc). Estos elementos deberán ser contemplados en el proyecto de construcción de las obras de cada una de las infraestructuras objeto del PTE.

Artículo 36.- El transporte público. (ND)

Las secciones tipo de los tramos o las condiciones geométricas de las intersecciones de las infraestructuras objeto del PTE podrán ser variadas para incorporar carriles de transporte público, en base a las determinaciones del *Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte Colectivo*, contemplado en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 12 y 19 de la presente normativa.

Artículo 37.- Los intercambiadores de transporte. (ND)

Los intercambiadores de transporte previstos en el Aeropuerto de Los Rodeos y en Tres de Mayo dispondrán de acceso directo desde los viales objeto del PTE, no obstante, en caso de que como resultado del *Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte Colectivo* se establezcan nuevos intercambiadores de transporte dentro del ámbito específico de modo previo a la aprobación de los correspondientes proyectos constructivos, a éstos se

les deberá dar conexión directa desde los ejes insulares o comarcales previstos en el presente PTE en dichos proyectos.

Artículo 38.- Medidas de ordenación del tráfico. (NAD)

Las vías objeto del presente PTE clasificadas como autopistas o autovías no dispondrán de paradas de guaguas en sus calzadas.

Artículo 39.- Niveles de servicio. (NAD)

Para las infraestructuras objeto del PTE, los niveles de servicio en la hora de proyecto del año horizonte no deben superar el nivel de servicio D (*según definición del artículo 17*)

CAPÍTULO III

MEDIDAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Artículo 40.- Naturaleza de las disposiciones. (NAD)

1.- Las medidas de carácter ambiental expuestas en la presente normativa poseen una óptica preventiva; mitigar, atenuar, corregir o evitar el efecto que pueden llevar consigo las determinaciones contempladas en el PTE.

2.- El carácter vinculante de las determinaciones conlleva una definición y concreción completa de las mismas en los proyectos de trazado y/o construcción que desarrollen las actuaciones contempladas en el Plan.

3.- Las determinaciones explícitas para la fase de obras contenidas en la presente normativa, deberán ser incluidas como preceptivas para dicha fase en el instrumento ambiental (impacto ambiental) que se desarrollará de modo paralelo al anteproyecto o proyecto de trazado y/o construcción.

4.- Se ha de tener en cuenta que es necesario el cumplimiento siempre de las medidas de rango superior. Las aquí expuestas son o bien el desarrollo de las contempladas en el mismo o las que se derivan de la caracterización de los efectos ambientales que se han detectado durante la elaboración del PTE y que deberán ser analizadas con mayor detalle en los proyectos de construcción que desarrollen las actuaciones contempladas en el Plan.

Artículo 41. Climatología. (NAD)

Los proyectos que desarrollen las actuaciones recogidas en el Plan, realizarán una caracterización del comportamiento de las variables climáticas, y en particular, los vientos, que debe ajustarse al ámbito real de afección potencial, con el objetivo de caracterizar los efectos que tendrían diversas actividades inducidas por la ejecución del proyecto (movimientos de tierras, plantas de tratamiento de áridos, de hormigonado, de aglomerado asfáltico...), en particular, sobre la población humana.

Artículo 42.- Riego de superficies afectadas por las obras y transporte de material. (NAD)

1.- Los proyectos que desarrollen las actuaciones recogidas en el Plan, deberán contemplar la necesidad de realizar los riegos de las superficies afectadas por las obras, con objeto de disminuir la emisión de partículas a la atmósfera y evitar las afecciones a la población residente, a los cultivos existentes y a la flora y vegetación. Además se recogerá la necesidad de que los camiones que realicen el transporte de tierra o materiales que puedan levantar polvo lo realicen llevando la carga cubierta con una lona para evitar el levantamiento de polvo.

2.- Los proyectos contemplarán medidas tendentes a minimizar la emisión de gases a la atmósfera por la combustión en los motores de la maquinaria de obra, tales como la limitación de la velocidad de tránsito por caminos obra, el mantenimiento adecuado de maquinaria o el control del cumplimiento estricto de los programas de revisión y mantenimiento especificados por el fabricante de los equipos.

Artículo 43.- Protección acústica. (NAD)

1.- De conformidad con lo previsto en el artículo 3.1.4.2. del PIOT, los proyectos de intervención viaria a que se refiere el presente Plan, estudiarán las distintas alternativas para reducir los efectos del ruido del tráfico sobre el entorno, evaluando sus impactos y justificándolos, adoptando las medidas que sean adecuadas y respetando los límites sonoros previstos en el citado artículo.

2.- Los proyectos de construcción a que se refiere sobre los ámbitos viarios previstos en este Plan, contendrán las medidas necesarias para minimizar los efectos del ruido durante la ejecución de obras.

Artículo 44.- Protección hidrológica. (NAD)

1.- Los proyectos que desarrollen las actuaciones recogidas en el Plan realizarán la identificación y descripción de los barrancos afectados, cómo se atraviesan y las afecciones que produciría la ejecución de la vía sobre las laderas y cauces.

2.- En la fase de ejecución de los proyectos de las obras viarias contempladas en este plan, se deberán adoptar las siguientes medidas de protección:

- a) Análisis de los cortes con el sistema superficial de drenaje y su solución técnica.
- b) Incorporación del análisis de interferencia sobre el sistema acuífero y su solución técnica
- c) Incorporación de una solución adecuada de la plataforma viaria en el Barranco de Tahodio.
- d) Estudios de avenidas e inundabilidad a 500 años, así como la modelización y estudio de erosión de los cauces principales.

3.- La realización de las obras en los cauces e infraestructuras hidráulicas, requerirá la previa autorización del Consejo Insular de Aguas de Tenerife.

Artículo 45.- Inventario geológico y geomorfológico básico del ámbito afectado. (NAD)

1.- Los proyectos que desarrollen las actuaciones recogidas en el Plan identificarán los elementos y formaciones geológicas y geomorfológicas que podrían verse afectados, directa o indirectamente, por la ejecución del proyecto, así como las medidas correctoras a adoptar en el caso de que, en fase de obras, se detectase la presencia de alguna de estas formaciones geológicas. En cuanto a las afecciones geomorfológicas:

- Deberá analizarse el impacto ambiental (en particular geomorfológico y paisajístico) de todos los movimientos de tierras (desmontes y taludes).
- Deberá preverse la ejecución de medidas de corrección de los impactos que permitan la restauración geomorfológica y paisajística, particularmente, de los desmontes en trinchera, para lo que se ejecutarán falsos túneles cuando las alturas de los mismos alcancen los 15 m.

2.- Igualmente, se deberá analizar la viabilidad de ejecutar alternativas a los rellenos (terraplenes) de mayores dimensiones, tales como pequeñas estructuras integradas en el entorno, que reduzcan el impacto paisajístico del proyecto.

Artículo 46.- Protección del suelo agrario. (NAD)

1.- Dada la importancia que posee el suelo, especialmente en las zonas agrícolas, los proyectos que desarrollen las actuaciones recogidas en el Plan, incluirán la identificación de las afecciones sobre los usos agrarios presentes y la potencialidad agronómica en el área de afección directa e indirecta de la vía. Además se incluirá la definición de medidas encaminadas a su preservación y reutilización durante la fase constructiva.

2.- Entre estas medidas se incluirán:

- La realización del acopio de la capa superior de suelo para ser empleada en las posteriores actuaciones de recuperación paisajística. Este, acopio se realizará formando caballones con altura máxima de 1,5 m. procurando la menor compactación.
- La delimitación mediante jalonamiento los suelos que se encuentran en las inmediaciones del trazado pero no sean directamente afectados por él, de esta forma se evitará su ocupación en fase de obras.

Artículo 47.- Adecuada localización ambiental de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares. (NAD)

1.- Los préstamos, vertederos, plantas de aglomerado y lugares de acopios de materiales, deberán de elegir zonas de poco valor naturalístico, donde las comunidades de plantas sean de intervención, por lo que el efecto que se espera no será sobre unidades de vegetación que pudieran tener valor relativo.

2.- En este sentido los proyectos que desarrollen las actuaciones contempladas en este PTE deberán establecer una “Zonificación” del área de actuación en función de sus valores proteccionistas, de tal forma que las actividades impactantes e instalaciones auxiliares de la obra se localicen en las zonas de menor valor de conservación.

3.- En la ubicación de los enclaves indicados deberá evitarse la afección a espacios protegidos o áreas de interés natural.

4.- Los parques de maquinaria dispondrán de instalaciones adecuadas para evitar el riesgo de contaminación (impermeabilización del suelo, áreas de lavado de maquinaria, planta de decantación y depuración, etc.).

Artículo 48.- Gestión de residuos. (NAD)

Los proyectos de construcción contarán con un plan de gestión para los residuos generados por la construcción de los diferentes ámbitos viarios, con sometimiento a las prescripciones del PIOT y, en su caso, a las del Plan Insular de Residuos, así como al resto de normativa sobre la materia que sea de aplicación.

Artículo 49.- Protección de la vegetación natural. (NAD)

1.-Incorporadas al estudio ambiental del proyecto de ejecución o al planeamiento de desarrollo se realizará un inventario pormenorizado y actualizado de la flora y las formaciones vegetales afectadas, directa e indirectamente, incluyendo información literal y cartográfica sobre sus localizaciones y posible pertenencia a listas o catálogos de especies amenazadas, incluyendo si procediera la adopción de medidas específicas.

2.- Durante la fase de obras se realizará el jalonamiento del terreno, con el fin de evitar que la afección sobre los terrenos del entorno de las obras sea superior a lo necesario se realizará el jalonamiento del terreno.

3.- Durante la fase de obras y previo al desbroce, se marcarán los ejemplares vegetales singulares (árboles monumentales o de interés local, ejemplares de interés por su edad, tamaño, especie o valor paisajístico o cultural), así como formaciones vegetales raras o escasas.

