

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA DOCUMENTO PARA INFORMACIÓN PÚBLICA

Julio 2014

A. MEMORIA DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

A3. EL SISTEMA VIARIO ESTRUCTURAL

ÍNDICE

1. LOS VIARIOS TERRITORIALES DE NIVEL 1 (T1).....	1
1.1. T1-01: Autopista del Norte (TF-5).....	3
1.1.1. Tramo T1-0101: Límite municipal con Tacoronte – Enlace con Vía de Ronda....	4
1.1.2. Tramo T1-0102: Enlace con Vía de Ronda – Enlace con Vía Exterior.....	5
1.1.3. Tramo T1-0103: Enlace con Vía Exterior – Glorieta en actual TF-24.....	6
1.1.4. Tramo T1-0104: Glorieta en actual TF-24 – Enlace Vía de Ronda.....	7
1.1.5. Tramo T1-0105: Enlace Vía de Ronda– Límite municipal de Santa Cruz.....	8
1.2. T1-02: Autopista Exterior.....	9
1.3. T1-03: Autovía Chumberas – Añaza TF-2.....	12
1.3.1. Tramo T103-01: Autopista TF-5 – Enlace Montaña Pacho.....	12
1.3.2. Tramo T103-02: Enlace Montaña Pacho – Término municipal de Santa Cruz...	14
1.4. T1-04: Circunvalación Norte.....	15
1.4.1. Tramo T104-01: Variante TF-5 – La Verdellada.....	15
1.4.2. Tramo T104-02: La Verdellada – Valle Colino.....	17
1.4.3. Tramo T104-03: Valle Colino – Las Nieves.....	17
1.4.4. Tramo T104-04: Las Nieves – Montaña de Guerra.....	18
1.4.5. Tramo T104-05: Montaña de Guerra – La Piterita.....	18
1.4.6. Tramo T104-06: La Piterita – Límite Municipal.....	19
1.5. T1-05: Vía de Ronda.....	20
1.5.1. Tramo T105-01: Vía de Ronda Sureste (TF-5 – Circunvalación Norte).....	20
1.5.2. Tramo T105-02: Vía de Ronda Este (Circunvalación Norte – TF-121).....	21
1.5.3. Tramo T105-03: Vía de Ronda Noroeste (TF-121 – Aeropuerto).....	22
1.5.4. Tramo T105-04: Vía de Ronda Oeste (Aeropuerto – Variante TF-5).....	24
1.5.5. Tramo T105-05: Vía de Ronda Sur (Enlace TF-5 – TF-5).....	25
1.6. T1-06: Carretera de La Esperanza (TF-24).....	26
1.7. T1-07: Subanillo Comarca Norte.....	27
1.7.1. Tramo T107-01: Vía de Ronda Noroeste – TF-13.....	28
1.7.2. Tramo T107-02: TF-16 – TF-156.....	29
1.7.3. Tramo T107-03: TF-16 – TF-156.....	31
1.7.4. Tramo T107-04: TF-156 – Límite Municipal de Tacoronte.....	33
1.8. T1-08: Carretera Punta del Hidalgo.....	34
1.8.1. Tramo T108-01: Variante Este de Tejina.....	34
1.8.2. Tramo T108-02: Tejina – Achimencey.....	35



1.8.3. Tramo T108-03: Achimencey – Extremo Este de Bajamar.....	35
1.8.4. Tramo T108-04: Bajamar – El Carmen.....	36
1.9. T1-09: Carretera El Boquerón.....	38
1.9.1. Tramo T109-01: Nudo de Guamasa TF-5 – Santa Rosa de Lima.....	38
1.9.2. Tramo T109-02: Santa Rosa de Lima – Garimba.....	38
1.9.3. Tramo T109-03: Actual TF-156.....	40
1.9.4. Tramo T109-04: Acceso Valle Guerra.....	40
1.10. T1-10: Carretera de Anaga.....	41
1.10.1. Tramo T110-01: Las Canteras – Borde Sur de Las Mercedes.....	42
1.10.2. Tramo T110-02: Las Mercedes.....	42
1.10.3. Tramo T110-03: Las Mercedes – Parque Rural de Anaga.....	42
1.11. T1-11: Variante de Tegueste.....	43
1.12. T1-12: Avenida del Quinto Centenario.....	44
1.12.1. Tramo T112-01: Enlace de Guamasa- Camino la Cañada.....	44
1.12.2. Tramo T112-02: Camino la Cañada-Nuevo enlace al Aeropuerto.....	45
1.12.3. Tramo T112-03: Nuevo enlace del Aeropuerto-Actual enlace del Aeropuerto.....	46
2. LOS VIARIOS TERRITORIALES DE NIVEL 2 (T2).....	47
2.1. T2-01: Avenida del Quinto Centenario.....	48
2.1.1. Tramo T201-01: Padre Anchieta – Lora Tamayo.....	48
2.1.2. Tramo T201-02: Lora Tamayo – Autopista TF-5.....	49
2.2. T2-02: Eje de Medianías Altas.....	50
2.2.1. Tramo T202-01: Vía de Ronda Sur – Camino La Rambla.....	51
2.2.2. Tramo T202-02: Camino La Rambla – Camino El Ortigal.....	51
2.2.3. Tramo T202-03: Camino El Ortigal – Límite Municipal.....	52
2.3. T2-03: Variante Oeste de Valle de Guerra.....	53
2.3.1. Tramo T203-01: Límite Municipal – Eje Norte Comarca Norte.....	53
2.3.2. Tramo T203-02: Eje Norte Comarca Norte – Camino Presas de Ocampo.....	54
2.3.3. Tramo T203-03: Camino Presas de Ocampo – Carretera Tejina-Tacoronte.....	55
2.4. T2-04: Camino Garimba.....	56
2.4.1. Tramo T204-01: Carretera El Boquerón – Camino Los Pajales.....	56
2.4.2. Tramo T204-02: Camino Los Pajales – Camino Parrado.....	57
2.4.3. Tramo T204-03: Límite Municipal – Carretera El Boquerón.....	58
2.5. T2-05: Carretera de los Campitos (TF-111).....	59
2.6. T2-06: Variante de San Francisco de Paula.....	60
3. LOS VIARIOS URBANOS DE NIVEL 1 (U1).....	61



3.1. U1-01: Anillo Interior.....	63
3.1.1. Tramo U101-01: Padre Anchieta – Avenida Quinto Centenario.....	63
3.1.2. Tramo U101-02: Avenida Quinto Centenario – San Lázaro.....	64
3.1.3. Tramo U101-03: San Lázaro – La Manzanilla.....	65
3.1.4. Tramo U101-04: La Manzanilla – República Argentina.....	65
3.1.5. Tramo U101-05: República Argentina – Vía de Ronda Este.....	66
3.1.6. Tramo U101-06: Vía de Ronda Este – Concepción Salazar.....	67
3.1.7. Tramo U101-07: Concepción Salazar – Plaza San Cristóbal.....	67
3.1.8. Tramo U101-08: Concepción Salazar – Plaza San Cristóbal.....	68
3.2. U1-02: Avenida del Quinto Centenario.....	70
3.2.1. Tramo U102-01: Padre Anchieta – Avenida La Candelaria.....	70
3.2.2. Tramo U102-02: Avenida La Candelaria – Acceso Aeropuerto.....	71
3.3. U1-03: Camino Las Peras.....	72
3.4. U1-04: República Argentina.....	73
3.4.1. Tramo U104-01: Calle Quintín Benito – Pasaje Concepción Salazar.....	73
3.4.2. Tramo U104-02: Pasaje Concepción Salazar – Camino Madre de Agua.....	74
3.4.3. Tramo U104-03: Camino Madre de Agua – Vía de Ronda.....	75
3.5. U1-05: Agüere.....	76
3.5.1. Tramo U105-01: Ronda Norte – Anillo de la Vega.....	76
3.5.2. Tramo U105-02: Anillo de La Vega – La Manzanilla.....	77
3.6. U1-06: Atalaya – Anillo Interior.....	78
3.6.1. Tramo U106-01: Ronda Norte – Camino Tornero.....	78
3.6.2. Tramo U106-02: Camino Tornero – Calle La Palmera.....	79
3.7. U1-07: San Lázaro – Camino Las Peras.....	80
3.7.1. Tramo U107-01: Enlace San Lázaro – Avenida Lucas Vega.....	80
3.7.2. Tramo U107-02: Avenida Lucas Vega – Quintín Benito.....	81
3.7.3. Tramo U107-03: Quintín Benito – Avenida Primo de Rivera.....	81
3.8. U1-08: Eje Central de Geneto.....	82
3.8.1. Tramo U108-01: Lora Tamayo – Vía de Ronda Sur.....	82
3.8.2. Tramo U108-02: Vía de Ronda Sur – Glorieta sur El Drago.....	83
3.8.3. Tramo U108-03: Glorieta Sur El Drago – Prolongación Calle Aceviño.....	83
3.8.4. Tramo U108-04: Prolongación Calle Aceviño – Nuevo Eje Bocatuerta.....	84
3.9. U1-09: San Bartolomé de Geneto.....	85
3.9.1. Tramo U109-01: Vía de Ronda Sur – Calle Las Dalias (Urb. Guajara).....	86

3.9.2. Tramo U109-02: Calle Las Dalias (Urb. Guajara) – Prolongación Avenida la Paz.....	86
3.9.3. Tramo U109-03: Prolongación Avda. La Paz – Prolongación Avenida la Libertad.....	87
3.9.4. Tramo U109-04: Prolongación de la Avenida de la Libertad – Nuevo Eje Bocatuerta.....	88
3.9.5. Tramo U109-05: Nuevo Eje Bocatuerta – Eje Barranco del Muerto.....	88
3.10. U1-10: San Miguel de Geneto.....	89
3.10.1. Tramo U110-01: Padre Anchieta – Variante TF-5.....	89
3.10.2. Tramo U110-02: Variante TF-5 – Vía de Ronda Sur.....	90
3.10.3. Tramo U110-03: Vía de Ronda Sur – Prolongación Avenida La Paz.....	91
3.10.4. Tramo U110-04: Prolongación Avenida La Paz – Calle Andamada Norte.....	91
3.10.5. Tramo U110-05: Calle Andamada Norte – Nuevo Eje Bocatuerta.....	92
3.10.6. Tramo U110-06: Nuevo Eje Bocatuerta – Camino del Pedregal.....	92
3.10.7. Tramo U110-07: Camino del Pedregal – Eje Barranco del Muerto.....	93
3.11. U1-11: Vía de borde Geneto.....	94
3.11.1. Tramo U111-01: San Miguel de Geneto – San Bartolomé de Geneto.....	94
3.11.2. Tramo U111-02: San Bartolomé de Geneto – Calle El Puente (Guajara).....	95
3.11.3. Tramo U111-03: Calle El Puente (Guajara) – Avenida de la Paz.....	95
3.11.4. Tramo U111-04: Avenida de La Paz – Glorieta de Alcampo.....	96
3.12. U1-12: Avenida de La Paz.....	97
3.12.1. Tramo U112-01: Vía Borde de Geneto – San Bartolomé de Geneto.....	97
3.12.2. Tramo U112-02: San Bartolomé de Geneto – Eje Central de Geneto.....	98
3.12.3. Tramo U112-03: Eje Central de Geneto – San Miguel de Geneto.....	98
3.13. U1-13: Avenida de La Libertad.....	99
3.13.1. Tramo U113-01: San Miguel de Geneto – Eje Central de Geneto.....	99
3.13.2. Tramo U113-02: Eje Central de Geneto – San Bartolomé de Geneto.....	100
3.13.3. Tramo U113-03: San Bartolomé de Gento – Autovía TF-2.....	100
3.13.4. Tramo U113-04: Autovía TF-2 – Avenida El Paso.....	101
3.13.5. Tramo U113-05: Avenida El Paso – Avenida Los Majuelos.....	102
3.13.6. Tramo U113-06: Avenida Los Majuelos – Carretera Cuesta-Taco.....	102
3.13.7. Tramo U113-07: Carretera Cuesta-Taco – Autopista TF-5.....	103
3.14. U1-14: Eje Bocatuerta.....	104
3.14.1. Tramo U114-01: Eje Central de Geneto – San Bartolomé de Geneto.....	104