Artículo 50.- Trasplante de ejemplares arbóreos o de otras especies menores de interés interceptadas la traza de la vía propuesta. (NAD)

1.- Los proyectos deberán incluir una estimación y análisis de aptitud de cada especie de interés e individuo arbóreo para ser trasplantado.

2.- Para ello, se realizará un estudio previo de las especies de árboles y plantas que habrán de ser reintegrados en la propuesta final antes de la ejecución de la vía, contemplando los siguientes aspectos:

- Número y localización de ejemplares de especial interés afectados por el trazado, con especial atención a los ejemplares arbóreos de *Phoenix*

canariensis y *Dracanea draco*, así como árboles monumentales o de interés local, y arbustivos de *Euphorbia canariensis* y *Euphorbia balasamifera*.

- Viabilidad biológica del trasplante para cada individuo y posibilidades de arraigo en los terrenos (taludes, glorietas, taludes terraplenes) en función del estudio.
- Se complementará con lo referido a un proyecto técnico con memoria, pliego de condiciones, presupuesto y planos de las actuaciones y con sus anexos preceptivos (seguridad y salud y otros).

Artículo 51.- Protección paisajística. (NAD)

1.- Los proyectos de obras debieran respetarlo previsto en el artículo 3.3.4.2. del PIOT sobre protección paisajística, ambiental y funcional de los viarios.

2.- Los estudios de impacto ambiental de los proyectos deberán incluir un estudio pormenorizado, literal y cartográfico, de los valores paisajísticos presentes en el trazado de las vías al objeto de conseguir la mejor integración paisajística de las infraestructuras viarias previstas en este Plan. El estudio incluirá una simulación de las alteraciones paisajísticas que pudieran producir los diferentes proyectos.

3.- La protección de la capa vegetal existente o que pueda crearse a lo largo del trazado de las obras viarias, se realizará utilizando especies autóctonas adaptadas a las características bioclimáticas de la zona afectada, siguiendo el criterio del Cabildo Insular de Tenerife, que se incorporará a los pliegos de la contratación de las obras.

4.- Los tramos de carretera que queden fuera de funcionamiento tras la ejecución de las obras previstas en este Plan, serán objeto de restauración e integración en el entorno ambiental, en coherencia con lo establecido en la directriz 98.7 de la Ley 19/2003, de 14 de Abril, de Canarias.

Artículo 52. Protección de la fauna

1.- Los estudios ambientales de los proyectos de desarrollo de los trazados contenidos en el PTE, incluirán un análisis de la incidencia potencial de los distintos proyectos sobre la fauna.

2.- Los proyectos de infraestructuras deberán definir los pasos de fauna necesarios, potenciando para ello los drenajes construidos para la evacuación de las aguas de escorrentía en barrancos y vaguadas o bien la integración en los proyectos de ejecución, de pasos para pequeña fauna vertebrada, mediante caños de desagüe de pequeño diámetro a lo largo de tramos sensibles. Se evitará la construcción de arquetas de decantación en las entradas o salidas de los drenajes.

Artículo 53.- Protección del patrimonio histórico artístico y arqueológico. (NAD)

1.- En el proyecto de trazado o en el planeamiento de desarrollo, se incorporará un inventario patrimonial y la prospección arqueológica de los terrenos por los que se desarrollen los trazados propuestos y las superficies asociadas a la obras para localizar, identificar y evaluar con el mayor grado de detalle las afecciones al patrimonio histórico y arqueológico. Estos inventarios y análisis de carácter patrimonial deberán elaborarse, formar parte del estudio de impacto ambiental y estar disponibles para su valoración ambiental, con carácter previo al pronunciamiento del órgano ambiental actuante.

El trabajo de campo que se realice será el oportuno en cada caso para la completa identificación y valoración de los recursos patrimoniales, y determinar la afección que pudiera producir el proyecto (directa, indirecta o difusa). Además deberán arbitrarse las medidas oportunas para garantizar la conservación del patrimonio (teniendo en cuenta también las posibles afecciones indirectas por vibraciones, movimientos de materiales y maquinaria) y contrastar su idoneidad y viabilidad con el órgano competente, conforme a lo establecido en el artículo 51 de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias, procede solicitar informe a la Unidad de Patrimonio del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife respecto de este proyecto: "... en cuanto pudiera afectar a bienes integrantes del patrimonio histórico canario, se recabará informe del Cabildo Insular sobre los valores históricos y arqueológicos para su toma en consideración.

2.- Durante la fase de obras se realizará un seguimiento a pie de obra durante la fase de movimiento de tierras, por parte de un arqueólogo a fin de que pueda identificar posibles restos no documentados en fases preliminares del estudio.

El seguimiento se ejecutará sobre la caja de la nueva calzada, caminos auxiliares, vertederos, zonas de préstamos y cuantas otras instalaciones auxiliares se ejecuten en el contexto de la construcción de la carretera.

3.- En caso de deterioro de los bienes de interés cultural o patrimonial por actividades humanas, se tomarán las medidas oportunas al respecto, que pueden ser, entre otras, la suspensión de obras, actividades, emisiones o vertidos y cualesquiera otras que tiendan a la cesación de efectos y riesgos perjudiciales sobre los bienes a proteger.

4.- Estará prohibido colocar sin autorización en las fachadas o cubiertas de los bienes de interés cultural, rótulos, señales, símbolos, cerramientos o rejas.

5.- No se permitirá instalar antenas, conducciones aparentes y cualquier clase de publicidad comercial, no autorizada en bienes declarados de interés cultural.

6.- Estará prohibido realizar intervenciones autorizadas en un yacimiento arqueológico sin adoptar las medidas de protección o sin cumplir las condiciones establecidas en la autorización.

7.- Estará prohibido destruir consciente y deliberadamente un yacimiento arqueológico.

Artículo 54.- Programa de vigilancia ambiental. (NAD)

En el proyecto de ejecución se incluirá un Programa de Vigilancia Ambiental en el que se establezca un método operativo capaz de valorar la efectividad de las medidas correctoras destinadas a reducir o evitar los impactos negativos significativos, así como detectar y corregir impactos no previstos, mediante la definición, si fuera necesario, de nuevas medidas correctoras.

Mediante el programa de vigilancia ambiental se ofrecerá un sistema de vigilancia tanto para la fase de construcción como para la de funcionamiento, mediante el cual se garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras, contenidas en el EIA al tiempo de comprobar la severidad de los impactos no previstos cuando ocurran para asegurar el desarrollo de nuevas medidas correctoras o compensatorias en su caso.

TÍTULO TERCERO

DETERMINACIONES PARTICULARES DE LOS ÁMBITOS VIARIOS

Artículo 55. Ámbito de aplicación y objeto. (NAD)

1.- El ámbito de aplicación del Título Tercero es cada uno de los ámbitos descritos en el *Título Primero: Delimitación de los ámbitos viarios*.

2.- Su regulación tiene por objeto establecer las determinaciones particulares de aplicación a los cuatro ámbitos definidos en la *delimitación de los ámbitos viarios*, de modo complementario a las determinadas en el *Título Segundo: Determinaciones generales*.

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES APLICABLES AL ÁMBITO “CIRCUNVALACIÓN OESTE”

Artículo 56.- Vocación de la infraestructura y disposiciones de carácter general. (NAD)

1.- Esta infraestructura es el cierre exterior de los dos corredores del Área Metropolitana de Tenerife.

2.- Su planteamiento tiene una doble finalidad: separar los tráficos insulares de los metropolitanos y facilitar accesos alternativos a la conurbación metropolitana desde su perímetro.

3.- La Circunvalación Oeste enlaza con viarios integrantes del modelo viario regional, diversificando así los accesos al área metropolitana sin mermar su capacidad.

4.- Esta infraestructura comprende parte de la variante de la TF-5 al Sur del Aeropuerto de Tenerife Norte, que atiende al siguiente criterio del PIOT: “La nueva variante deberá discurrir con un trazado lo más cercano posible a la pista del aeropuerto. No deberá interferir con los usos urbanos y dotacionales (campus universitario) del entorno, siendo recomendable que adopte una rasante inferior a los terrenos circundantes que permita el paso en superficie de los ejes de la trama urbana”.

5.- La realización de la Variante al Sur del Aeropuerto de Los Rodeos, que se completa mediante el Anillo de La Laguna, posibilita la reconversión del actual trazado de la TF-5 en un eje estructurante urbano de la ciudad de La Laguna, también contemplado por el PIOT, para el que señala lo siguiente: “Deberán acometerse las actuaciones consecuentes

con su nuevo carácter, compatibilizando su gran capacidad de tráfico con soluciones adecuadas de configuración de las tramas urbanas”.

6.- Debe establecer una clara discontinuidad en el tejido urbano del área Santa Cruz-La Laguna; a partir de su traza sólo se admitirán desarrollos cerrados en sí mismos, de remate de los núcleos existentes, cuyas condiciones de ordenación garanticen que, en ningún caso, puedan inducir expansiones sobre las áreas agrícolas inmediatas.

Artículo 57.- Disposiciones en materia de usos del suelo. (NAD)

1.- Las líneas de limitación de la propiedad (dominio público, servidumbre, afección y límite de la edificación) se dispondrán sin perjuicio de lo establecido en el artículo 32 de la presente normativa.

2.- En los túneles, estructuras, puentes y viaductos, las líneas de limitación de la propiedad se reducirán a la de dominio público en la proyección en planta del punto más alto de la montera, en el caso de túneles, y en la proyección horizontal del punto medio, en los restantes casos, y se conectará con la de servidumbre una vez superado el túnel, estructura, puente o viaducto mediante una curva hiperbólica.

3.- El dominio público y la línea límite de edificación de la Circunvalación Oeste se reflejan en los planos anexos a la presente normativa.

Artículo 58.- Disposiciones en materia de desarrollo técnico de las infraestructuras y seguridad. (NAD)

1.-La tramificación empleada en el presente artículo se adjunta como anexo al final de la presente normativa (*Anexo I. Tramificación Circunvalación Oeste*), comienza en el extremo Norte de la Infraestructura (en Guamasa) para finalizar en el extremo Sur (en Radazul).

2.- Esta tramificación se ve definida mediante secciones tipo adjuntas como anexo al final de la presente normativa (*Anexo V. Secciones tipo Circunvalación Oeste*).

3.- En los artículos siguientes se establecen las condiciones técnicas que deberán ser cumplidas por los anteproyectos y proyectos de trazado y construcción que se realicen en desarrollo de la Circunvalación Oeste.

4.- Condiciones de implantación generales:

1º) El ancho de carril en cualquier tramo del tronco de la vía es de 3,5 metros, salvo especificación contraria.

2º) El espacio comprendido dentro del diámetro interior de las glorietas será preferentemente ajardinado, con exclusión de los arcenes.

5.- Condiciones de implantación de las intersecciones:

• **INTERSECCIÓN 1: Guamasa**

La intersección es una “conexión directa” entre la TF-5 y la Circunvalación Oeste, que también contempla movimientos locales con la TF-152 y TF-235.

Plantea la sustitución 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.

Esta glorieta presentará un diámetro interior de 44 metros y diámetro exterior de 60 metros.

• **INTERSECCIÓN 2: Los Rodeos.**

El tipo de intersección es de “diamante con glorieta en el lado Norte y el ramal Sureste invertido”.

La glorieta será de tipo “glorieta elíptica” con seis accesos. Dos de enlace con el túnel que pasa por debajo del Aeropuerto, tres con la variante de la TF-5 y una con la carretera a La Esperanza.

Presentará un diámetro interior mayor de 75 metros y menor de 54 metros, y diámetro exterior mayor de 118 metros y menor de 97 metros.

• **INTERSECCIÓN 3: Conexión Variante TF-5.**

El tipo de intersección es de “trompeta”, conectando con la variante de la TF-5 y con la propia Circunvalación Oeste.

• **INTERSECCIÓN 4: Montaña Los Giles.**

El tipo de intersección es de “diamante con pesas”, conectando con la Circunvalación Oeste y con futuros posibles viales.

Las glorietas que forman el enlace serán del mismo tamaño, con diámetro interior de 30 metros y diámetro exterior de 46 metros.

- **INTERSECCIÓN 5: El Sobradillo.**

El tipo de intersección es de “diamante con pesas”, conectando con la Circunvalación Oeste y con futuros posibles viales.

Las glorietas que forman el enlace serán del mismo tamaño, con diámetro interior de 32 metros y diámetro exterior de 48 metros.

- **INTERSECCIÓN 6: El Tablero.**

El tipo de intersección es de “diamante con pesas”, conectando con la Circunvalación Oeste y la carretera de conexión de El Sobradillo con Llano del Moro.

Las glorietas que forman el enlace serán del mismo tamaño, con diámetro interior de 30 metros y diámetro exterior de 46 metros.

- **INTERSECCIÓN 7: Carretera General del Sur.**

El tipo de intersección es de “diamante con pesas”, conectando con la Circunvalación Oeste y con futuros posibles viales.

Las glorietas que forman el enlace serán del mismo tamaño, con diámetro interior de 40 metros y diámetro exterior de 61 metros.

- **INTERSECCIÓN 8: Conexión con TF-1.**

El tipo de intersección es de “trompeta”, conectando la Circunvalación Oeste con la TF-1.

6.- Condiciones de implantación de los tramos:

- **TRAMO 1: Entre INTERSECCIÓN 1 e INTERSECCIÓN 2.**

El tipo del tramo es “túnel” y “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo del “túnel” es de calzadas separadas, con tres carriles por sentido de circulación, mediana de anchura variable, arcén a ambos lados de la calzada, exterior e

interior, de 1,00 y 1,50 metro de ancho, respectivamente, y aceras elevadas de 0,75 metros.

La sección tipo del “vial apoyado en el terreno” es de calzadas separadas, con tres carriles por sentido de circulación, mediana de 2,00 metros de ancho, y arcén a ambos lados de la calzada, interior de 1,50 metros y exterior de 2,50 metros.

- **TRAMO 2: Entre INTERSECCIÓN 2 e INTERSECCIÓN 3.**

El tipo del tramo es “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas, con tres carriles por sentido de circulación, mediana de 2,00 metros de ancho, arcén a ambos lados de la calzada, interior de 1,50 metros y exterior de 2,50 metros.

- **TRAMO 3: Entre INTERSECCIÓN 3 e INTERSECCIÓN 4.**

El tipo del tramo es “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es 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.

- **TRAMO 4: Entre INTERSECCIÓN 4 e INTERSECCIÓN 5.**

El tipo del tramo es “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es 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.

- **TRAMO 5: Entre INTERSECCIÓN 5 e INTERSECCIÓN 6.**

El tipo del tramo es “túnel” y de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo del “túnel” 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 a ambos lados de 0,50 metros de ancho, y aceras elevadas de 0,50 metros, también a ambos lados. La calzada Oeste presentará

arcenes a ambos lados de la calzada de 1,00 metro de ancho, y aceras elevadas de 0,75 metros, también a ambos lados.

La sección tipo del “vial apoyado en el terreno” es de calzadas separadas mediante una franja de terreno variable, con cuatro carriles por sentido de circulación en la calzada Este y tres en la Oeste, y arcén a ambos lados de la calzada, interior de 1,00 metros de ancho y exterior de 2,50 metros de ancho.

- **TRAMO 6: Entre INTERSECCIÓN 6 e INTERSECCIÓN 7.**

El tipo del tramo es “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es 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.

- **TRAMO 7: Entre INTERSECCIÓN 7 e INTERSECCIÓN 8.**

El tipo del tramo es “vial apoyado sobre el terreno” y de “vía de servicio anexa”. La sección tipo del “vial apoyado sobre el terreno” es 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 externos. La sección tipo de la “vía de servicio” es de una única calzada con dos carriles de circulación, y arcenes, el Oeste con 1,00 metros de ancho y el Este con 2,50 metros de ancho.

Artículo 59.- Normas específicas de protección ambiental. (NAD)

1.- El proyecto de ejecución incluirá un estudio específico sobre la *Parmacella tenerifensis*, realizado por parte de personal cualificado que pueda acabar dictaminando sobre la posible afección a la misma.

Este estudio deberá realizarse en las fechas idóneas para tomar las muestras, las cuales coinciden con las épocas de mayores lluvias (meses de noviembre a febrero), para en ese momento poder estudiar el hábitat con mayor detenimiento metodológico. Este estudio incluirá la realización del trabajo de campo y la elaboración de dictamen técnico sobre las repercusiones de la ejecución de este viario sobre la especie, con la propuesta de medidas preventivas y correctoras correspondientes, incorporando pautas de minimización entre las

que se recogerá la relativa a evitar, en la medida de lo posible, en todo el área de distribución de la especie, la apertura de caminos de acceso innecesarios, el acopio de materiales derivados de la obra, el emplazamiento de instalaciones auxiliares, o cualquier otra actividad que pudiera contribuir a un deterioro significativo del hábitat de esta especie.

Además se tendrá en cuenta la estrategia de actuación que se recoja en el Plan de Recuperación de *Parmacella tenerifensis* actualmente en fase de redacción por la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias.

En caso de que en el momento de ejecución del viario no se hubiera aprobado el Plan de Recuperación de *Parmacella*, se consultará a la Consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de medio ambiente, para que en el caso de que pudiera acogerse a las excepciones previstas en el art.7 del Decreto 151/2001 de 23 de Julio, por el que se crea el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias; formule su aprobación para la realización de un proyecto de rescate. Este proyecto estará limitado al espacio físico ocupado de las especies, previo a las obras de ejecución de los tramos de las vías que van desde la cabecera (extremo este del aeropuerto) hasta la TF-5, incluyendo su mantenimiento en instalaciones adecuadas para ello. El documento también incluirá los métodos de introducción de la misma en los terrenos colindantes y taludes anexos una vez ejecutada la obra, replicando en lo posible el hábitat de esta especie. En caso negativo, esta medida no será posible llevarla a cabo debido a las prohibiciones establecidas en el Art.4 del Decreto 151/2001 mencionado.

2.- En el tramo de vía que se encuentra entre la localidad de Los Baldíos y el punto final de la cara Oeste del Aeropuerto Tenerife-Norte se implementará un alumbrado que evite deslumbramientos sobre rapaces nocturnas, a fin de evitar que sean atropelladas, y para aminorar la contaminación lumínica la cual puede alterar el ritmo biológico de muchas especies.

Se recomiendan luminarias que generen haces estrechos y con el tipo de lámpara más adecuada para este fin (halogenuros o vapor de sodio).

3.- Los proyectos que desarrollen la Circunvalación Oeste contemplarán como medida de protección para la fauna, la instalación de vallados perimetrales en los dos tramos comprendidos dentro de la IBA nº630 “Los Rodeos-La Esperanza”, los de mayor riqueza ornitológica.

CAPÍTULO II

DISPOSICIONES APLICABLES AL ÁMBITO “CIRCUNVALACIÓN NORTE”

Artículo 60.- Vocación de la infraestructura y disposiciones de carácter general. (NAD)

- 1.- Esta infraestructura define el límite Norte de la aglomeración metropolitana.
- 2.- Ofrece un trayecto alternativo de acceso a los Barrios Altos y a las zonas centrales de Santa Cruz.
- 3.- Deberá integrarse paisajísticamente con las máximas cautelas.
- 4.- No dará servicio a usos edificados de modo directo, sólo a través de vías de menor orden con las que enlaza.
- 5.- Será una vía eminentemente urbana: semaforizada, si es necesario, y con pasos para peatones en sus tramos no subterráneos, si son necesarios.
- 6.- Dada la presencia de diversos túneles, los Proyecto de Construcción deberán incluir sondeos mecánicos y geofísica (perfiles sísmicos y tomografías eléctricas a mayor profundidad) de los terrenos, en particular en los tramos que atraviesan zonas con edificación consolidada, a fin de determinar la estabilidad de los asientos y aplicar las medidas oportunas para su correcto mantenimiento.