3.14.2. Tramo U114-02: San Bartolomé de Geneto – Autovía TF-2.....	104
3.14.3. Tramo U114-03: Autovía TF-2 – Calle San Juan Bosco.....	105
3.14.4. Tramo U114-04: Calle San Juan Bosco –Avenida El Paso.....	106
3.15. U1-15: Borde Sur El Gramal.....	107
3.15.1. Tramo U115-01: San Miguel de Geneto – San Bartolomé de Geneto.....	107
3.15.2. Tramo U115-02: San Bartolomé de Gento – Urbanización El Gramal Calle A.....	108
3.16. U1-16: Las Nieves – El Gramal – Los Andenes.....	109
3.16.1. Tramo U116-01: Las Nieves – Vía Borde Barranco de Santos.....	110
3.16.2. Tramo U116-02: Vía Borde Barranco de Santos – Carretera Santa Cruz-La Lag- na.....	110
3.16.3. Tramo U116-03: Carretera Santa Cruz-La Laguna – Calle Radioaficionado...111	
3.16.4. Tramo U116-04: Calle Radioaficionado – Enlace TF-5.....	112
3.16.5. Tramo U116-05: Enlace TF-5 – Avenida La Libertad.....	112
3.16.6. Tramo U116-06: Avenida La Libertad –Enlace Montaña Pacho.....	113
3.16.7. Tramo U116-07: Enlace Montaña Pacho – Avenida El Paso-La Cuesta.....	114
3.17. U1-17: Avenida El Paso – La Cuesta.....	115
3.17.1. Tramo U117-01: Vía Borde Barranco de Santos – Carretera Santa Cruz-La La- guna.....	115
3.17.2. Tramo U117-02: Carretera Santa Cruz-La Laguna – Camino Las Mantecas..116	
3.17.3. Tramo U117-03: Camino Las Mantecas – Autopista TF-5.....	117
3.17.4. Tramo U117-04: Camino Las Mantecas – Calle Radioaficionados.....	117
3.17.5. Tramo U117-05: Paso inferior Autopista TF-5.....	118
3.17.6. Tramo U117-06: Autopista TF-5 – Avenida La Libertad.....	118
3.17.7. Tramo U117-07: Avenida La Libertad –Eje Bocatuerta.....	119
3.17.8. Tramo U117-08: Eje Bocatuerta – Eje Las Nieves-Los Andenes-El Gramal...119	
3.17.9. Tramo U117-09: Eje Las Nieves- El Gramal – Límite Municipal con Santa...120	
3.18. U1-18: Avenida de Los Majuelos.....	121
3.18.1. Tramo U118-01: Paso Inferior Autopista TF-5.....	121
3.18.2. Tramo U118-02: Enlace Las Chumberas – Avenida de Los Majuelos.....	122
3.18.3. Tramo U118-03: Avenida de Los Majuelos – Avenida La Libertad.....	123
3.18.4. Tramo U118-04: Avenida La Libertad – Carretera General del Sur.....	123
3.18.5. Tramo U118-05: Carretera General del Sur – Límite Municipal con Santa Cruz.....	123
3.19. U1-19: Carretera La Cuesta – Taco.....	125

3.19.1. Tramo U119-01: Carretera Santa Cruz-Laguna – Urbanización La Florida.....	125
3.19.2. Tramo U119-02: Urbanización La Florida – Calle Radioaficionado.....	126
3.19.3. Tramo U119-03: Calle Radioaficionado – Autopista TF-5.....	126
3.19.4. Tramo U119-04: Autopista TF-5 – Eje Avenida La Libertad.....	127
3.19.5. Tramo U119-05: Eje Avenida La Libertad – Carretera General del Sur.....	128
3.20. U1-20: Vía de Servicio TF-5.....	129
3.20.1. Tramo U120-01: Avenida El Paso – Calle Tijarafe.....	129
3.20.2. Tramo U120-02: Calle Tijarafe – Enlace Las Chumberas.....	130
3.21. U1-21: Carretera General del Sur.....	131
3.21.1. Tramo U121-01: Autopista TF-5 – Calle San José Obrero.....	131
3.21.2. Tramo U121-02: Calle San José Obrero – Carretera General La Cuesta-Taco	132
3.21.3. Tramo U121-03: Carretera General La Cuesta-Taco – Límite con Santa Cruz	133
3.22. U1-22: Ofra – El Chorrillo.....	134
3.22.1. Tramo U122-01: Calle Tamaduste – Prolongación Calle Santa Elena.....	134
3.22.2. Tramo U122-02: Prolongación Calle Santa Elena – Barranco del Muerto.....	135
3.23. U1-23: Vía Barranco del Muerto.....	136
3.23.1. Tramo U123-01: Ofra-El Chorrillo – Calle Los Ángeles.....	136
3.23.2. Tramo U123-02: Calle Los Ángeles – Carretera General del Sur.....	137
3.23.3. Tramo U123-03: Carretera General del Sur – Avenida Los Majuelos.....	137
3.23.4. Tramo U123-04: Avenida Los Majuelos – Avenida El Paso-La Cuesta.....	138
3.24. U1-24: Vía Barranco de Santos.....	139
3.24.1. Tramo U124-01: Límite Municipal Santa Cruz – Calle María Auxiliadora....	139
3.24.2. Tramo U124-02: Calle María Auxiliadora – Carretera Valle Tabares.....	140
3.24.3. Tramo U124-03: Carretera Valle Tabares – Prolongación Calle Montaña Tahiche.....	141
3.24.4. Tramo U124-04: Prolongación Calle Montaña Tahiche – Avenida Las Palmeras.....	141
3.25. U1-25: Radioaficionados.....	143
3.25.1. Tramo U125-01: Carretera Gral. Santa Cruz-Laguna – Calle Lomo Guirre....	143
3.25.2. Tramo U125-02: Calle Lomo Guirre – Avenida Cesar Manrique.....	144
3.25.3. Tramo U125-03: Avenida Cesar Manrique – Eje Ingenieros.....	144
3.25.4. Tramo U125-04: Eje Ingenieros – Eje Los Majuelos.....	145
3.25.5. Tramo U125-05: Eje Los Majuelos – Carretera La Cuesta-Taco.....	145
3.25.6. Tramo U125-06: Carretera La Cuesta-Taco – Calle Álvaro Acuña Dorta.....	146
3.26. U1-26: Las Palomas.....	147

3.27. U1-27: Hoya Fría – Autopista TF-1.....	148
3.28. U1-28: Eje Vistabella.....	149
3.28.1. Tramo U128-01: Límite Municipal Santa Cruz – Carretera Santa Cruz-Laguna.....	149
3.28.2. Tramo U128-02: Carretera Santa Cruz-Laguna – Calle Virgen de La Paz.....	150
3.28.3. Tramo U128-03: Carretera Santa Cruz-Laguna – Calle El Pino.....	151
3.28.4. Tramo U128-04: Calle El Pino – Eje Ingenieros.....	152
3.29. U1-29: Avenida de Los Menceyes.....	153
3.29.1. Tramo U129-01: Límite Municipal Santa Cruz – Carretera La Cuesta-Taco..	153
3.29.2. Tramo U129-02: Carretera La Cuesta-Taco – Carretera Los Campitos.....	154
3.29.3. Tramo U129-03: Carretera Los Campitos – Eje Avenida El Paso-La Cuesta..	154
3.29.4. Tramo U129-04: Eje Avenida El Paso-La Cuesta – Eje Las Nieves-El Gramal.....	155
3.29.5. Tramo U129-05: Eje Las Nieves-El Gramal-Los Andenes – Eje Radioaficionado.....	156
3.29.6. Tramo U129-06: Eje Radioaficionado – Anillo Interior.....	157
3.30. U1-30: Eje Ingenieros.....	158
3.30.1. Tramo U130-01: Límite Municipal Santa Cruz – Eje Vistabella.....	158
3.30.2. Tramo U130-02: Eje Vistabella – Carretera La Cuesta-Taco.....	159
3.30.3. Tramo U130-03: Carretera La Cuesta-Taco – Eje Avenida El Paso-La Cuesta.....	159
3.30.4. Tramo U130-04: Eje Avenida El Paso-La Cuesta – Eje Radioaficionado.....	160
3.31. U1-31: Lora Tamayo.....	161
3.32. U1-32: Carretera General del Norte.....	162
3.32.1. Tramo U132-01: El Pulpito – Carretera El Portezuelo.....	162
3.32.2. Tramo U132-02: Carretera El Portezuelo – Intersección Cruz Chica-El Ortigal.....	163
3.32.3. Tramo U132-03: Intersección Cruz Chica-El Ortigal – Enlace de Guamasa...	164
3.32.4. Tramo U132-04: Enlace de Guamasa – Límite Municipal.....	165
3.33. U1-33: Cruz Chica – El Ortigal.....	166
3.33.1. Tramo U133-01: Carretera General del Norte – Eje Sur Los Rodeos.....	166
3.33.2. Tramo U133-02: Eje Sur Los Rodeos – Eje Medianías Altas.....	166
3.34. U1-34: Eje Central Guamasa.....	168
3.34.1. Tramo U134-01: Carretera General del Norte – Vía central Suertes Largas...	168
3.34.2. Tramo U134-02: Vía central Suertes Largas – Camino Tabares.....	168

3.34.3. Tramo U134-03: Camino Tabares – Santa Rosa de Lima.....	169
3.34.4. Tramo U134-04: Camino Tabares – Carretera El Boquerón.....	170
3.35. U1-35: Santa Rosa de Lima.....	171
3.36. U1-36: Eje Central Valle de Guerra.....	172
3.37. U1-37: Eje Central Tejina.....	173
3.37.1. Tramo U137-01: Subanillo Comarca Norte – La Pova.....	173
3.37.2. Tramo U137-02: La Pova – Calle San Sebastián.....	173
3.37.3. Tramo U137-03: Calle San Sebastián – Calle Tomás González Rivero.....	174
3.37.4. Tramo U137-04: Calle Tomás González Rivero – Carretera de Bajamar.....	175
3.37.5. Tramo U137-05: Calle Tomás González Rivero – Calle Felipe Castillo.....	175
3.37.6. Tramo U137-06: Calle Felipe Castillo – Carretera Tacoronte-Tejina.....	176
3.37.7. Tramo U137-07: Carretera de Tejina– Camino Pico Bermejo.....	177
3.38. U1-38: Valle Colino – La Piterita.....	178
3.38.1. Tramo U138-01: Camino Huerta Murciana – Calle Las Nieves.....	178
3.38.2. Tramo U138-02: Calle Las Nieves – Carretera Valle Tabares.....	179
3.39. U1-39: Eje Valle Tabares.....	180
3.39.1. Tramo U139-01: Carretera General Santa Cruz-Laguna – Vía Barranco de Santos.....	180
3.39.2. Tramo U139-02: Vía Borde Barranco de Santos – Circunvalación Norte.....	180
3.40. U1-40: Avenida Campus Anchieta.....	182
3.41. U1-41: Camino de las Mercedes.....	183
3.41.1. Tramo U141-01: Vía de Ronda – Camino las Mercedes.....	183
3.41.2. Tramo U141-02: Camino Jardina – Camino Vueltas Blancas.....	184
3.41.3. Tramo U141-03: Camino Vueltas Blancas – Carretera de Anaga (TF-12).....	185
4. LOS VIARIOS URBANOS DE NIVEL 2 (U2).....	186
4.1. U2-01: Anillo La Vega.....	188
4.1.1. Tramo U201-01: Calle Enrique RomeuPalazuel – Calle Enrique Granados.....	188
4.1.2. Tramo U201-02: Calle Enrique Granados – Calle Urbanización San Diego.....	189
4.1.3. Tramo U201-03: Calle Urbanización San Diego – Camino Las Gavias.....	190
4.1.4. Tramo U201-04: Camino Las Gavias – Camino Tornero.....	190
4.2. U2-02: Camino Tornero.....	191
4.2.1. Tramo U201-01: Calle Nava Toscana – Vía de Ronda.....	191
4.2.2. Tramo U201-02: Vía de Ronda – Pasaje Los Cedros.....	192
4.3. U2-03: Norte San Lázaro.....	193
4.4. U2-04: Calle San Antonio – Camino La Villa.....	195



4.4.1. Tramo U204-01: Avenida Lucas Vega – Calle La Higuera.....	195
4.4.2. Tramo U204-02: Calle La Higuera – Avenida Quinto Centenario.....	196
4.4.3. Tramo U204-03: Avenida Quinto Centenario – Anillo Interior.....	196
4.5. U2-05: Avenida Venezuela – Pablo Iglesias.....	198
4.5.1. Tramo U205-01: Avenida Trinidad – Calle Núñez de la Peña.....	198
4.5.2. Tramo U205-02: Calle Núñez de la Peña – Avenida Quinto Centenario.....	198
4.5.3. Tramo U205-03: Avenida Quinto Centenario – Avenida Bartolomé Cariasco...199	
4.6. U2-06: San Francisco de Paula.....	201
4.6.1. Tramo U206-01: Quinto Centenario – Anillo Interior.....	202
4.6.2. Tramo U206-02: Anillo Interior – Vía Campo de Vuelos.....	202
4.6.3. Tramo U206-03: Vía Campo de Vuelos – Autopista del Norte (TF-5).....	202
4.6.4. Tramo U206-04: Autopista del Norte (TF-5) – Vía de Ronda Sur.....	203
4.6.5. Tramo U206-05: Vía de Ronda Sur – Vía Exterior.....	204
4.6.6. Tramo U206-06: Vía Exterior – Límite Municipal Santa Cruz de Tenerife.....	205
4.7. U2-07: Borde Barrio Hurón.....	206
4.8. U2-08: Avenida La Unión.....	207
4.9. U2-09: Montaña Taco – Norte.....	208
4.9.1. Tramo U209-01: Calle Maxorata – Avenida San Matías.....	208
4.9.2. Tramo U209-02: Avenida San Matías – Límite Municipal Santa Cruz.....	208
4.10. U2-10: Montaña Taco – Sur.....	210
4.10.1. Tramo U210-01: Avenida San Matías – Calle Virgen de La Luz.....	210
4.10.2. Tramo U210-02: Calle Virgen de La Luz – Límite Municipal Santa Cruz.....	210
4.11. U2-11: La Manzanilla – Glorieta 18 de julio.....	212
4.12. U2-12: Avenida La Candelaria.....	214
4.13. U2-13: Carretera San Lázaro.....	215
4.14. U2-14: Carretera Punta del Hidalgo.....	216
4.14.1. Tramo U214-01: El Carmen – Tesesinte.....	216
4.14.2. Tramo U214-02: Tesesinte – El Homician.....	216
4.14.3. Tramo U214-03: El Homician – Punta del Hidalgo.....	217
4.15. U2-15: Los Corrales – Océano Índico.....	218
4.15.1. Tramo U215-01: Carretera Punta del Hidalgo – Calle Océano Atlántico.....	218
4.15.2. Tramo U215-02: Calle Océano Atlántico – Carretera Punta del Hidalgo.....	219
U2-16: Eje Sur Los Rodeos.....	220
4.16.1 Tramo U216-01: Enlace de Guamasa – Camino Vergara.....	220
4.16.2. Tramo U216-02: Camino Vergara – Camino La Cañada.....	221



4.17. U2-17: Juan Fernández – Calle El Moral.....	222
4.17.1. Tramo U217-01: Las Toscas – Eje Central Valle de Guerra.....	222
4.17.2. Tramo U217-02: Eje Central Valle de Guerra – Camino Moya.....	222
4.17.3. Tramo U217-03: Camino Moya – Carretera Tejina.....	223
4.18. U2-18: La Majada – Milán.....	224
4.18.1. Tramo U218-01: Camino Palenzuela – Camino la Majada.....	224
4.18.2. Tramo U218-02: Camino la Majada – Avda de Milán.....	225
4.18.3. Tramo U218-03: Avda de Milán – El Ramal.....	226
4.18.4. Tramo U218-04: Avda de Milán – Casas de Milán.....	226
4.19. U2-19: Club Náutico Bajamar.....	227
4.20. U2-20: Avenida Marítima Bajamar.....	228
4.21. U2-21: Hinojosa – Verdellada.....	229
4.21.1. Tramo U221-01: Calle Córdoba.....	229
4.21.2. Tramo U221-02: Calle Córdoba – Verdellada.....	230
4.21.3. Tramo U221-03: Verdellada.....	230
4.22. U2-22: Valle Colino.....	232
4.22.1. Tramo U222-01: Carretera Santa Cruz-La Laguna – Calle Córdoba.....	232
4.22.2. Tramo U222-02: Calle Córdoba – Calle Barranquillo de Acentejo.....	232
4.22.3. Tramo U222-03: Calle Barranquillo de Acentejo – Circunvalación Norte.....	234
4.23. U2-23: Las Toscas.....	235
4.23.1. Tramo U223-01: Calle Abreu – Variante Oeste Valle Guerra.....	235
4.23.2. Tramo U223-02: Calle Abreu – Calle Juan Fernández.....	235
4.23.3. Tramo U223-03: Camino Las Toscas – Calle Juan Fernández.....	236
4.24. U2-24: La Pova.....	237
4.24.1. Tramo U224-01: Calle Felipe Castillo – Camino Ópalo.....	237
4.24.2. Tramo U224-02: Camino Ópalo – Rotonda de entrada a Tejina.....	238
4.25. U2-25: Calle Arona.....	239
4.26. U2-26: Camino La Rúa.....	240
4.27. U2-27: Camino Alfredo Hernández Canino.....	241
4.27.1. Tramo U227-01: Eje Medianías Altas – Cruz Chica.....	241
4.27.2. Tramo U227-02: Cruz Chica.....	241
4.27.3. Tramo U227-03: Cruz Chica – Límite Municipal.....	243
4.28. U2-28: Calle Nueva Valle Guerra.....	244
4.29. U2-29: Camino Jardina.....	245
5. LOS VIARIOS RURALES ESTRUCTURANTES (R).....	246



5.1. R-01: Camino La Villa.....	248
5.2. R-02: Vía Campo de Vuelos.....	249
5.2.1. Tramo R02-01: Camino La Villa – Avenida Bartolomé Cariasco.....	249
5.2.2. Tramo R02-02: Avenida Bartolomé Cariasco – Camino del Medio (Coromoto).....	250
5.2.3. Tramo R02-03: Camino del Medio (Coromoto) – San Francisco de Paula.....	250
5.3. R-03: Camino del Medio.....	251
5.3.1. Tramo R03-01: Camino La Mina – Vía de Ronda Sur.....	251
5.3.2. Tramo R03-02: Vía de Ronda Sur – Camino Francisco Alonso de La Rosa.....	252
5.3.3. Tramo R03-03: Camino Francisco Alonso de La Rosa – Límite Municipal.....	252
5.4. R-04: Camino La Mina.....	254
5.4.1. Tramo R04-01: San Francisco de Paula – Camino del Medio.....	254
5.4.2. Tramo R04-02: Camino del Medio – Vía de Ronda Sur.....	255
5.4.3. Tramo R04-03: Vía de Ronda Sur – Límite Municipal.....	256
5.5. R-05: Camino Palenzuela.....	257
5.6. R-06: Camino Pico Bermejo.....	258
5.7. R-07: Camino El Guincho.....	259
5.7.1. Tramo R07-01: Variante Este Valle de Guerra – La Caleta.....	259
5.7.2. Tramo R07-02: La Caleta – La Barranquera.....	260
5.7.3. Tramo R07-02: La Caleta – La Barranquera.....	261
5.8. R-08: Valle Tabares.....	262
5.8.1. Tramo R08-01: Calle Arona – Circunvalación Norte.....	262
5.8.2. Tramo R08-02: Circunvalación Norte – Carretera El Rosarito.....	262
5.8.3. Tramo R08-03: Carretera El Rosarito – Circunvalación Norte.....	262
5.9. R-09: Centro Menores Valle Tabares.....	264
5.10. R-10: Camino El Bronco.....	265
5.11. R-11: Camino El Majano – Vereda Alta.....	266
5.11.1. Tramo R11-01: Carretera TF-24 – Eje Medianías Altas.....	266
5.11.2. Tramo R11-02: Eje Medianías Altas – Eje Sur Los Rodeos.....	266
5.12. R-12: Camino Guillén.....	268
5.13. R-13: Camino Solís.....	269
6. LA RED TRANVIARIA.....	270

1. LOS VIARIOS TERRITORIALES DE NIVEL 1 (T1)

Se agrupan en esta categoría las vías que estructuran y articulan el término municipal a nivel global. Forman la red que conecta las comarcas del municipio y éste con el resto de la isla, canalizando los tráficos de larga distancia

Su forma y tipología responden a cuestiones derivadas de las necesidades de transporte y adaptación al territorio, sin intención directa de articular los sectores urbanos, pues dada la ocupación de suelo que precisan y generación de impactos ambientales derivados de su funcionamiento no los hacen fácilmente compatible con los usos urbanos. No obstante, indirectamente marcan “límites” de las zonas susceptibles de ocupación por la urbanización y en algún caso, incluso lo atraviesan.

Son viarios destinados a albergar los tráficos motorizados de mayor volumen y con velocidades e intensidades de circulación medio-altas por lo que disponen de tipologías carreteriles. Se pretende que su trazado discorra alejado de las tramas urbanas y cuando precisan atravesarla lo hagan de la forma menos impactante posible, adoptando características de travesía cuando es posible (zona norte) o mediante soluciones técnicamente más complejas (túneles o trazado en trinchera).

Este viario va a soportar unas intensidades y velocidades de tráfico rodado que supone que no se permita más tráfico que el motorizado, salvo en las zonas donde se atraviesen poblaciones que obligan a separar físicamente los espacios destinados al peatón y al vehículo. Las intensidades circulantes obligan a que por seguridad vial no se pueda compartir el espacio público viario entre vehículos y peatones.

Dentro del viario territorial de primer nivel es preciso diferenciar entre los viarios de las zonas Sur y Norte. Las previsiones de demanda en ambas zonas hacen que los viarios de la segunda de estas zonas tengan mucha menor capacidad y se aproveche la red viaria existente, adaptándolo a las circunstancias urbanas del medio atravesado, sin necesidad de ocupar nuevos suelos, salvo casos concretos de nuevo trazado como las Variante a Tejina en el sub-anillo Comarca Norte

El diseño y ordenación de estas vías se rigen por lo señalado en la normativa particular; Instrucción 3.1. I.C.-Trazado y la Ley de Carreteras de Canarias.

Este PGO ha calificado como Viarios Territoriales Nivel 1 (T1) los siguientes:

- T1-01: Autopista del Norte (TF-5)
- T1-02: Autopista Exterior
- T1-03: Autovía Chumberas - Añaza (TF-2)
- T1-04: Circunvalación Norte
- T1-05: Vía de Ronda
- T1-06: Carretera de La Esperanza (TF-24)
- T1-07: Sub-anillo Comarca Norte
- T1-08: Carretera a La Punta del Hidalgo
- T1-09: Carretera de El Boquerón
- T1-10: Carretera de Anaga (TF-12)
- T1-11: Variante de Tegueste
- T1-12: Avenida del Quinto Centenario



En los siguientes epígrafes se describen las características más importantes de cada uno de estos elementos que conforman el Sistema viario de Nivel 1.

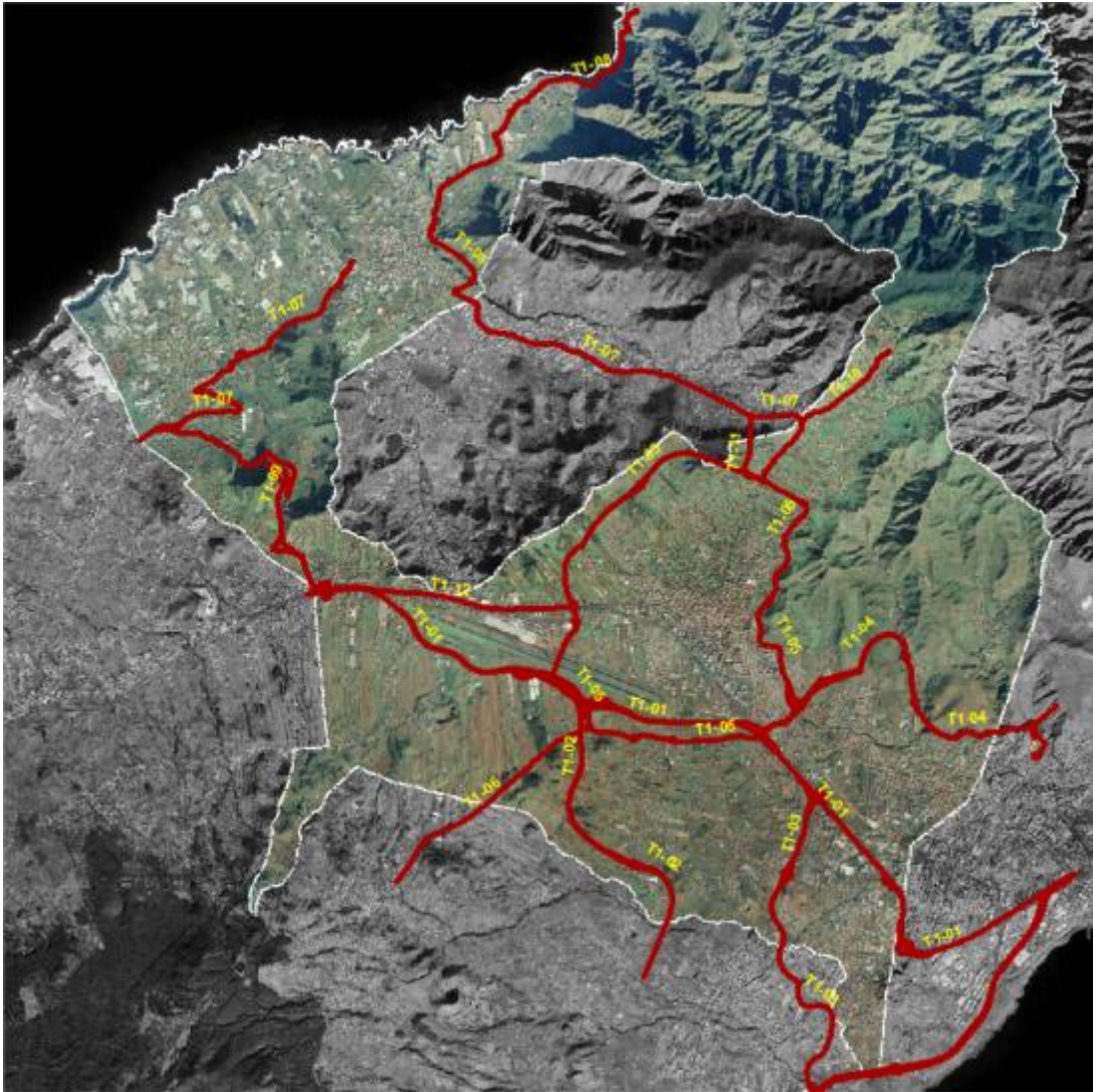


Figura T1-1: Distribución de viarios territoriales de primer nivel



1.1. T1-01: Autopista del Norte (TF-5)

El viario territorial T1-01: Autopista del Norte (TF-5) es uno de los elementos constitutivos del Modelo de ordenación territorial del PIOT, denominado, en el artículo 2.2.1.5.4-D, Primer tramo del Corredor Insular Norte. Sobre el mismo, el Plan Insular establece que «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». El tramo comprendido entre Guamasa y Guajara, la variante de nueva ejecución, es uno de los cuatro viarios que son objeto de ordenación por el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana (PTEOSVAM), que define con precisión las condiciones geométricas y técnicas de esta infraestructura.