Artículo 61.- Disposiciones en materia de usos del suelo. (NAD)

- 1.- Las líneas de limitación de la propiedad (dominio público, servidumbre, afección y límite de la edificación) se dispondrán sin perjuicio de lo establecido en el artículo 32 de la presente normativa.
- 2.- En los túneles, estructuras, puentes y viaductos, las líneas de limitación de la propiedad se reducirán a la de dominio público en la proyección en planta del punto más alto de la montera, en el caso de túneles, y en la proyección horizontal del punto medio, en los restantes casos, y se conectará con la de servidumbre una vez superado el túnel, estructura, puente o viaducto mediante una curva hiperbólica.
- 3.- El dominio público y la línea límite de edificación de la Circunvalación Norte se reflejan en los planos anexos a la presenta normativa.

Artículo 62.- Disposiciones en materia de desarrollo técnico de las infraestructuras y seguridad. (NAD)

- 1.- La tramificación empleada en el presente artículo se adjunta como anexo al final de la presente normativa (*Anexo II. Tramificación Circunvalación Norte*), comienza en el extremo Este de la vía y finaliza en el extremo Oeste de la misma.
- 2.- Esta tramificación se ve definida mediante secciones tipo adjuntas como anexo al final de la presente normativa (*Anexo VI. Secciones tipo Circunvalación Norte*).
- 3.- En los artículos siguientes se establecen las condiciones técnicas que deberán ser cumplidas por los anteproyectos y proyectos de trazado y construcción que se realicen en desarrollo de la Circunvalación Norte.
- 4.- Condiciones de implantación generales:
 - 1º) El ancho de carril en cualquier tramo del tronco de la vía es de 3,5 metros, salvo especificación contraria.
 - 2º) La vía poseerá aceras en ambos lados de su plataforma con anchura variable en función de la sección tipo de cada tramo posteriormente descrito.
 - 3º) El espacio comprendido dentro del diámetro interior de las glorietas será preferentemente ajardinado, con exclusión de los arceles.
 - 4º) Los tramos de la infraestructura que atraviesen terrenos del Parque Rural de Anaga irán completamente soterrados, sin poder desarrollarse dentro de su delimitación las bocas de acceso y salida de los túneles.
 - 5º) Los túneles, con dos carriles por sentido de circulación, se realizarán mediante una única perforación para ambas calzadas o mediante dos distintas. En el primer caso, la anchura máxima será de 16 metros a efectos constructivos.
 - 6º) En los tramos sobre apoyados sobre estructuras se dispondrán las barreras y mecanismos de seguridad oportunos, pese a la ocupación de parte del arcén.

5.- Condiciones de implantación de las intersecciones:

- **INTERSECCIÓN 1: Valleseco.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cuatro accesos. Dos de enlace con la Avenida de Anaga, uno con los viales interiores de los servicios portuarios y otro con la Circunvalación Norte.

Presentará un diámetro interior de 40 metros y diámetro exterior de 61 metros.

- **INTERSECCIÓN 2: Barranco de Tahodio.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con siete accesos. Dos de enlace con la Circunvalación Norte, y cinco con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 49 metros y diámetro exterior de 70 metros.

La resolución de esta glorieta se realizará mediante estructuras sobre el Barranco de Tahodio que deberá ser encauzado en el ámbito definido en el Ámbito Específico, de modo previo o paralelo a la ejecución de la glorieta.

- **INTERSECCIÓN 3: Barranco de La Leña.**

El tipo de intersección es de “glorieta elíptica”, con cuatro accesos. Dos de conexión con la Circunvalación Norte, y dos con futuros posibles viales.

Presentará diámetro interior mayor de 56 metros y menor de 32 metros, y diámetro exterior mayor de 77 metros y menor de 53 metros.

- **INTERSECCIÓN 4: 25 de Julio.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con tres accesos. Dos de conexión con la Circunvalación Norte, y uno con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 30 metros y diámetro exterior de 51 metros.

- **INTERSECCIÓN 5: La Colina.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con tres accesos. Dos de conexión con la Circunvalación Norte, y uno con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 30 metros y diámetro exterior de 51 metros.

- **INTERSECCIÓN 6: La Salud.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con tres accesos. Dos de conexión con la Circunvalación Norte y uno con la Calle Mencey Bencomo.

Presentará un diámetro interior de 25 metros y diámetro exterior de 46 metros.

- **INTERSECCIÓN 7: La Salud Alto.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con tres accesos. Dos de conexión con la Circunvalación Norte y uno con la Calle Vía de Cornisa.

Presentará un diámetro interior de 25 metros y diámetro exterior de 46 metros.

- **INTERSECCIÓN 8: La Candelaria.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con tres accesos. Dos de conexión con la Circunvalación Norte y uno con la Calle Rector José Escobedo González Alberu.

Presentará un diámetro interior de 30 metros y diámetro exterior de 51 metros.

- **INTERSECCIÓN 9: TF-111 o Los Valles.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cuatro accesos. Dos de conexión con la Circunvalación Norte y dos con la Carretera a Los Valles.

Presentará un diámetro interior de 30 metros y diámetro exterior de 51 metros.

- **INTERSECCIÓN 10: Finca España.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cuatro accesos. Dos de conexión con la Circunvalación Norte y dos con la Calle de Las Nieves.

Presentará un diámetro interior de 25 metros y diámetro exterior de 46 metros.

- **INTERSECCIÓN 11: Valle Colino.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cuatro accesos. Dos de conexión con la Circunvalación Norte, uno al camino Las Artes, y uno con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 30 metros y diámetro exterior de 51 metros.

- **INTERSECCIÓN 12: Vía de Ronda**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con seis accesos. Uno de conexión con la Circunvalación Norte, cuatro con la Vía de Ronda y uno al viario local.

Presentará un diámetro interior de 45 metros y diámetro exterior de 66 metros.

Poseerá un paso inferior de la Vía de Ronda, de modo que se permita la circulación de vehículos sin entrar en el enlace.

6.- Condiciones de implantación de los tramos viarios:

- **TRAMO 1: Entre INTERSECCIÓN 1 e INTERSECCIÓN 2.**

El tipo del tramo es “túnel” y “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo del “túnel” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro, y aceras elevadas a ambos lados de la calzada de 0,50 metros cada una. La sección tipo del “vial apoyado en el terreno” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro de anchura, arcenes exteriores de 0,50 metros de ancho, y aceras de 2,00 metros a ambos lados de la plataforma.

- **TRAMO 2: Entre INTERSECCIÓN 2 e INTERSECCIÓN 3.**

El tipo del tramo es “túnel” y “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo del “túnel” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro, y aceras elevadas a ambos lados de la calzada de 0,50 metros cada una. La sección tipo del “vial apoyado en el terreno” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro de anchura, arcenes exteriores de 0,50 metros de ancho, y aceras de 2,00 metros a ambos lados de la plataforma.

- **TRAMO 3: Entre INTERSECCIÓN 3 e INTERSECCIÓN 4.**

El tipo del tramo es “túnel” y “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo del “túnel” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro, y aceras elevadas a ambos lados de la calzada de 0,50

metros cada una. La sección tipo del “vial apoyado en el terreno” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro de anchura, arcenes exteriores de 0,50 metros de ancho, y aceras de 2,00 metros a ambos lados de la plataforma.

- **TRAMO 4: Entre INTERSECCIÓN 4 e INTERSECCIÓN 5.**

El tipo del tramo es “doble túnel” y “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo del “doble túnel” es de calzadas separadas cada una de ellas en un túnel. Cada túnel posee un único sentido de circulación, con dos carriles, arcenes a ambos lados de la plataforma de 0,50 metro de ancho y aceras elevadas de 0,75 metros de ancho. La sección tipo del “vial apoyado en el terreno” es igual a la anterior pero sin aceras y con mediana variable.

- **TRAMO 5: Entre INTERSECCIÓN 5 e INTERSECCIÓN 6.**

El tipo del tramo es “túnel” y “vial apoyado sobre el terreno o sobre estructura”. La sección tipo del “túnel” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro, y aceras elevadas a ambos lados de la calzada de 0,50 metros cada una. La sección tipo del “vial apoyado en el terreno” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro de anchura y arcenes exteriores de 0,50 metros de ancho.

- **TRAMO 6: Entre INTERSECCIÓN 6 e INTERSECCIÓN 7.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno o sobre estructura”. La sección tipo es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro, arcén exterior a ambos lados de la calzada de 0,50 metros cada uno, y aceras a ambos lados de la calzada de 2,00 metros de ancho.

- **TRAMO 7: Entre INTERSECCIÓN 7 e INTERSECCIÓN 8.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno o sobre estructura”. La sección tipo es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro, arcén exterior a ambos lados de la calzada de 0,50 metros cada uno, y aceras a ambos lados de la calzada de 2,00 metros de ancho.

- **TRAMO 8: Entre INTERSECCIÓN 8 e INTERSECCIÓN 9.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno o sobre estructura”. La sección tipo es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metros, y una reserva de 0,50 metros a ambos lados de la plataforma. En la parte Sur para ser destinada a una acera elevada, y en la parte Norte para establecer las correspondientes barreras y dispositivos de seguridad.

En este tramo no se precisan aceras practicables, dado que la vía se asienta a cota inferior que la de las edificaciones existentes. Estas construcciones (Barrio de Candelaria) poseerá acceso desde una vía de cierre por el Norte paralela a la Circunvalación Norte, pero a distinta cota, que prolongue la Calle Constancia hasta la glorieta prevista en el extremo Noroeste del Parque de Salud Alto.

La conexión del Barrio de Candelaria con la Circunvalación Norte será resuelta por el planeamiento a través de dicha glorieta.

- **TRAMO 9: Entre INTERSECCIÓN 9 e INTERSECCIÓN 10.**

El tipo del tramo es “túnel” y “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo del “túnel” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro, y aceras elevadas a ambos lados de la calzada de 0,50 metros cada una. La sección tipo del “vial apoyado en el terreno” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro de anchura, arcenes exteriores de 0,50 metros de ancho, y aceras de 2,00 metros a ambos lados de la plataforma.

- **TRAMO 10: Entre INTERSECCIÓN 10 e INTERSECCIÓN 11.**

El tipo del tramo es “túnel” y “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo del “túnel” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro, y aceras elevadas a ambos lados de la calzada de 0,50 metros cada una. La sección tipo del “vial apoyado en el terreno” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro de anchura, arcenes exteriores de 0,50 metros de ancho, y aceras de 2,00 metros a ambos lados de la plataforma.

- **TRAMO 11: Entre INTERSECCIÓN 11 e INTERSECCIÓN 12.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metros, y arcén exterior a ambos lados de la calzada de 0,50 metros cada uno.

La posible prolongación del Camino de la Verdellada se resolverá a desnivel, pasando la Circunvalación Norte mediante un paso elevado.

Artículo 63.- Normas específicas de protección ambiental. (NAD)

1.- Los proyectos que desarrollen esta actuación deberán realizar consulta al Patronato de Espacios Naturales, ya que parte del trazado de la infraestructura de la Circunvalación Norte se realiza bajo las estribaciones del Parque Rural de Anaga.

Esta ocupación se realiza en la zona de borde del parque, en la zona definida de Uso Moderado en la zonificación del Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) de fecha de 14 Mayo 1996.

Los proyectos que definan las infraestructuras que afecten al Parque Rural deberán tener en cuenta las siguientes medidas:

- Instalaciones auxiliares, vertederos y caminos de obra tendrán ubicarse fuera de este enclave.
- En los emboquilles y obras de excavación de túneles, las voladuras, movimientos de tierra y transporte de material deberán hacerse adoptando las medidas oportunas para minimizar las emisiones sonoras y fuera de las épocas de reproducción y cría de la fauna autóctona.
- No se verterá ningún tipo de material ni sustancia dentro de este espacio.
- En el área de emboquilles de los túneles que puedan afectar al espacio del parque se realizará un estudio detallado de la vegetación directamente afectada, así como un plan viable de trasplante de los ejemplares de mayor interés.
- Se realizará un estudio de las comunidades faunísticas afectadas.

CAPÍTULO III
DISPOSICIONES APLICABLES AL ÁMBITO “VÍA LITORAL”

Artículo 64.- Vocación de la infraestructura y disposiciones de carácter general. (NAD)

1.- Esta infraestructura liberará el casco de Santa Cruz de Tenerife de gran parte del tráfico vinculado con la Autovía TF-4.

2.- Se compatibilizará un carácter urbano acorde a la ordenación del frente marítimo con las exigencias funcionales derivadas de la accesibilidad al Puerto y a la zona Norte de la ciudad.

3.- El intercambiador de transporte de Tres de Mayo presentará acceso directo desde esta infraestructura.

Artículo 65.- Alcance de las determinaciones en relación con la “Vía Litoral”.

1.- Las determinaciones expuestas en los dos artículos siguientes tienen carácter de recomendación. Asimismo, los planos anexos a la presente normativa para la “Vía Litoral” también poseen carácter recomendatorio.

2.- Tales determinaciones podrán ser variadas en los correspondientes estudios de trazado y/o construcción siempre y cuando cumplan con los objetivos para el ámbito expresados en el artículo anterior.

Artículo 66.- Disposiciones en materia de usos del suelo. (R)

1.- Las líneas de limitación de la propiedad (dominio público, servidumbre, afección y límite de la edificación) se dispondrán sin perjuicio de lo establecido en el artículo 32 de la presente normativa.

2.- En los túneles, estructuras, puentes y viaductos, las líneas de limitación de la propiedad se reducirán a la de dominio público en la proyección en planta del punto más alto de la montera, en el caso de túneles, y en la proyección horizontal del punto medio, en los restantes casos, y se conectará con la de servidumbre una vez superado el túnel, estructura, puente o viaducto mediante una curva hiperbólica.

3.- El dominio público y la línea límite de edificación de la Vía Litoral se reflejan en los planos anexos a la presente normativa.

Artículo 67.- Disposiciones en materia de desarrollo técnico de las infraestructuras y seguridad. (R)

1.- La tramificación empleada en el presente artículo se adjunta como anexo al final de la presente normativa (*Anexo III. Tramificación Vía Litoral*), comienza en el extremo Norte de la vía y finaliza en el extremo Sur de la misma.

2.- Esta tramificación se ve definida mediante secciones tipo adjuntas como anexo al final de la presente normativa (*Anexo VII. Secciones tipo Vía Litoral*).

3.- En los artículos siguientes se establecen las condiciones técnicas que deberán ser cumplidas por los anteproyectos y proyectos de trazado y construcción que se realicen en desarrollo de la Vía Litoral.

4.- La sección tipo planteada para la vía, permite la posibilidad futura de ampliación a un carril más, empleando parte de la mediana. Tal circunstancia se contemplará en el proyecto de construcción de la infraestructura.

5.- Condiciones de implantación generales:

1º) El ancho de carril en cualquier tramo del tronco de la vía es de 3,5 metros, salvo especificación contraria.

2º) Las intersecciones son en su totalidad glorietas elevadas que conectarán con la Vía Litoral mediante ramales, ya que esta infraestructura es un túnel en todo su recorrido; de este modo, se unirá la red viaria en superficie con la Vía Litoral por medio de tres enlaces.

3º) Los tramos en superficie poseerán aceras de servicio a los peatones y usos edificados, de modo coherente con su función y en base a lo establecido en la documentación gráfica.

4º) El espacio comprendido dentro del diámetro interior de las glorietas será preferentemente ajardinado, con exclusión de los arceles.

6.- Condiciones de implantación de las intersecciones:

• **INTERSECCIÓN 1: Barranco de Tahodio.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con siete accesos. Dos de conexión con la Circunvalación Norte, y cinco con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 49 metros y diámetro exterior de 70 metros.

La resolución de esta glorieta se realizará mediante estructuras sobre el Barranco de Tahodio que deberá ser encauzado en el ámbito definido en el Ámbito Específico, de modo previo o paralelo a la ejecución de la glorieta.

Es el mismo que la INTERSECCIÓN 2 de la “Circunvalación Norte”.

- **INTERSECCIÓN 2: La Marina.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con siete accesos. Tres de conexión con la Vía Litoral, dos con los viales de acceso a la Dársena Sur, y dos con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 44 metros y diámetro exterior de 65 metros.

Poseerá un paso inferior para la Vía Litoral, de modo que se permita la circulación de vehículos sin entrar en el enlace.

- **INTERSECCIÓN 3: San Sebastián.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con seis accesos. Cuatro de conexión con la Vía Litoral, y dos con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 55 metros y diámetro exterior de 76 metros.

Poseerá un paso inferior para la Vía Litoral, de modo que se permita la circulación de vehículos sin entrar en el enlace.

- **INTERSECCIÓN 4: La Salle.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con ocho accesos. Cuatro de conexión con la Vía Litoral, dos de conexión con el vial de acceso al Recinto Ferial y dos con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 55 metros y diámetro exterior de 76 metros.

Poseerá un paso inferior para la Vía Litoral, de modo que se permita la circulación de vehículos sin entrar en el enlace.

7.- Condiciones de implantación de los tramos viarios:

- **TRAMO 1: Entre INTERSECCIÓN 1 e INTERSECCIÓN 2.**

El tipo del tramo es de “túnel” y “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo del “vial apoyado sobre el terreno” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 4,00 metros de ancho, y arcenes en ambas calzadas, interiores de 0,50 metros de ancho y exteriores de 0,50 metros.

Este vial lleva a ambos lados dos viales que conectan la INTERSECCIÓN 1 con el viario local. La sección tipo de éstos es de calzada única con un carril, y arcenes a ambos lados de la calzada de 0,50 metros de ancho. Además el situado al Este, poseerá una zona de aparcamiento en línea en el lado izquierdo de la calzada (sin arcén anexo) y acera de acceso al mismo de al menos 1,00 metros de ancho.

La sección del “túnel” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,20 metro de ancho, arcenes en ambas calzadas, tanto interiores como exteriores, de 0,50 metros de ancho, y aceras elevadas de 0,75 metros de ancho en ambos lados.

Entre el vial principal y la calle paralela que parte de la INTERSECCIÓN 1, discurrirá el cauce del Barranco de Tahodio.

- **TRAMO 2: Entre INTERSECCIÓN 2 e INTERSECCIÓN 3.**

El tipo del tramo es de “túnel”, y “vial apoyado sobre el terreno”. La sección del “túnel” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,20 metro de ancho, arcenes en ambas calzadas, tanto interiores como exteriores, de 0,50 metros de ancho, y aceras elevadas de 0,75 metros de ancho en ambos lados.

La sección del “vial apoyado sobre el terreno” es igual a la anterior.

El túnel de este tramo poseerá los ramales de conexión con los enlaces (glorietas) siguientes: dos con la INTERSECCIÓN 2 y dos con la INTERSECCIÓN 3. Y una conexión con el viario local a la altura del Muelle de Ribera

La sección tipo de estos viales de conexión serán con carácter general de calzada única con un único carril de 3,5 metros de ancho, arcenes a ambos lados

de 0,5 metros de ancho, y aceras elevadas a ambos lados de la calzada de 0,50 metros de ancho cada una.