La ordenación del PGO sobre este viario desarrolla y concreta mediante determinaciones urbanísticas las de los citados instrumentos de planeamiento territorial¹, considerando además los factores locales, en especial los relativos a las relaciones de este viario con las tramas urbanas adyacentes y los usos del entorno. La descripción y justificación de la ordenación propuesta se recoge a continuación para cada uno de los tramos en que el PGO subdivide este viario territorial de nivel 1.

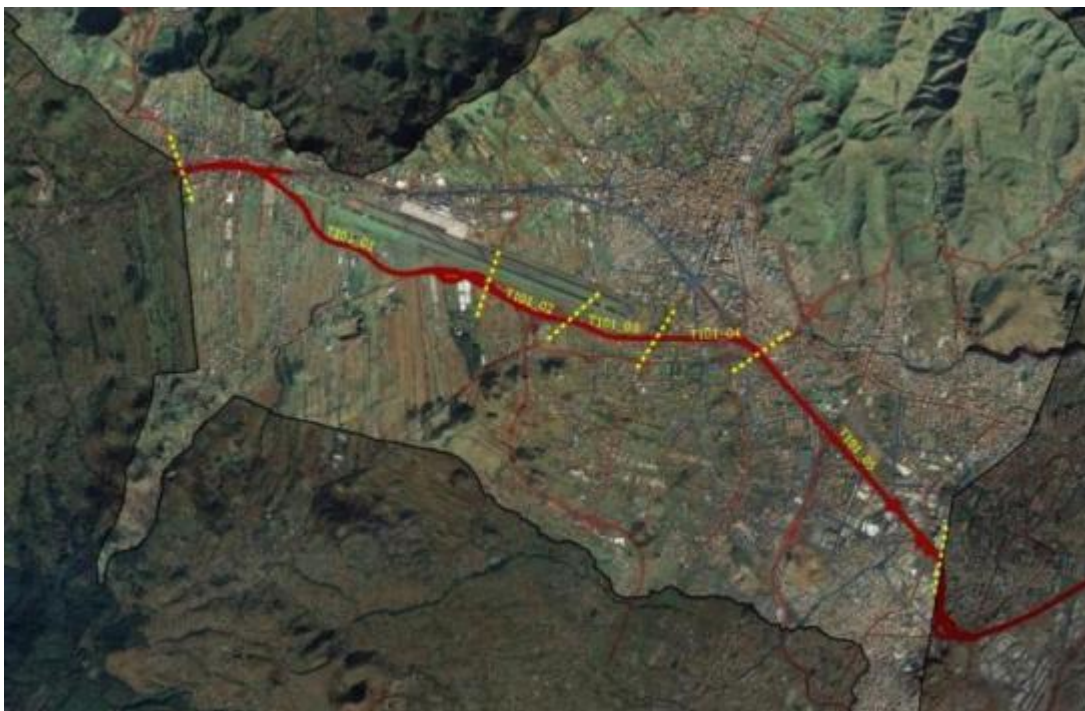


Figura T1-2: Tramificación del T1-01: Autopista del Norte (TF-5)

¹ El desarrollo de la ordenación del PTEOSVAM no implica la reproducción exacta de sus condiciones geométricas, tal como se justifica en el capítulo 2 del documento J6 de este Plan General.

Este viario territorial se divide en los siguientes tramos:

- a) Tramo T101-01: Límite municipal con Tacoronte – Enlace con Vía de Ronda
- b) Tramo T101-02: Enlace con Vía de Ronda – Enlace con Vía Exterior
- c) Tramo T101-03: Enlace con Vía Exterior – Glorieta en la actual TF-24
- d) Tramo T101-04: Glorieta en la actual TF-24 – Enlace Vía de Ronda
- e) Tramo T101-05: Enlace Vía de Ronda – Límite municipal de Santa Cruz

1.1.1. Tramo T1-0101: Límite municipal con Tacoronte – Enlace con Vía de Ronda

Casi junto al límite municipal con Tacoronte, se simplifica el enlace de Guamasa, con un doble objeto:

- a) Mejorar la conexión entre la trama urbana existente al norte y los nuevos desarrollos previstos al Sur, minimizando la barrera física que supone el paso de la TF-5.
- b) Dotarlo de mayor capacidad y encajar los ramales de la TF-5, los movimientos que proceden de La Laguna y se dirigen a la Vía Exterior (especialmente importantes en caso de demora en la ejecución del tramo de vía de Ronda bajo la pista del aeropuerto), las vías de servicio y los viarios estructurantes urbanos que allí convergerán.



Figura T1-3: Enlace de Guamasa

Inmediatamente pasado el enlace de Guamasa se inicia el desdoblamiento entre la variante (hacia Santa Cruz) y el tramo de vía urbana (avenida del Quinto Centenario), que será de alta capacidad hasta los enlaces del aeropuerto Tenerife Norte. El ramal de inicio de la variante gira en una amplia curva hacia el sur en pendiente descendente, de modo que pasa ya subterránea bajo la carretera del campo de golf (TF-235), mientras que el tronco de la futura avenida del Quinto Centenario discurre sobre el trazado actual de la TF-5. El desdoblamiento de los dos viarios permite los siguientes movimientos:

- a) Viniendo desde Tacoronte, antes del desdoblamiento, la calzada incrementa su capacidad a cuatro carriles, tres de ellos continúan hacia Santa Cruz, mientras que el exterior se convierte en carril de aceleración y salida hacia el enlace de Guamasa.



- b) Viniendo desde Santa Cruz por la variante, la calzada tiene dos carriles al cual se le incorpora un tercer carril que proviene de la Laguna, para integrarse un cuarto carril mediante el carril de aceleración desde el enlace de Guamasa.
- c) Viniendo desde La Laguna por la avenida Quinto Centenario, la continuidad hacia Tacoronte se resuelve con la incorporación directa de un carril a la TF-5, mientras que el carril exterior se conecta con el enlace de Guamasa.



Figura T1-4: Desdoblamiento entre la nueva variante y la Avenida Quinto Centenario

Pasada la carretera del Golf (TF-235), la variante, con 3 carriles por sentido, discurre subterránea en dirección Sureste hasta emerger a unos 90 metros al Este del camino de Las Cañadas (TF-237), vía urbana de nivel 1 con la cual, obviamente, no tiene conexión. Una vez en superficie, sigue un trazado sinuoso entre la pista de vuelo del aeropuerto y los caminos de Alfredo Hernández y del Matadero hasta el nuevo enlace que conecta con la Vía de Ronda (confluencia del tramo bajo la pista de vuelo y el tramo sur).



Figura T1-5: Variante de la TF-5 al sur de la pista del aeropuerto hasta enlace con la Vía de Ronda

1.1.2. Tramo T1-0102: Enlace con Vía de Ronda – Enlace con Vía Exterior

Este tramo queda comprendido entre los dos enlaces sucesivos de la Variante con la Vía de Ronda y Autopista Exterior, manteniéndose las soluciones geométricas y técnicas que define el PTEOSVAM.



La conexión con la Vía de Ronda se resuelve mediante una glorieta elíptica dispuesta fuera de la banda viaria de la variante, entre ésta y la pista de vuelo. A dicha glorieta llegan los cuatro ramales de salida y entrada de ambos sentidos de tráfico de la Variante y en la misma se resuelven adecuadamente también los movimientos entre y hacia los dos tramos de la Vía de Ronda que en ella confluyen. Además, en esta glorieta se iniciará el viario territorial T2-02 (Eje de medianías altas).

Entre la glorieta con la Vía de Ronda y el cruce con la actual carretera de La Esperanza (TF-24) se desarrolla el enlace de conexión con la Vía Exterior que resuelve mediante el tipo “trompeta” todos los movimientos entre ambos viario con ramales de incorporación directa.

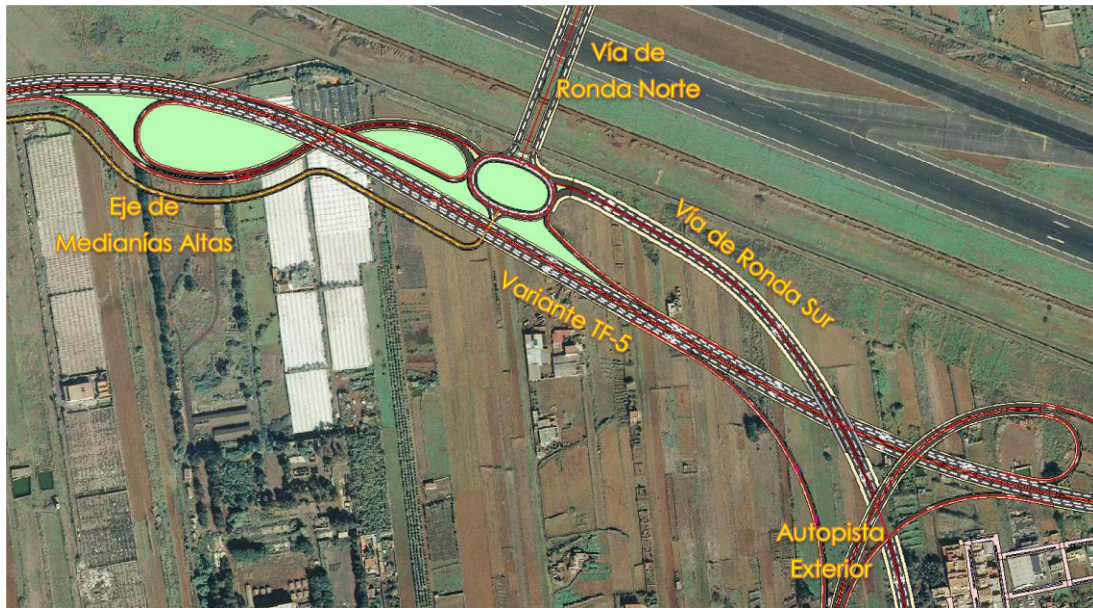


Figura T1-6: Enlace con la Vía de Ronda y la Vía Exterior

1.1.3. Tramo T1-0103: Enlace con Vía Exterior – Glorieta en actual TF-24

En este tramo la Variante discurre en superficie por suelo rústico y sin ninguna conexión con los caminos adyacentes. De hecho, este tramo modifica el funcionamiento actual de dos viarios estructurantes del municipio, tal como se describe a continuación:

- a) La carretera de La Esperanza (TF-24), que desaparece como viario territorial en su actual tramo comprendido entre Padre Anchieta y el nuevo enlace con la Vía de Ronda Sur a la altura de la AUH Carretera de la Esperanza. Este tramo cruzará sin conexión por encima de la Variante, seguirá su actual trazado hacia el este hasta una glorieta que conecte con el camino del Medio (que también atraviesa por encima la Variante) sigue desviándose hacia la pista del aeropuerto para enlazar con el actual viario que bordeando la cabecera de pista se une con San Francisco de Paula.
- b) El camino de San Francisco de Paula, que pierde su continuidad hacia el Sur que se ha entendido que debe recuperarse, tanto por motivos funcionales como territoriales. A tal efecto, se plantea desviar su actual trazado a través de la parcela del antiguo edificio de ICONA para conectarlo a la glorieta en la que finaliza este tramo de la Variante, lo que requiere un ampliación de su diámetro. Desde dicha glorieta continuaría según el PTEOSVAM, ya con el carácter de viario territorial (T2-06) para volver a recuperar su trazado actual a partir de la glorieta con la Vía de Ronda Sur.



Poco antes de llegar a la glorieta sobre la actual TF-24, la Variante empezaría a hundirse respecto al terrenos de modo que pasaría por debajo de ésta, salvo los dos ramales (que permiten la conexión desde la glorieta a la Variante en sentido Tacoronte y desde la Variante viniendo de Tacoronte hacia la glorieta, pero no, en cambio, desde la glorieta a la Variante en sentido Santa Cruz ni desde la Variante viniendo de Santa Cruz a la glorieta).



Figura T1-7: Tramo T1-0103

1.1.4. Tramo T1-0104: Glorieta en actual TF-24 – Enlace Vía de Ronda

Pasada la glorieta elevada sobre la actual TF-24, la Variante discurre en túnel por debajo de suelos urbanizables con destino industrial, hasta aflorar en su conexión con el trazado actual de la TF-5 por el norte de la urbanización Guajara. Sobre este tramo viario se califica una banda de Espacio Libre de Uso Público, posibilitando la continuidad entre usos a ambos lados y evitando todo efecto barrera. En todo este tramo no hay ninguna conexión con los viarios urbanos transversales que articulan la trama urbana de este sector norte de Geneto.

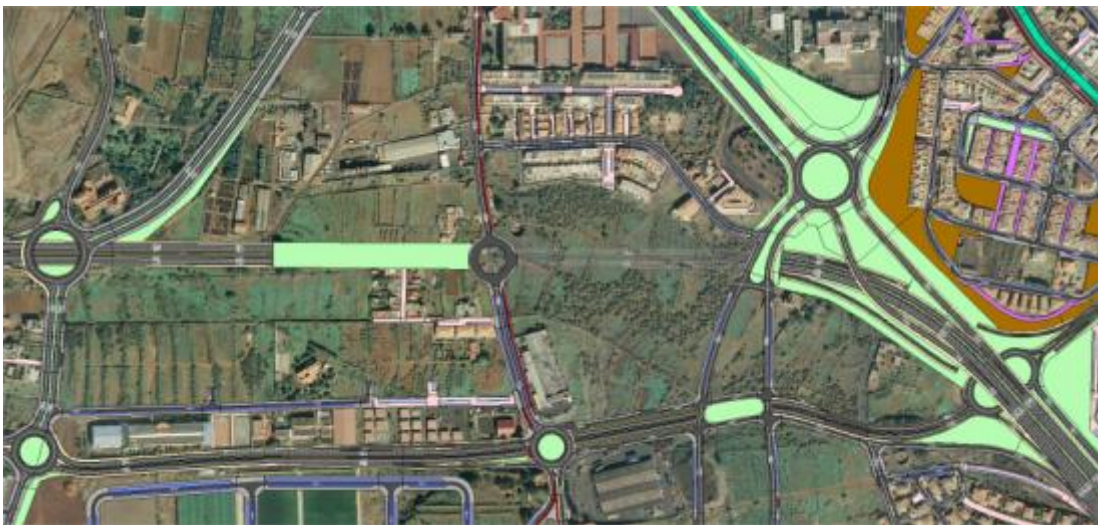


Figura T1-8: Tramo T1-0104 y continuidad con la TF-5 hacia La Laguna



Pasado el cruce con el nuevo Eje Central de Geneto (Vía Parque), la Variante aflora a superficie para conectar sin solución de continuidad con los carriles de ambos sentidos de la actual TF-5. Además, sendos ramales laterales se mantienen a cota inferior para llegar hasta la glorieta elíptica bajo la actual autopista en donde remata la Vía de Ronda Sur y enlaza con la Este. En esa glorieta se resuelven todos los movimientos entre TF-5 y Vía de Ronda.

1.1.5. Tramo T1-0105: Enlace Vía de Ronda– Límite municipal de Santa Cruz

Viniendo desde Santa Cruz, la actual TF-5 gira en dirección Oeste manteniendo su continuidad con viario territorial de nivel 1 a través de la Variante ya descrita, pero también continua hacia La Laguna para convertirse, a partir de la nueva glorieta de Lora Tamayo hasta Padre Anchieta, en el viario territorial de nivel 2 denominado avenida del Quinto Centenario (los carriles de subida hacia La Laguna siguen el trazado actual, mientras que los de bajada hacia Santa Cruz han de abrir su trazado para pasar a cota elevada sobre la curva de la Variante).



Figura T1-9: Primera parte del tramo T1-0105

A partir de este punto, la Autopista TF-5 mantiene las características que presenta en la actualidad, tanto en el número de carriles como en el número de enlaces y tipología de los mismos hasta llegar al límite municipal de Santa Cruz de Tenerife.

1.2. T1-02: Autopista Exterior

La Autopista Exterior es una idea con más de 40 años, recogida en el Avance del Plan Insular de principios de los años 70 del siglo pasado. Desde entonces han sido considerables los documentos que ha generado. Los documentos relativos a la Vía Exterior del Área Metropolitana, que han constituido la información básica para este PGO son:

- Proyecto de Construcción “Circunvalación Exterior Santa Cruz – La Laguna”.
- Proyecto de Trazado de la Vía Exterior del Área Metropolitana de Santa Cruz de Tenerife.
- Análisis de demanda realizados en la elaboración del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte en la Isla de Tenerife (PTEOTT)

En 1999 la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias redactó un primer documento denominado “Proyecto de Construcción “Circunvalación Exterior Santa Cruz – La Laguna”. Con posterioridad a la redacción de dicho documento se aprobó la versión definitiva del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT-2003), lo que conllevó la necesidad de revisar la definición del mencionado proyecto.

En la redacción del documento posterior “Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana”, se confirma la necesidad de la ejecución de esta vía. En dicho documento se le denomina *Vía de Circunvalación Oeste*. En el PTE de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana se señala que la función de la Circunvalación Oeste tiene un triple objetivo:

- a) **Cerrar el anillo insular mediante la conexión de la TF-5 y TF-1**, separando los tráficos insulares de los metropolitanos, al permitir que los tráficos de largo recorrido no se adentren en Santa Cruz-La Laguna.
- b) **Facilitar la diversificación de accesos** desde el exterior al área metropolitana, evitando la excesiva convergencia del tráfico en pocos tramos urbanos y crear una malla urbana de viario que presente alternativas viables a la TF-5 en la comunicación interna del continuo urbano.
- c) Establecer una **discontinuidad entre el tejido urbano de la conurbación de Santa Cruz-La Laguna y las áreas agrícolas adyacentes**, y de esta manera actuar como elemento ordenador del crecimiento urbano, separando el ámbito urbano del rural.

Tras el análisis de demanda realizado en los trabajos de desarrollo del PTEOTT se destaca que el Sistema “Variante de La Laguna + Vía Exterior” es ante todo una estructura de Acceso y Distribución de Viajes en las entradas y salidas del Área Metropolitana (Viajes que buscan el recorrido óptimo por el viario interior). Las funciones del Sistema como Variante de largo recorrido y como Ronda interior son cuantitativamente muy inferiores. Y dentro de este sistema, si bien la importancia de la Vía Exterior (no sólo desde un punto de vista urbanístico sino también de captación de tráficos) es menor que la Variante de La Laguna, se justifica su necesidad para captar un elevado volumen tráfico que no tendría alternativa de circulación por el viario interior de esa área y, en segundo lugar, debe ser dimensionada y configurada desde el inicio como Autovía con dos calzadas separadas de dos carriles cada una.

La futura vía discurre desde la futura Variante de La Laguna (TF-5 modificada) hasta su enlace con la autopista TF-1 al sur de Barranco Grande, pasando por los entornos de Llano del Moro, El Sobradillo y El Tablero, con una longitud total de 14,5 kilómetros. Se diseña con una velocidad de proyecto de 80 Km/h, una configuración transversal de dos calzadas

independientes, dos carriles por sentido de 3,5 metros de ancho y mediana central de 2,0 metros; el arcén exterior tendría un ancho medio de 2,5 metros y 1,0 metro el interior.

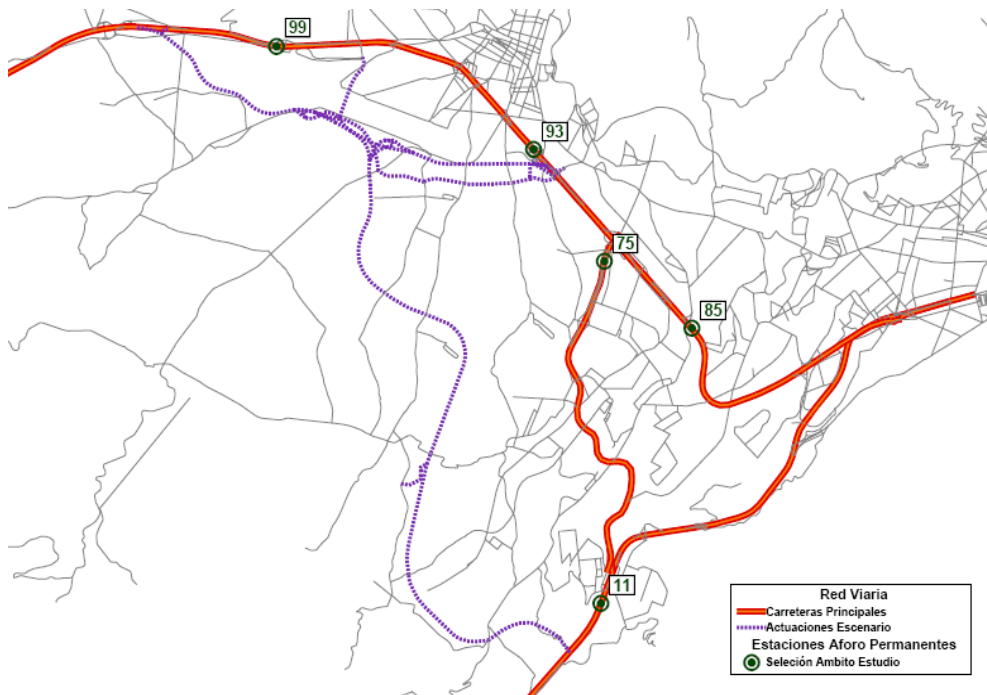


Figura T1-10: Imagen del sistema “Variante de La Laguna – Vía Exterior”

Comienza la Autopista Exterior desde su enlace con la Autopista TF-5 (variante lado sur al aeropuerto) mediante el enlace tipo “Trompeta” definido en el PTEOVAM, desarrollándose en dirección sur bajo por el oeste de la Montaña de la Mina y la Montaña Bachiller, para dirigirse en sentido suroeste hacia el enlace ubicado al sur de la Montaña de Los Giles, único enlace de la Vía dentro del Término Municipal de La Laguna.



Figura T1-11: Enlace Variante de La Laguna (TF-5) – Vía Exterior



Para el enlace de Montaña Los Giles se propone una modificación no sustancial del propuesto en el PTEOSVAM, cambiando la tipología de “diamante con pesas”, conectando la Autopista Exterior con la vía de alta capacidad que el Plan General de Ordenación del municipio del año 2004 tenía prevista y se elimina en la presente revisión del PGO.

Esa modificación viene motivada por tres razones básicas:

- a) Este Plan no contempla el nuevo eje municipal de alta capacidad mencionado.
- b) Se considera necesario el conectar la Carretera San Francisco de Paula con la Vía Exterior, para permitir salir los tráficos del sur, además se propone el desdoblamiento del camino de San Francisco de Paula en el suelo urbanizable no sectorizado diferido, conectando la Vía de Ronda Sur con la Vía Exterior. De esta manera se permitirá convertir el camino de San Francisco de Paula en viario urbano y el desdoblamiento en un viario territorial.
- c) La solución propuesta resuelve la articulación urbanística territorial y municipal



Figura T1-12: Enlace Vía Exterior-San Francisco de Paula (Montaña Los Giles)

La modificación no afecta al funcionamiento previsto en el PTEOSVAM por cuanto:

- Atiende a las necesidades previstas en dicho documento en su conexión con el viario estructurante municipal.
- La propuesta no supone un incremento económico.
- La propuesta no afecta al funcionamiento del tronco de la vía.

Tras este enlace, la Autopista Exterior continúa en sentido suroeste, según lo descrito en el PTEOSVAM con una sección de calzadas separadas mediante mediana de 2,00 m, con cuatro carriles en dirección norte y tres carriles en dirección sur, hasta el límite municipal de Santa Cruz de Tenerife, donde hay enlaces con la Carretera de El Sobradillo, la Carretera de El Tablero y la Carretera General del Sur, sin restricciones de movimientos con las carreteras actuales.