Podrán modificarse aquellos que conecten con el viario local de modo que se adecue a las previsiones de sección de las calles con las confluyan contempladas en el planeamiento general.

- **TRAMO 3: Entre INTERSECCIÓN 3 e INTERSECCIÓN 4.**

El tipo del tramo es de “túnel”. La sección es de calzadas separadas, con tres carriles por sentido de circulación en la calzada Este y dos carriles por sentido de circulación en la calzada Oeste, mediana de 1,20 metros de ancho, arcenes en ambas calzadas, tanto interiores como exteriores de 0,50 metros de ancho, y aceras elevadas de 0,75 metros de ancho a ambos lados.

Esta sección del túnel varía entre dos y tres carriles por sentido en función de las incorporaciones a los enlaces y al túnel.

Estos viales de incorporación o salida cuando se despeguen del túnel, tendrán una sección tipo de calzada única, con un carril por sentido de circulación, arcenes a ambos lados de 0,50 metros y aceras elevadas a ambos lados de la calzada de 0,50 metros.

Artículo 68.- Normas específicas de protección ambiental. (NAD)

No se especifican medidas de esta índole ya que el trazado en túnel evita mayormente afecciones ambientales.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES APLICABLES AL ÁMBITO “ANILLO DE LA LAGUNA”

Artículo 69.- Vocación de la infraestructura y disposiciones de carácter general. (NAD)

1.- Esta infraestructura junto a la Vía de Ronda define un anillo de la aglomeración metropolitana de La Laguna, y ofrece un trayecto alternativo de acceso desde el perímetro exterior de la ciudad.

2.- Se integra por siete partes con diferente vocación y características.

- La “*Variante TF-5*” tiene la función de completar a la variante de la TF-5 que se desarrolla conjuntamente con la “*Circunvalación Oeste*”, siendo una vía destinada al tránsito de vehículos de modo fluido.
- La “*reconversión de la TF-5*” tiene entidad de vía urbana y tipología de rambla, con compatibilidad de usos vehiculares y peatonales, y diseñada bajo criterios de permeabilidad con el entorno.
- La “*conexión con la TF-13*” se destina principalmente al paso de vehículos, sirviendo de vía principal de comunicación entre el núcleo de La Laguna y el Norte. Su capacidad de tráfico deberá ser acorde con los niveles de servicio que presenta la vía, una vez contempladas las nuevas demandas generadas por la zona Norte (La Laguna, Tegueste).
- La “*Ronda Oeste (nuevo acceso al Aeropuerto)*” posee la particularidad de atravesar el Aeropuerto bajo la infraestructura de la pista mediante un túnel, conformando un eje principal de la infraestructura viaria de La Laguna, y del conjunto de la Isla de Tenerife, ya contemplada en el PIOT. En particular, esta situación conlleva que en el desarrollo del proyecto de construcción y en sus indicaciones a los procesos constructivos se cuente con el informe de AENA y, en particular, se contemplen las siguientes medidas:

1º) Todas las instalaciones que no estén soterradas, como son las bocas de túnel, carteles informativos, semáforos, iluminación y similares, no producirán vulneraciones de las servidumbres aeronáuticas.

2º) Toda la iluminación como las señales luminosas, del túnel como de su entrada, deben ser tales que no produzcan confusión ni deslumbramiento a los pilotos de las aeronaves que operen en el Aeropuerto.

3º) Las salidas de emergencia, pozos de ventilación y demás instalaciones del túnel no deben tener salida a la Zona de Servicio del Aeropuerto.

4º) La seguridad del túnel ha de quedar garantizada de modo que cualquier incidente en su interior no afecte a la segura operación del Aeropuerto.

5º) El túnel ha de tener unas características tales que cualquier obra en superficie dentro de la Zona de Servicio del Aeropuerto, prevista o a prever, tanto de construcción de nuevas infraestructuras o instalaciones como de remodelación de las existentes, no se vea condicionada, entorpecida o limitada.

- La “Ronda Noroeste” tiene entidad de circunvalación del núcleo de La Laguna, dando accesibilidad desde el exterior. Su transcurso es en túnel en la mayor parte de su recorrido, destinados solamente a la circulación de vehículos.
- La “Ronda Sur” posee entidad de vía urbana en superficie, por lo que deberá poseer aceras para el tránsito de peatones y semaforización.
- Los “accesos urbanos a La Laguna” son calles, y deberán poseer aceras, semaforización, pasos de peatones y toda la señalización acorde con su función.

3.- El intercambiador de transporte de Los Rodeos tendrá acceso directo desde esta infraestructura.

Artículo 70.- Disposiciones en materia de usos del suelo. (NAD)

1.- Presentarán zonas de protección de las vías, aquellas partes integrantes del Anillo de La Laguna que son carretera: la “Variante TF-5”, la “conexión con la TF-13”, la “Ronda Oeste (nuevo acceso al Aeropuerto)”, la “Ronda Noroeste” y la “Ronda Sur”.

2.- En los túneles, estructuras, puentes y viaductos, las líneas de limitación de la propiedad se reducirán a la de dominio público en la proyección en planta del punto más alto de la montera, en el caso de túneles, y en la proyección horizontal del punto medio, en los restantes casos, y se conectará con la de servidumbre una vez superado el túnel, estructura, puente o viaducto mediante una curva hiperbólica.

3.- El dominio público y la línea límite de edificación de la Circunvalación Oeste se reflejan en los planos anexos a la presente normativa.

Artículo 71.- Disposiciones en materia de desarrollo técnico de las infraestructuras y seguridad. (NAD)

1.-La tramificación empleada en el presente artículo se adjunta como anexo al final de la presente normativa (*Anexo IV. Tramificación Anillo de La Laguna*).

2.- Esta tramificación se ve definida mediante secciones tipo adjuntas como anexo al final de la presente normativa (*Anexo VIII. Secciones tipo Anillo de La Laguna*).

3.- En los artículos siguientes se establecen las condiciones técnicas que deberán ser cumplidas por los anteproyectos y proyectos de trazado y construcción que se realicen en desarrollo de la Vía Litoral.

4.- Condiciones de implantación generales:

1º) El ancho de carril en cualquier tramo del tronco de la vía es de 3,5 metros, salvo especificación contraria.

2º) El espacio comprendido dentro del diámetro interior de las glorietas será preferentemente ajardinado, con exclusión de los arcenes.

3º) El túnel de la “conexión con la TF-13”, con dos carriles por sentido de circulación, se realizará mediante una única perforación para ambas calzadas, con un ancho máximo de 16 metros a efectos constructivos.

5.- Condiciones de implantación de las intersecciones:

• **INTERSECCIÓN 1: TF-13.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con tres accesos. Dos de conexión con la TF-13 y uno con el Anillo de La Laguna.

Presentará un diámetro interior de 30 metros y diámetro exterior de 46 metros.

- **INTERSECCIÓN 2: Mesa Mota.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con tres accesos. Dos de conexión con el Anillo de La Laguna y uno con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 30 metros y diámetro exterior de 46 metros.

- **INTERSECCIÓN 3: Las Mercedes.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cuatro accesos. Uno de conexión con el Anillo de La Laguna y tres con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 40 metros y diámetro exterior de 56 metros.

- **INTERSECCIÓN 4: El Rincón.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cuatro accesos. Dos de conexión con el Anillo de La Laguna y uno con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 30 metros y diámetro exterior de 46 metros.

- **INTERSECCIÓN 5: Camino de Fuente Cañizares.**

El tipo de intersección es de “glorieta elíptica”, con cinco accesos. Uno de conexión con el Anillo de La Laguna, dos con el Camino de Fuente Cañizares y dos con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior mayor de 55 metros y menor de 41 metros, y diámetro exterior mayor de 68 metros y menor de 54 metros.

- **INTERSECCIÓN 6: La Atalaya.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con tres accesos. Dos de conexión con el Anillo de La Laguna, y uno con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 30 metros y diámetro exterior de 46 metros.

- **INTERSECCIÓN 7: Camino Tornero.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cuatro accesos. Uno de conexión con el Anillo de La Laguna, dos con el Camino Tornero y uno con la Calle Leopoldo de La Rosa.

Presentará un diámetro interior de 30 metros y diámetro exterior de 46 metros.

- **INTERSECCIÓN 8: TF-5 – Variante Oeste.**

El tipo de intersección es de “glorieta elíptica”, con cinco accesos. Dos de conexión con la actual TF-5, y tres con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior mayor de 75 metros y menor de 50 metros, y diámetro exterior mayor de 96 metros y menor de 71 metros.

Este enlace modifica la glorieta circular existente, manteniendo el paso inferior que presenta la misma para dar continuidad al tráfico de la Autopista del Norte.

- **INTERSECCIÓN 9: Acceso Aeropuerto.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cuatro accesos. Dos de conexión con el Anillo de La Laguna (de los cuales uno conecta con el túnel que pasa bajo la pista del Aeropuerto), uno con el Camino de La Villa y otro con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 51 metros y diámetro exterior de 70 metros.

- **INTERSECCIÓN 10: Los Rodeos.**

El tipo de intersección es de “diamante con glorieta en el lado Norte y el ramal Sureste invertido”.

La glorieta será de tipo “glorieta elíptica” con seis accesos. Dos de enlace con el túnel que pasa por debajo del Aeropuerto, tres con la variante de la TF-5 y una con la carretera a La Esperanza.

Presentará un diámetro interior mayor de 75 metros y menor de 54 metros, y diámetro exterior mayor de 118 metros y menor de 97 metros.

Es el mismo que la INTERSECCIÓN 2 de la Circunvalación Oeste.