1.3. T1-03: Autovía Chumberas – Añaza TF-2

La TF-2 como Viario Territorial de Nivel 1 realiza la conexión entre viario territoriales de primer nivel de los municipios de La Laguna y Santa Cruz de Tenerife, concretamente las autopistas TF-5 y TF-1. Para su mejor descripción se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo T103-01: Autopista TF-5 – Enlace Montaña Pacho
- b) Tramo T103-02: Enlace Montaña Pacho – Termino Municipal Santa Cruz

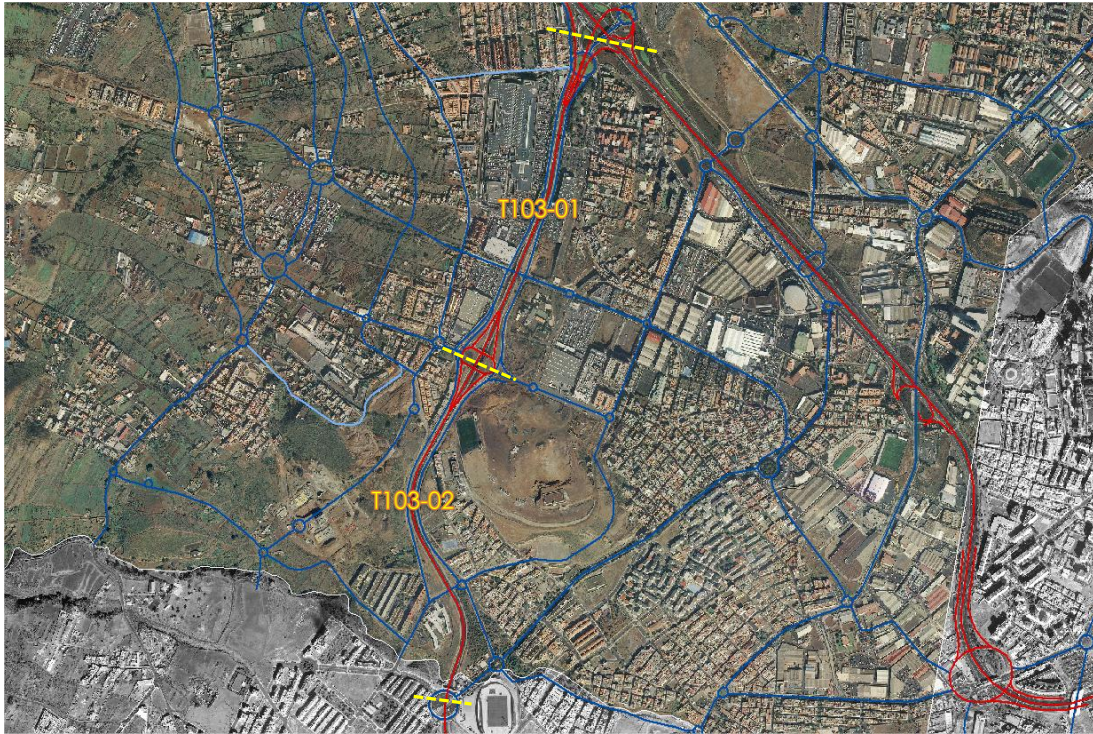


Figura T1-13: Tramificación del eje T1-03: Autovía Chumberas – Añaza (TF-2)

1.3.1. Tramo T103-01: Autopista TF-5 – Enlace Montaña Pacho

Nace este primer tramo en el Enlace de Las Chumberas en la TF-5, con su configuración actual mediante la conexión de todos los movimientos posibles, desde la TF-5 en sus dos sentidos hacia la TF-2 y desde ésta hacia los dos sentidos en la TF-5, disponiendo cada conexión de un sentido.

El enlace de las Chumberas no sólo conecta las dos vías mencionadas sino también los tráfico provenientes de la rotonda de las Chumberas y de la rotonda junto al campus universitario. El enlace mantiene su configuración actual salvo la conexión con La Hornera a través de la Avenida Progreso que se anula para conectarla con la Vía de servicio que discurre paralela a la TF-5 bordeando las áreas de Guajara y La Hornera.

Finalizada esta conexión, la autopista TF-2 continúa hacia el sur mediante una calzada doble, separada por mediana, con dos carriles por calzada. Ambas calzadas cuentan con arcén exterior, tras las obras de eliminación de la acera finalizadas en el año 2012. Además, dispone de vías de servicio hasta los barrios del Gramal y Los Andenes, cada una con un sentido de circulación y conectando todos los enlaces a lo largo del término municipal. El acceso a la vía de servicio, se realiza en superficie mediante conexiones con ambas direcciones de la autopista TF-5 (calzada de dos carriles, con aceras peatonales en ambos márgenes).



nes). Según las indicaciones del Gobierno de Canarias se recoge el soterramiento de todo este primer tramo, permitiendo conectar en superficie las vías de servicio y los viarios transversales a esta.



Figura T1-14: Enlace de conexión de la TF-2 con la TF-5 y soterramiento del primer tramo

Antes de la conexión de las vías de servicio en el Enlace de Montaña Pacho se encuentra la intersección con el Paso de la Avda. de la Libertad bajo la TF-2, que favorece la conexión entre ambas zonas y que será necesaria ampliar, dotándolo de mayor capacidad, hasta dos carriles por sentido al constituirse en un eje urbano relevante, que continuará hacia el noroeste, estructurando el interior de Geneto, previéndose la conexión futura a través de la gran bolsa de suelo SUSNO entre San Miguel y San Bartolomé de Geneto.



El enlace de Montaña Pacho se resuelve mediante una glorieta elevada (óvalo) al que acceden, tanto los ramales de entrada/acceso a la TF-2 como los carriles provenientes de la zona comercial y del Polígono de Los Majuelos y las vías de servicio. Respecto al diseño actual se plantea la modificación de las vías de servicio en ambos sentidos, de modo que uno de los dos carriles que poseen discurra bajo el nudo para producir una continuidad exclusiva de las mismas sin que forme parte de los movimientos en el enlace.



Figura T1-15: Enlace de Montaña Pacho

1.3.2. Tramo T103-02: Enlace Montaña Pacho – Término municipal de Santa Cruz

Las vías de servicio, una vez sobrepasado el enlace, también canalizan el tráfico urbano proveniente de las AUH Los Andenes, La Vistilla y El Gramal conectándose ambas por medio del paso inferior de la Carretera General del Sur (C-D). Este punto es el final de las vías de servicio. El tramo final de la vía discurre desde este paso inferior hasta el límite municipal (E) manteniendo la sección de la vía.



Figura T1-16: Desarrollo final de las vías de servicio de la TF-2

1.4. T1-04: Circunvalación Norte

La Circunvalación Norte tiene inicio en Santa Cruz y final en La Laguna coincidiendo con la Vía de Ronda Norte. Este viario mantiene las características funcionales que el PTEOSVAM define, realizando modificaciones para su adaptación a la ordenación urbanística del PGO, minimizando afecciones y garantizando la coordinación con la trama urbana. Como se ve en la imagen, la Circunvalación Norte se puede dividir en los siguientes tramos:

- a) Tramo T104-01: Variante TF-5 – La Verdellada
- b) Tramo T104-02: La Verdellada – Valle Colino
- c) Tramo T104-03: Valle Colino – Las Nieves
- d) Tramo T104-04: Las Nieves – Montaña de Guerra
- e) Tramo T104-05: Montaña de Guerra – La Piterita
- f) Tramo T104-06: La Piterita – Límite Municipal

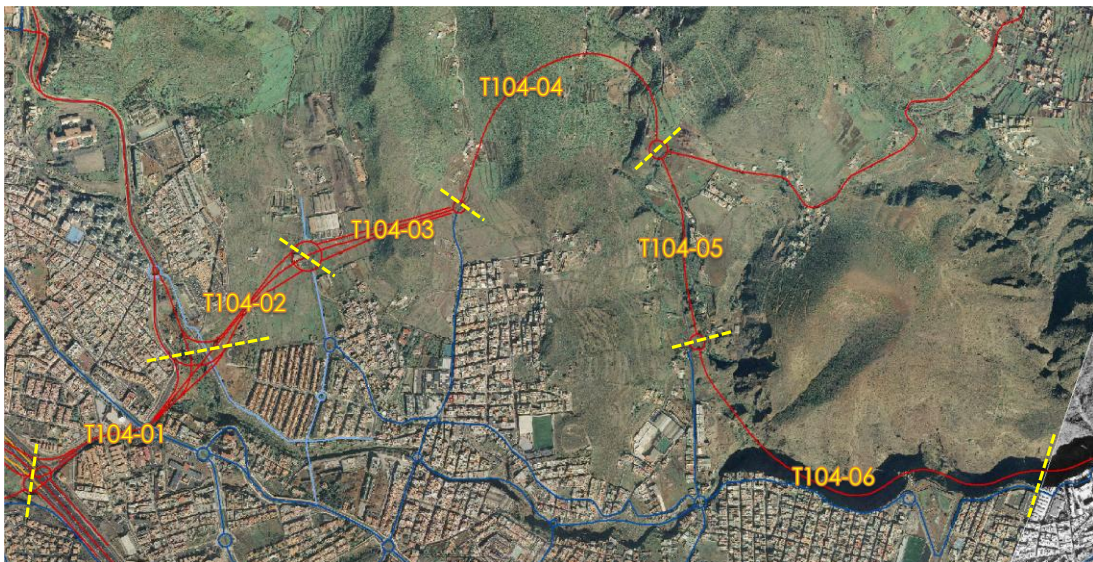


Figura T1-17: Tramificación del T1-03: Circunvalación Norte

1.4.1. Tramo T104-01: Variante TF-5 – La Verdellada

El primer tramo (AB) comienza en la intersección de la Vía de Ronda actual con la TF-5 o Variante de la TF-5, finalizando en el enlace de la Verdellada. Este primer tramo mantiene, tanto el trazado como la sección de la Vía de Ronda Actual, introduciendo una separación de calzadas mediante mediana ajardinada, y se comparte con el primer tramo del Vía Territorial Principal “Vía de Ronda”.

Desde el comienzo de la Circunvalación Norte se mantiene las conexiones con la TF-5, con la Variante de La TF-5, Avenida V Centenario y Vía de Ronda. El cruce con la Avenida de Los Menceyes se realiza como en la actualidad mediante un paso inferior sobre ésta última. En el extremo del tramo se realiza el denominado Enlace de La Verdellada, mediante enlaces directos conectando con la Vía de Ronda Este. El camino real de la Verdellada se resuelve mediante paso superior, pasando encima de todo el sistema de conexiones directas.



Figura T1-18: Intersección de la Circunvalación Norte con la Variante de la TF-5

En el extremo del tramo se realiza el denominado Enlace de La Verdellada, de forma que de los dos carriles de cada calzada del eje, uno ellos se segrega por completo para acceder a la Vía de Ronda, a ambos lados del enlace, mientras que los otros dos carriles configuran el tronco de la Circunvalación Norte en el enlace. Por encima de todos ellos se sitúa el viario urbano de segundo nivel Hinojosa-Verdellada (U2-21) que propicia la conexión directa de los dos sectores situados a los márgenes de la vía. En segunda parte del enlace, en dirección norte, se unen los carriles provenientes de la Vía de Ronda, desde la TF-5 y desde La Laguna formando un tramo trenzado que permite a los vehículos dirigirse hacia el tranco de la Circunvalación Norte o hacia el Enlace de Las Nieves. Esta misma configuración se reproduce en dirección sur.



Figura T1-19: Enlace de La Verdellada



1.4.2. Tramo T104-02: La Verdellada – Valle Colino

El segundo tramo comienza en el enlace de La Verdellada y finaliza en la glorieta elevada de intersección situada junto a las áreas de Valle Colino y Valle Colino Industrial. Está formado por dos calzadas, separadas por mediana ajardinada, de dos carriles cada una con arcén exterior y su correspondiente franja de protección al discurrir por terreno rústico y urbanizables sectorizados no ordenado.



Figura T1-20: Conexión de la Circunvalación Norte con Valle Colino

1.4.3. Tramo T104-03: Valle Colino – Las Nieves

El tercer tramo discurre entre la intersección de Valle Colino y la de Las Nieves, la primera mediante glorieta elevada y la segunda mediante glorieta a nivel. En el sector se prevé un tramo de la vía en túnel para salvar la dorsal situada entre Valle Colino y Las Nieves.



Figura T1-21: Tramo T104-03

1.4.4. Tramo T104-04: Las Nieves – Montaña de Guerra

La vía tiene dos calzadas de un carril cada una, separadas por mediana ajardinada. En su inicio, está delimitada por arcén en el margen oeste (suelo rústico) y acera peatonal en el margen este colindante con el área de Las Nieves; a la salida del túnel y hasta el final del tramo, ambos márgenes están delimitados por arcenes. El enlace de Las Piteritas se resuelve mediante glorieta a nivel que propicia la conexión con la carretera de Los Campitos.



Figura T1-22: Tramo T104-04

1.4.5. Tramo T104-05: Montaña de Guerra – La Piterita

La vía está formada por dos calzadas con dos carriles cada una, separadas por mediana ajardinada y, al discurrir por terreno rústico, está limitada en sus dos márgenes por arcén con su correspondiente franja de protección. El enlace de La Piterita se realiza mediante glorieta a nivel e intersección con la Carretera Valle Tabares.



Figura T1-23: Tramo T104-05

1.4.6. Tramo T104-06: La Piterita – Límite Municipal

El sexto y último tramo discurre desde la glorieta de La Piterita hasta el límite municipal de Santa Cruz de Tenerife. Este último tramo, mantiene la sección de vía definida para el sector anterior sobre el Barranco de Santos que será canalizado.