- **INTERSECCIÓN 11: Carretera a La Esperanza.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cinco accesos. Dos de enlace con el Anillo de La Laguna, dos con la carretera a La Esperanza y uno con el camino de la Mina. Presentará un diámetro interior de 40 metros y diámetro exterior de 61 metros.

- **INTERSECCIÓN 12: Conexión Variante TF-5.**

El tipo de intersección es de “trompeta”, conectando con la variante de la TF-5 y con la propia Circunvalación Oeste. Es el mismo que la INTERSECCIÓN 3 de la Circunvalación Oeste.

- **INTERSECCIÓN 13: Camino del Medio.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cuatro accesos. Dos de enlace con el Anillo de La Laguna y dos con el Camino del Medio.

Presentará un diámetro interior de 40 metros y diámetro exterior de 61 metros.

- **INTERSECCIÓN 14: Camino San Francisco de Paula.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cuatro accesos. Tres de interconexión de la Vía de Ronda (una hacia el tramo de autovía que completa la variante de la TF-5 y dos hacia el viario urbano paralelo por el Sur a la anterior), y una con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 40 metros y diámetro exterior de 61 metros.

- **INTERSECCIÓN 15: Campus Anchieta.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con seis accesos. Todos ellos de interconexión entre diferentes elementos del con el Anillo de La Laguna (cuatro con el tramo de autovía que completa la variante de la TF-5, una con la INTERSECCIÓN 14 y otra con la TF-5, por una nueva vía que aprovecha parte de la TF-24).

Presentará un diámetro interior de 60 metros y diámetro exterior de 81 metros.

Poseerá un paso inferior de la Variante de la TF-5, de modo que se permita la circulación de vehículos sin entrar en el enlace.

- **INTERSECCIÓN 16: Carretera a Geneto.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cuatro accesos. Dos con la Vía de Ronda y dos con la Carretera de San Miguel de Geneto.

Presentará un diámetro interior de 35 metros y diámetro exterior de 56 metros.

- **INTERSECCIÓN 17: Parque Guajara.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cuatro accesos. Tres de interconexión de la Vía de Ronda (una desde el Aeropuerto y dos hacia la TF-5), y una con futuros posibles viales.

Presentará un diámetro interior de 40 metros y diámetro exterior de 61 metros.

- **INTERSECCIÓN 18: TF-5 con Vía de Ronda.**

El tipo de intersección es de “glorieta elíptica”, con cuatro accesos. Uno de acceso al Anillo de La Laguna, uno con la Vía de Ronda, y dos con la TF-5.

Presentará diámetro interior mayor de 82 metros y menor de 40 metros, y diámetro exterior mayor de 103 metros y menor de 61 metros.

Poseerá un paso superior sobre la TF-5, de modo que se permita la circulación de vehículos sin entrar en la glorieta.

- **INTERSECCIÓN 19: TF-5 Lora y Tamayo.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con seis accesos. Tres con la TF-5, uno con la Vía de Ronda, una con la INTERSECCIÓN 17, y uno con la Avenida de Lora y Tamayo.

Presentará un diámetro interior de 61 metros y diámetro exterior de 82 metros.

Esta glorieta sustituirá en intersección de “trébol parcial” existente.

- **INTERSECCIÓN 20: Avenida de La Trinidad.**

El tipo de intersección es de “glorieta elíptica”, con nueve accesos. Cuatro con la TF-5, uno con la Avenida de La Trinidad, uno con la Avenida de Ángel Guimerá, uno con la Carretera de San Miguel de Geneto, uno con la Calle Astrofísico Francisco Sánchez, y uno con la INTERSECCIÓN 15.

Presentará diámetro interior mayor de 92 metros y menor de 60 metros, y diámetro exterior mayor de 113 metros y menor de 81 metros.

Poseerá un paso inferior para la TF-5, de modo que se permita la circulación de vehículos sin entrar en la glorieta.

Esta glorieta sustituirá el cruce existente.

- **INTERSECCIÓN 21: Calle República de Venezuela.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cuatro accesos. Dos con la TF-5, y dos con la Calle República de Venezuela.

Presentará un diámetro interior de 27 metros y diámetro exterior de 48 metros.

Esta glorieta sustituirá el paso existente.

- **INTERSECCIÓN 22: San Benito.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con seis accesos. Dos con la TF-5, una con la Calle de San Antonio, uno con la Avenida de La Candelaria, uno con el Camino de a Villa y otro con el Camino de El Vallado.

Presentará un diámetro interior de 40 metros y diámetro exterior de 61 metros.

Esta glorieta sustituirá el enlace actualmente existente.

- **INTERSECCIÓN 23: San Lázaro.**

El tipo de intersección es de “glorieta circular”, con cuatro accesos. Dos con la TF-5, uno la Carretera General del Norte y otro con el Camino de San Lázaro.

Presentará un diámetro interior de 28 metros y diámetro exterior de 49 metros.

Esta glorieta sustituirá el intersección actualmente existente, suprimiéndose el paso superior existente que presenta el Camino de San Lázaro sobre la TF-5.

6.- Condiciones de implantación de los tramos viarios:

- **TRAMO 1: Entre INTERSECCIÓN 1 e INTERSECCIÓN 2.**

El tipo del tramo es de “túnel” y “vial apoyado sobre el terreno”. La sección del “túnel” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación,

mediana de 1,00 metro de ancho, y aceras a ambos lados de la plataforma de 0,50 metros de ancho cada una.

La sección del “vial apoyado sobre el terreno” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro de ancho, y arcenes exteriores en ambas calzadas de 1,50 metros de ancho.

- **TRAMO 2: Entre INTERSECCIÓN 2 e INTERSECCIÓN 3.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metro de ancho, y arcenes exteriores en ambas calzadas de 1,50 metros de ancho.

- **TRAMO 3: Entre INTERSECCIÓN 2 e INTERSECCIÓN 4.**

El tipo del tramo es de “túnel” y “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo del “túnel” es de calzada única con dos carriles, uno por sentido de circulación, arcenes a ambos lados de la calzada de 0,50 metros, y aceras elevadas de 0,75 metros de ancho. La sección tipo del “vial apoyado en el terreno” es igual a la anterior con arcén exterior de 1,50 metros de ancho y sin aceras.

- **TRAMO 4: Entre INTERSECCIÓN 4 e INTERSECCIÓN 5.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzada única con dos carriles, uno por sentido de circulación, arcenes exteriores a ambos lados de 0,50 metros de ancho y aceras a ambos lados de la plataforma de 4,00 metros de ancho.

- **TRAMO 5: Entre INTERSECCIÓN 4 e INTERSECCIÓN 6.**

El tipo del tramo es de “túnel” y “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo del “túnel” es de calzada única con dos carriles, uno por sentido de circulación, arcenes a ambos lados de la calzada de 1,50 metros, y aceras elevadas de 0,75 metros de ancho. La sección tipo del “vial apoyado en el terreno” es igual a la anterior pero sin aceras.

- **TRAMO 6: Entre INTERSECCIÓN 6 e INTERSECCIÓN 7.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzada única con dos carriles, uno por sentido de circulación, arcenes exteriores a ambos lados de 0,50 metros de ancho y aceras a ambos lados de la plataforma de 4,00 metros de ancho.

- **TRAMO 7: Entre INTERSECCIÓN 6 e INTERSECCIÓN 8.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzada única con dos carriles, uno por sentido de circulación, y arcenes a ambos lados de la calzada de 1,50 metros.

- **TRAMO 8: Entre INTERSECCIÓN 8 e INTERSECCIÓN 9.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzada única con dos carriles, uno por sentido de circulación, y arcenes exteriores a ambos lados de la calzada de 1,50 metros.

- **TRAMO 9: Entre INTERSECCIÓN 9 e INTERSECCIÓN 10.**

El tipo del tramo es de “doble túnel” y “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo del “doble túnel” es de calzadas separadas cada una de ellas en un túnel. Cada túnel posee un único sentido de circulación, con dos carriles, arcenes a ambos lados de la plataforma de 0,50 metro el interior y 0,50 metros el exterior, y aceras elevadas de 0,75 metros de ancho en ambos lados de la calzada.

La sección tipo del “vial apoyado sobre el terreno” es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 15,00 metros, y arcén interior de 1,00 metros y exterior de 1,50 metros.

- **TRAMO 10: Entre INTERSECCIÓN 10 e INTERSECCIÓN 11.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metros de ancho, arcén interior de 0,50 metros de ancho y exteriores de 1,00 metro de ancho, y aceras a ambos lados de la plataforma de 4,00 metros de ancho.

- **TRAMO 11: Entre INTERSECCIÓN 11 e INTERSECCIÓN 13.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metros de ancho, arcén interior de 0,50 metros de ancho y exteriores de 1,00 metro de ancho, y aceras a ambos lados de la plataforma de 4,00 metros de ancho.

- **TRAMO 12: Entre INTERSECCIÓN 13 e INTERSECCIÓN 14.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metros de ancho, arcén interior de 0,50 metros de ancho y exteriores de 1,00 metro de ancho, y aceras a ambos lados de la plataforma de 4,00 metros de ancho.

- **TRAMO 13: Entre INTERSECCIÓN 14 e INTERSECCIÓN 16.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metros de ancho, arcén interior de 0,50 metros de ancho y exteriores de 1,00 metro de ancho, y aceras a ambos lados de la plataforma de 4,00 metros de ancho.

- **TRAMO 14: Entre INTERSECCIÓN 16 e INTERSECCIÓN 17.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metros de ancho, arcén interior de 0,50 metros de ancho y exteriores de 1,00 metro de ancho, y aceras a ambos lados de la plataforma de 4,00 metros de ancho.

- **TRAMO 15: Entre INTERSECCIÓN 17 e INTERSECCIÓN 18.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metros de ancho, arcén interior de 0,50 metros de ancho y exteriores de 1,00 metro de ancho, y aceras a ambos lados de la plataforma de 4,00 metros de ancho.

- **TRAMO 17: Entre INTERSECCIÓN 12 e INTERSECCIÓN 15.**

El tipo del tramo es “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas, con tres carriles por sentido de circulación, 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.

- **TRAMO 19: Entre INTERSECCIÓN 15 e INTERSECCIÓN 18.**

El tipo del tramo es de “túnel” y de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo del “túnel” es de calzadas separadas, con tres carriles por sentido de circulación, mediana de 1,50 metros, arcén a ambos lados de la calzada, de 1,50 metros cada uno en el lado interior de las calzadas y de 1,00 metros en los externos, y aceras elevadas a ambos lados de 0,75 metros de ancho. La sección tipo del “vial apoyado en el terreno” es igual a la anterior pero sin aceras.

- **TRAMO 20: Entre INTERSECCIÓN 14 e INTERSECCIÓN 15.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metros de ancho, arcenes interiores de 0,50 metros de ancho y exteriores de 1,00 metro y aceras de 4,00 metros de ancho a ambos lados de la calzada.

- **TRAMO 21: Entre INTERSECCIÓN 15 e INTERSECCIÓN 20.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metros de ancho, arcenes interiores de 0,50 metros de ancho y exteriores de 1,00 metro y aceras de 4,00 metros de ancho a ambos lados de la calzada.

- **TRAMO 22: Entre INTERSECCIÓN 16 e INTERSECCIÓN 20.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metros de ancho, arcenes interiores de 0,50 metros de ancho y exteriores de 1,00 metro y aceras de 4,00 metros de ancho a ambos lados de la calzada.

- **TRAMO 23: Entre INTERSECCIÓN 17 e INTERSECCIÓN 19.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas, con dos carriles por sentido de circulación, mediana de 1,00 metros de ancho, arcenes interiores de 0,50 metros de ancho y exteriores de 1,00 metro y aceras de 4,00 metros de ancho a ambos lados de la calzada.

- **TRAMO 24: Entre INTERSECCIÓN 18 e INTERSECCIÓN 19.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas, de modo que cada una parte independientemente de la TF-5 hasta conectar con la INTERSECCIÓN 19, no conectando realmente con la INTERSECCIÓN 18.

- **TRAMO 25: Entre INTERSECCIÓN 19 e INTERSECCIÓN 20.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas, con tres carriles por sentido de circulación, mediana de anchura variable, y aceras a ambos lados de la plataforma de 5,00 metros de ancho.

Los carriles de este tramo son de 3,25 metros de ancho cada uno.

- **TRAMO 26: Entre INTERSECCIÓN 20 e INTERSECCIÓN 21.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas, con tres carriles por sentido de circulación, mediana de 4,00 metros de anchura, y aceras a ambos lados de la plataforma de 3,00 metros de ancho.

Los carriles de este tramo son de 3,25 metros de ancho cada uno.

- **TRAMO 27: Entre INTERSECCIÓN 21 e INTERSECCIÓN 22.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas, con tres carriles por sentido de circulación, mediana de 4,00 metros de anchura, y aceras a ambos lados de la plataforma de 3,00 metros de ancho.

Los carriles de este tramo son de 3,25 metros de ancho cada uno.

- **TRAMO 28: Entre INTERSECCIÓN 22 e INTERSECCIÓN 23.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas, con tres carriles por sentido de circulación, mediana de 2,00 metros de anchura, y aceras a ambos lados de la plataforma de 3,00 metros de ancho.

Los carriles de este tramo son de 3,25 metros de ancho cada uno.

- **TRAMO 29: Entre INTERSECCIÓN 23 e INTERSECCIÓN 8.**

El tipo del tramo es de “vial apoyado sobre el terreno”. La sección tipo es de calzadas separadas, con tres carriles por sentido de circulación, mediana de 4,50 metros de anchura, y arcenes a ambos lados de la calzada, interior de 0,50 metro de ancho y exterior de 2,00 metros de ancho.

Los carriles de este tramo son de 3,25 metros de ancho cada uno.

Artículo 72.- Normas específicas de protección ambiental. (NAD)

1.- E1.- El proyecto de ejecución incluirá un estudio específico sobre la *Parmacella tenerifensis*, realizado por parte de personal cualificado que pueda acabar dictaminando sobre la posible afección a la misma.

Este estudio deberá realizarse en las fechas idóneas para tomar las muestras, las cuales coinciden con las épocas de mayores lluvias (meses de noviembre a febrero), para en ese momento poder estudiar el hábitat con mayor detenimiento metodológico. Este estudio incluirá la realización del trabajo de campo y la elaboración de dictamen técnico sobre las repercusiones de la ejecución de este viario sobre la especie, con la propuesta de medidas preventivas y correctoras correspondientes, incorporando pautas de minimización entre las que se recogerá la relativa a evitar, en la medida de lo posible, en todo el área de distribución de la especie, la apertura de caminos de acceso innecesarios, el acopio de materiales derivados de la obra, el emplazamiento de instalaciones auxiliares, o cualquier otra actividad que pudiera contribuir a un deterioro significativo del hábitat de esta especie.

Además se tendrá en cuenta la estrategia de actuación que se recoja en el Plan de Recuperación de *Parmacella tenerifensis* actualmente en fase de redacción por la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias.

En caso de que en el momento de ejecución del viario no se hubiera aprobado el Plan de Recuperación de *Parmacella*, se consultará a la Consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de medio ambiente, para que en el caso de que pudiera acogerse a las excepciones previstas en el art.7 del Decreto 151/2001 de 23 de Julio, por el que se crea el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias; formule su aprobación para la realización de un proyecto de rescate. Este proyecto estará limitado al espacio físico ocupado de las especies, previo a las obras de ejecución de los tramos de las vías que van desde la cabecera (extremo este del aeropuerto) hasta la TF-5, incluyendo su mantenimiento en instalaciones adecuadas para ello. El documento también incluirá los métodos de introducción de la misma en los terrenos colindantes y taludes anexos una vez ejecutada la obra, replicando en lo posible el hábitat de esta especie. En caso negativo, esta medida no será posible llevarla a cabo debido a las prohibiciones establecidas en el Art.4 del Decreto 151/2001 mencionado.

2.- En el tramo de vía que se encuentra entre la localidad de Los Baldíos y el punto final de la cara Oeste del Aeropuerto Tenerife-Norte se implementará un alumbrado que evite deslumbramientos sobre rapaces nocturnas, a fin de evitar que sean atropelladas, y para aminorar la contaminación lumínica la cual puede alterar el ritmo biológico de muchas especies.

Se recomiendan luminarias que generen haces estrechos y con el tipo de lámpara más adecuada para este fin (halogenuros o vapor de sodio).

3.- Los proyectos que desarrollen este viario contemplarán como medida de protección para la fauna, la instalación de vallados perimetrales al menos en los tramos aéreos de las vías que conforman la Ronda Noroeste, los de mayor riqueza ornitológica.

DISPOSICIONES ADICIONALES

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.

Eficacia de las determinaciones del PTE.

1.- Con carácter general, serán de directa aplicación desde la entrada en vigor del PTE, todas aquellas disposiciones que puedan aplicarse sin necesidad de la previa adaptación del planeamiento urbanístico. En particular serán inmediatamente aplicables las *Normas de Aplicación Directa (NAD)*.

2.- Sin perjuicio de lo establecido en las restantes disposiciones transitorias, la aplicación de las restantes determinaciones requerirán la previa adaptación de los instrumentos de planeamiento urbanístico.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.

Normativa aeroportuaria.

Los proyectos de ejecución del presente PTE que pudieran afectar al Aeropuerto Tenerife – Norte, tanto a su zona de servicio como a sus servidumbres aeronáuticas, deberán acomodarse a la normativa estatal aeroportuaria que le sea de aplicación.

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA.

Normativa portuaria.

Las disposiciones relativas al ámbito “Vía Litoral” previsto en el presente PTE en la parte que transcurra por el espacio portuario, cumplirán las determinaciones de la legislación estatal en materia de puertos.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA.

Adaptación del planeamiento urbanístico.

1.- Los municipios de Santa Cruz de Tenerife, San Cristóbal de La Laguna y El Rosario, afectados por las determinaciones del presente PTE, iniciarán la adaptación de su planeamiento urbanístico al PTE de forma inmediata.

2.- Los instrumentos de planeamiento urbanístico que a la entrada en vigor del presente PTE se encuentren en trámite de adaptación al DL 1/2000, de 8 de Mayo, o en revisión, pero no han recaído aún en aprobación provisional, deberán adaptarse simultáneamente a este PTE.

3.- Los instrumentos de planeamiento urbanístico que a la entrada en vigor del presente PTE hayan alcanzado su aprobación provisional no necesitarán adaptarse al PTE simultáneamente, sin perjuicio de lo establecido en el apartado 1 de la Disposición Transitoria Primera ni de lo establecido en la Disposición Adicional Primera, en relación a las normas de aplicación directa, que deberán ser incluidas en su instrumento de planeamiento antes de la aprobación definitiva.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.

Modificaciones puntuales de Planes no adaptados.

1.- Hasta de que los municipios de Santa Cruz de Tenerife, San Cristóbal de La Laguna y El Rosario adapten su instrumento de planeamiento al presente PTE no se podrán realizar modificaciones puntuales que contradigan las determinaciones del PTE.

2.- En particular, no se admitirán modificaciones puntuales en los terrenos delimitados por el Ámbito Específico, salvo que éstas posean informe favorable del Cabildo que sostenga su no interferencia ni aumento de aprovechamiento en coherencia con las determinaciones del PTE.

DISPOSICION FINAL ÚNICA

Entrada en vigor.

El presente PTE entrará en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44.2 del Decreto Legislativo 1/2000.

Santa Cruz de Tenerife a Agosto de 2.006.