Figura T1-24: Tramo T104-06

1.5. T1-05: Vía de Ronda

Como su nombre indica, la Vía de Ronda circunvala el casco lagunero. En la actualidad está realizado el tramo Este (desde la TF-5 hasta la intersección con la TF-13 cerca de Las Canteras). En la presente revisión del PGO se incluyen los tramos norte y sur de este viario para el cierre completo del mismo. Tal y como se ve en la imagen, la Vía de Ronda se puede dividir en los siguientes tramos:

- a) Tramo T105-01: Vía de Ronda Sureste (TF-5 – Circunvalación Norte)
- b) Tramo T105-02: Vía de Ronda Este (Circunvalación Norte – TF-121)
- c) Tramo T105-03: Vía de Ronda Norte (TF-121 – Aeropuerto)
- d) Tramo T105-04: Vía de Ronda Oeste (Aeropuerto – Variante TF-5)
- e) Tramo T105-05: Vía de Ronda Sur (Variante TF-5 – TF-5)

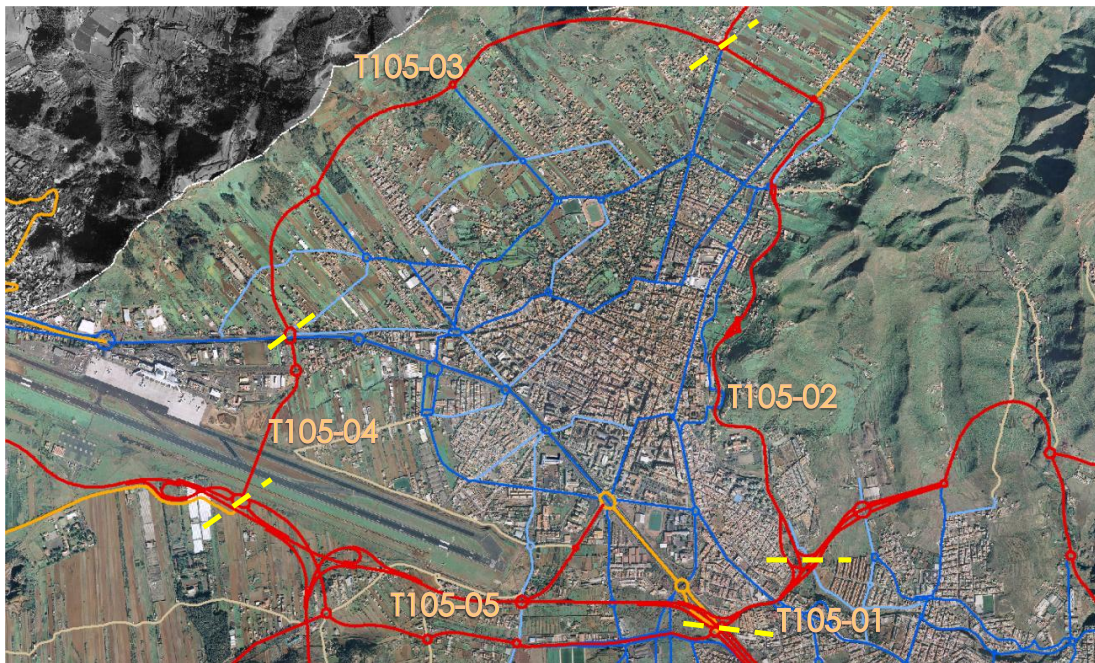


Figura T1-25: Tramificación del T1-05: Vía de Ronda

1.5.1. Tramo T105-01: Vía de Ronda Sureste (TF-5 – Circunvalación Norte)

Este tramo comienza en la intersección de la Vía de Ronda actual con la TF-5 o Variante de la TF-5, finalizando en el enlace de La Verdellada. Este primer tramo mantiene, tanto el trazado como la sección de la Vía de Ronda Actual, introduciendo una separación de calzadas mediante mediana ajardinada, y es compartido con el primer tramo de la Vía Territorial de nivel 1: Circunvalación Norte.

Desde el comienzo de la Vía de Ronda se mantiene las conexiones con la TF-5, con la Variante de La TF-5, Avenida V Centenario y Vía de Ronda. El cruce con la Avenida de Los Menceyes se realiza como en la actualidad mediante un paso inferior sobre ésta última.

En el extremo del tramo se realiza el denominado Enlace de La Verdellada, de forma que de los dos carriles de cada calzada del eje, uno ellos se segrega por completo para acceder a la Vía de Ronda, a ambos lados del enlace, mientras que los otros dos carriles configuran el tronco de la Circunvalación Norte en el enlace.



Figura T1-26: Tramo T105-01

1.5.2. Tramo T105-02: Vía de Ronda Este (Circunvalación Norte – TF-121)

Se desarrolla el tramo desde el enlace con la Circunvalación norte hasta la intersección con la Avda. República Argentina TF-121. El trazado mantiene las características en cuanto a trazado, número de calzadas y número de carriles que presenta la actual Vía de Ronda, con la excepción del subtramo comprendido entre el enlace con la Circunvalación Norte y el acceso al casco de La Laguna por la el mercado, el cual se realiza en túnel, para permitir la continuidad urbanística de las AUH de la Verdellada Vieja y Nueva y minimizar los impactos ambientales derivados del flujo circulatorio motorizado. Sobre el túnel se disponen los pasos transversales, zonas verdes y aparcamientos.



Figura T1-27: Primeraparte del Tramo T105-02 de la Vía de Ronda Este



En la última parte de este tramo, entre la intersección con el Camino de las Mercedes y la intersección con la Avda. República Argentina, en el lateral más cercano al casco de La Laguna, se dota a la calzada de carril bici como continuación del previsto en estas calles provenientes del casco.



Figura T1-28: Última parte del tramo T105-02 de la Vía de Ronda Este

1.5.3. Tramo T105-03: Vía de Ronda Noroeste (TF-121 – Aeropuerto)

Se desarrolla desde el final actual de la Vía de Ronda, en la glorieta de intersección con la Avda. República Argentina TF-121 hasta el actual acceso al Aeropuerto en la autopista TF-5. En todo su recorrido, la calzada está formada por dos carriles, uno por sentido, con arcén, pasando por terrenos rústicos como urbanizables (AUH Mesa Mota, Urbanización Agüere, San Diego 2 y San Lázaro Norte). El trazado del tramo se desarrolla tanto en superficie como en túnel para salvar la orografía de la zona. Los túneles previstos para la misma se sitúan bajo las AUH Mesa Mota y extremo noroeste de la AUH San Diego 2.



Figura T1-29: Primera parte del Tramo T105-03 (TF-121 – Urbanización Agüere)



En su recorrido, este tramo de la Vía de Ronda presenta dos intersecciones intermedias y un paso inferior, resueltas mediante una glorieta a distinto nivel, una intersección en T con carriles de incorporación y salida, situadas en las proximidades de las AUH Urbanización Aguere-Las Cañas y San Lázaro-Tornero y el paso inferior situado a la altura del Camino del Tornero. Para realizar la conexión con la glorieta de acceso actual al Aeropuerto de Tenerife Norte, se modifica el trazado de la misma pasando de circular a oval con lo que se amplían los recorridos internos y se favorece la circulación de los vehículos a la alejar entre sí todas las conexiones de vías a la misma.



Figura T1-30: Parte central del tramo T105-03 (Urbanización Aguere - glorieta de La Atalaya)



Figura T1-31: Tercera y última parte del tramo T105-03 (Glorieta de La Atalaya - enlace Aeropuerto)

Destacan las diferencias entre el PTEOSVAM y la propuesta del PGO, que respeta la ordenación y funcionalidad propuesta y hace algunos cambios en la resolución que coordina la resolución técnica en cuanto a garantizar la congruencia entre la funcionalidad exigida desde el PTEOSVAM y la ordenación territorial y urbana del PGO. La principal diferencia

es la ampliación del túnel bajo la Mesa Mota, minimizando la afección paisajística a la ladera, las afecciones directas a edificaciones, la generación de ruido a las edificaciones cercanas y evitando la discontinuidad del gran parque periurbano proyectado

1.5.4. Tramo T105-04: Vía de Ronda Oeste (Aeropuerto – Variante TF-5)

Este cuarto tramo se desarrolla entre el actual acceso al Aeropuerto y el enlace de acceso al mismo desde la variante de la TF-5 definida en el PTEOSVAM. En el primer subtramo, el de acceso al aeropuerto o a la AUH San Lázaro Sur, se mantiene la sección actual de la carretera, compuesta por dos calzadas con dos carriles cada una, mediana ajardinada y aceras peatonales a ambos lados de la vía. En el segundo subtramo, la sección está formada por dos calzadas separadas por terreno ajardinado, dotadas de dos carriles cada una con arcenes a ambos lados; la separación entre calzadas es mayor que la existente en primer subtramo. El trazado se hace en superficie hasta llegar al campo de vuelos que se salva mediante dos túneles, uno por calzada, aflorando en la intersección con la TF-5, al lado sur del aeropuerto.



Figura T1-32: Tramo T105-04 de la Vía de Ronda Oeste

1.5.5. Tramo T105-05: Vía de Ronda Sur (Enlace TF-5 – TF-5)

Este último tramo de la Vía de Ronda, o Vía de Ronda Sur, se desarrolla desde la intersección con la TF-5, en su trazado variante por el sur del aeropuerto, hasta el enlace inferior bajo la autopista en el que comienza la actual Vía de Ronda (denominada Vía de Ronda Sureste en este documento). En todo su recorrido, este tramo está formado por dos calzadas separadas por mediana ajardinada, dotadas de dos carriles, arcenes y acera peatonal.



Figura T1-33. Tramo T105-05 - Vía de Ronda Sur

El tramo presenta un total de cinco intersecciones, resueltas mediante glorietas, las tres primeras a nivel y las dos últimas a desnivel, que se corresponden con la intersección con la Carretera de La Esperanza TF-24, Camino del Medio (AUH Los Baldíos 1), Camino San Francisco de Paula, Camino San Miguel de Geneto y la prolongación de la Avenida Lora-Tamayo.



1.6. T1-06: Carretera de La Esperanza (TF-24)

La TF-24, o Carretera de La Esperanza, conecta La Laguna con el Teide. Respecto a su configuración actual, cambia su trazado inicial debido principalmente al PTEOSVAM que, prevé, debido a la construcción de la variante de la Autopista TF-5 por el borde sur del Aeropuerto, un desplazamiento hacia el norte del trazado actual conectándolo con el Camino San Francisco de Paula a su paso por el borde inferior de la Cabecera 30 del Aeropuerto de Los Rodeos.

Así, con todas las vías previstas en el Plan General, la Carretera de la Esperanza como Viario Rustico comienza en la glorieta de intersección con la Vía de Ronda Sur con el trazado actual de la TF-24, desarrollándose hasta la intersección de esta con el límite municipal de El Rosario, mientras que su primer parte (intersección con la Vía de Ronda Sur – San Francisco de Paula) se categoriza como Viario Rural y se propone su desclasificación, sirviendo de acceso a los asentamientos rurales de sus márgenes y eliminando los tráfic de paso, que estarán soportados por los viarios territoriales de segundo nivel (T2).



Figura T1-34: Carretera de La Esperanza

En el primer tramo, desde su comienzo hasta el paso superior sobre la Vía Exterior, la carretera está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido, con arcén exterior a cada carril y acera peatonal a ambos lados de la carretera. A partir de este punto y hasta el final del tramo, la carretera se conforma con la sección anteriormente definida una vez eliminado de ambos márgenes las aceras peatonales. La carretera discurre tanto por zonas urbanizable como por terreno rústico. El tramo urbano se sitúa en la AUH Carretera La Esperanza.



1.7. T1-07: Subanillo Comarca Norte

El modelo viario propuesto en el PIOT para la Comarca del Área Metropolitana distingue el subanillo “Guajara-Tegueste”, cuya función es asegurar la articulación respecto al corredor norte de la subunidad comarcal de Tegueste – Tejina. Asimismo, el PTEOSVAM recoge el trazado del citado subanillo. Ambos documentos, remiten la ordenación definitiva del anillo a un Plan Territorial Especial de Ordenación, que no ha sido redactado.

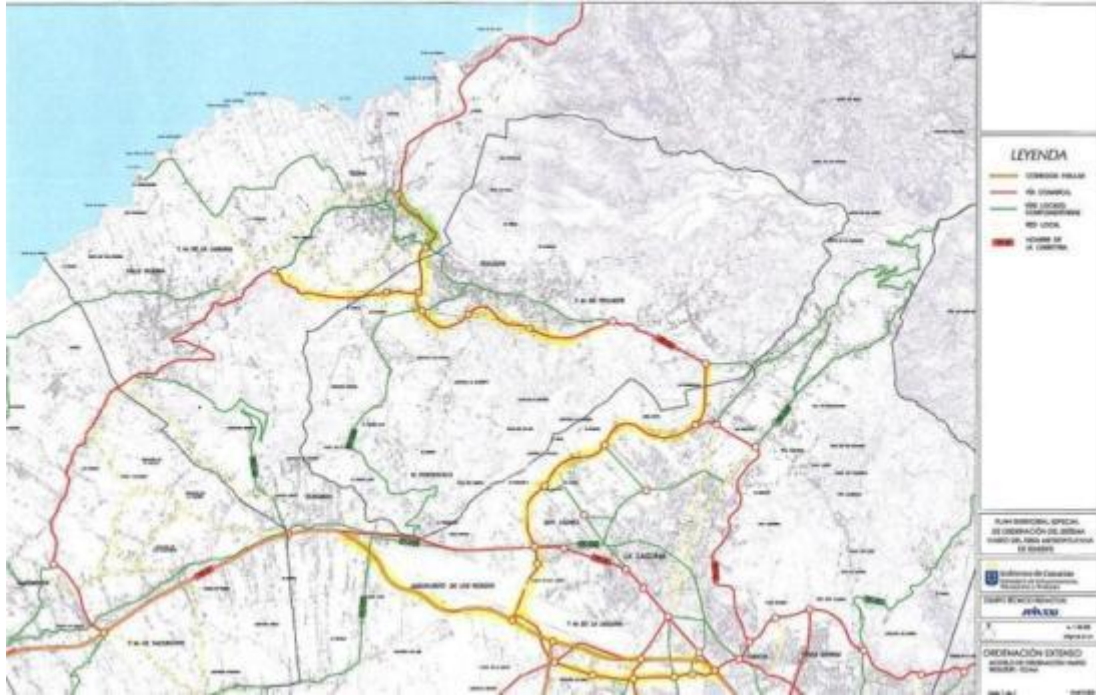


Figura T1-35: Definición del subanillo Comarca Norte en el PTEOSVAM

En el modelo viario insular, el PIOT asigna al subanillo Guajara – Tacoronte la función de articular respecto al corredor insular norte de la subunidad comarcal de Tegueste – Tejina. En su trazado, cabe distinguir los siguientes tramos con condiciones diferenciadas:

- El primero corresponde a la actual Vía de Ronda, al este de La Laguna, que, desde su enlace con la TF-5 debe conectar los ejes comarcales de la avenida de Los Meneces y Vía de Cornisa, así como, las principales calles urbanas del este del núcleo.
- El segundo tramo discurre desde el enlace de Las Canteras hasta el entorno del núcleo de Tejina, como una variante a la actual carretera que circunvale los núcleos.
- El tercer tramo debe discurrir sensiblemente apoyado sobre el actual trazado de la carretera entre Tejina y Tacoronte, sin perjuicio de introducir las rectificaciones necesarias para compatibilizar su adecuada capacidad de tráfico con la correcta integración en las tramas urbanísticas. En su extremo noreste tendrá continuidad en el eje comarcal que llega hasta la Punta del Hidalgo, mientras que el otro extremo habrá de conectar con el corredor insular.

En definitiva, el modelo viario que el PIOT pretende establecer en esta comarca requerirá de una relación entre Tacoronte y La Laguna a través de Valle Guerra, Tejina y Tegueste que hoy en día no se produce. El PGO intenta compatibilizar las funciones enunciadas en el PIOT y PTEOSVAM con el modelo de ocupación territorial y urbanística del municipio. A efectos de la descripción de este subcapítulo, se ha subdividido el sub-anillo norte en los siguientes siete tramos:



- a) Tramo T107-01: Vía de Ronda Noroeste – TF-13
- b) Tramo T107-02: TF-13 – Glorieta de entrada a Tejina
- c) Tramo T107-03: TF-16 – TF-156
- d) Tramo T107-04: TF-156 – Límite Municipal de Tacoronte

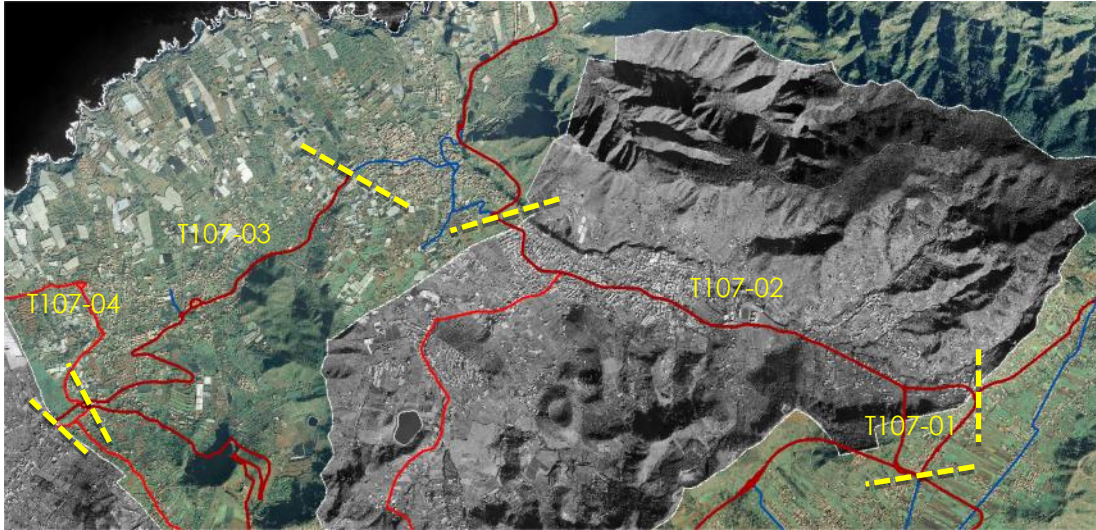


Figura T1-36: Tramificación del T1-07: Subanillo Comarca Norte

1.7.1. Tramo T107-01: Vía de Ronda Noroeste – TF-13

Este primer tramo discurre desde la glorieta final de la actual Vía de Ronda (Vía de Ronda Noroeste) hasta la intersección con la carretera TF-13. Consta de dos sub-tramos:

- a) En el primero, hasta la intersección con el Camino Viejo Las Mercedes, la carretera está formada por una única calzada con dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras a ambos lados. Este tramo, tras la construcción de la Vía de Ronda Norte se descargará sensiblemente de tráfico por lo que podrá adoptar una configuración más urbana. En el lateral derecho (en dirección norte) se crea un carril bici para acceso al intercambiador de transportes previsto en las cocheras existentes y en el lateral izquierdo se reserva espacio para estacionamiento en línea.
- b) El segundo subtramo discurre hasta Las Canteras. La sección de este, es similar al anterior con la excepción de la supresión del carril bici en los últimos 200 m.



Figura T1-37: Primer subtramo del T107-01



Figura T1-38; Segundo subtramo del T107-01

1.7.2. Tramo T107-02: TF-16 – TF-156

Este segundo tramo se divide en dos subtramos debido a la interrupción de la vía por el Término Municipal de Tegueste.

El primer sub-tramo es muy corto, de apenas 80 metros, comienza en la intersección de las Canteras, donde confluyen la TF-13 con el Camino de Las Mercedes (TF-12) hasta el límite municipal de Tegueste, estando formada la vía por una calzada de dos carriles, uno por sentido, con aceras peatonales a ambos lados y estacionamiento en línea en lateral derecho (sentido hacia Tegueste).



Figura T1-39: Primer subtramo del T107-02

El segundo sub-tramo una vez superado el Término Municipal de Tegueste hasta la Ronda donde comienza la variante Este y futura Sur-Oeste de Tejina. La sección es idéntica al anterior compuesto por una calzada de dos carriles, uno por sentido, con arcenes a ambos lados. A partir de aquí se puede circunvalar al este de Tejina sin necesidad de atravesar el casco y permitiendo recuperar la tradicional carretera para mejorar sus características como eje principal urbano.



Figura T1-40: Segundo subtramo del T107-02



1.7.3. Tramo T107-03: TF-16 – TF-156

Este tramo está compuesta por varios subtramos: el primero entre el Centro de Salud de Tejina y la entrada a Valle de Guerra, el segundo la travesía de la T-16 en Valle de Guerra.

El primer subtramo está compuesto por una calzada con dos carriles, uno por sentido, con arcén en el lateral izquierdo (sentido norte) y carril bici, separado de la vía mediante arcén, en el lateral derecho. Este carril bici forma parte del definido entre Bajamar y Valle Guerra. En la mitad del tramo, a la altura de la AUH El Pico, se mantiene el actual enlace con el Camino del Pino Tejina. La totalidad de la vía discurre por terrenos rústicos.



Figura T1-41: Primer Subtramo T107-03

El segundo subtramo coincide con el tramo urbano de la carretera TF-16 en el casco de Valle Guerra, que atraviesa varias AUH de este núcleo (Carretera General, La Carta, Calle El Vino). La sección principal está formado por una calzada con dos carriles, uno por sentido, que, al desarrollarse principalmente en terrenos urbanos y urbanizables, poseen aceras peatonales a ambos lados de la misma y zonas de estacionamiento en línea a uno o ambos lados de la calzada.



Figura T1-42: Segundo Subtramo T107-03

En el tramo existen variantes de la sección, debido a la disponibilidad de espacio entre edificaciones; así, en el área central del núcleo la carretera se desdobra para evitar afecciones, manteniendo un carril por sentido y aceras a ambos lados de las calzadas, y otro en el que se puede crear una “vía de servicio” a la carretera general de forma que la calzada pasa a dos carriles por sentido separados por zona verde.



Figura T1-43: Variantes de la sección tipo de calzada del T107-03

La vía, en varias zonas, discurre por terreno rústico o por el límite del mismo con suelo urbano. En estas zonas, la sección de la calzada presente una nueva variación. Así, en la zona de la vía del lado rústico, la acera peatonal se sustituye por arcén, manteniéndose la tipología de calzada de dos carriles, uno por sentido.





Figura T1-44: Terreno rústico que bordea el T107-03

1.7.4. Tramo T107-04: TF-156 – Límite Municipal de Tacoronte

Se trata de la actual carretera TF-156 actual, con una tipología tradicional de calzada de dos carriles y arcén en los márgenes junto al suelo rústico y acera junto al suelo urbano.



Figura T1-45: Tramo T107-04.

1.8. T1-08: Carretera Punta del Hidalgo

La “Carretera de La Punta”, último tramo de la TF-13, se inicia en el límite municipal de Tegueste con la variante este de Tejina, atraviesa Bajamar y finaliza en Punta del Hidalgo. Los tramos considerados son los que figuran en la siguiente imagen.

Los tramos considerados son los siguientes:

- Tramo T108-01: Variante Este de Tejina
- Tramo T108-02: Tejina – Achimencey
- Tramo T108-03: Achimencey –Bajamar
- Tramo T108-04: Bajamar –Punta del Hidalgo.

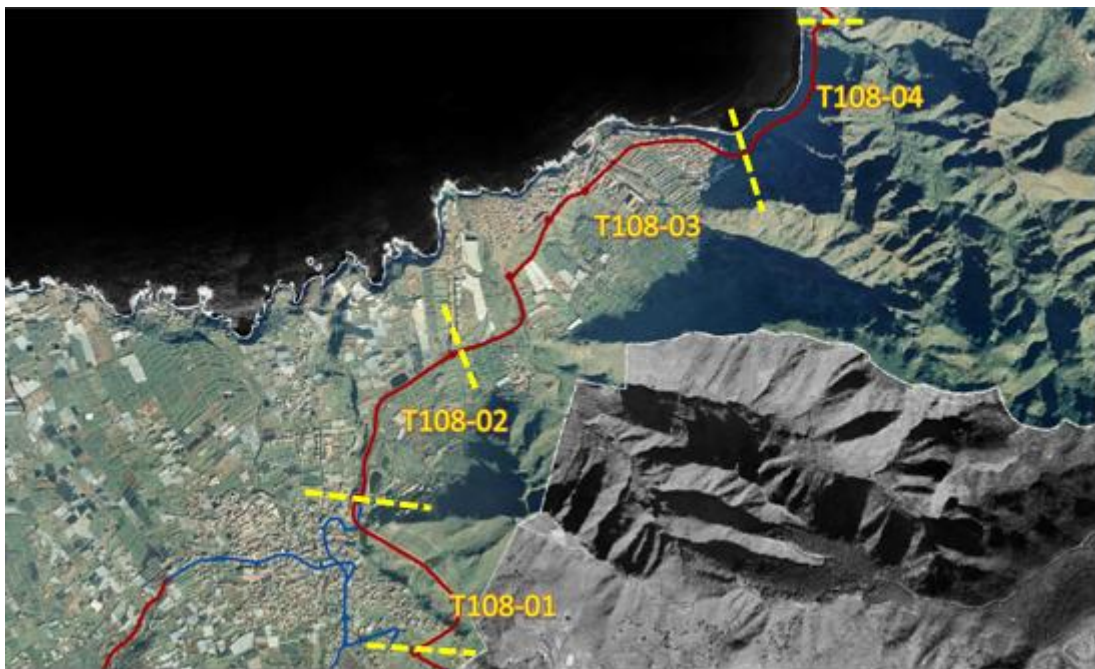


Figura T1-46: Tramificación del T1-08: Carretera Punta del Hidalgo

1.8.1. Tramo T108-01: Variante Este de Tejina

Este tramo comienza en la glorieta de acceso a Tejina y discurre por el trazado actual de la vía hasta la glorieta de intersección con la carretera Tejina-Bajamar TF-13. Se trata de una vía de calzada única con tres carriles, uno en el sentido hacia Bajamar y dos en el sentido hacia Tejina, (carril para vehículos lentos), con arcenes a ambos lados de la calzada. El tramo discurre por suelos rústicos, propiciando la comunicación con los sectores La Asomada, Milán y Camino Arico.



Figura T1-47: Tramo T108-01: Variante Este de Tejina

1.8.2. Tramo T108-02: Tejina – Achimencey

El segundo tramo comienza a la altura de la glorieta de intersección con la carretera Tejina-Bajamar TF-13 y discurre por el trazado actual de la carretera TF-13, hasta la intersección, mediante glorieta a nivel, con la Rambla Fernández de La Cruz de Bajamar. El tramo discurre en el límite de las áreas urbanísticas homogéneas de Náutico, Porlier y Lagunamar-Achimencey. La vía está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido, que mantiene la sección de la parte final del tramo anterior.

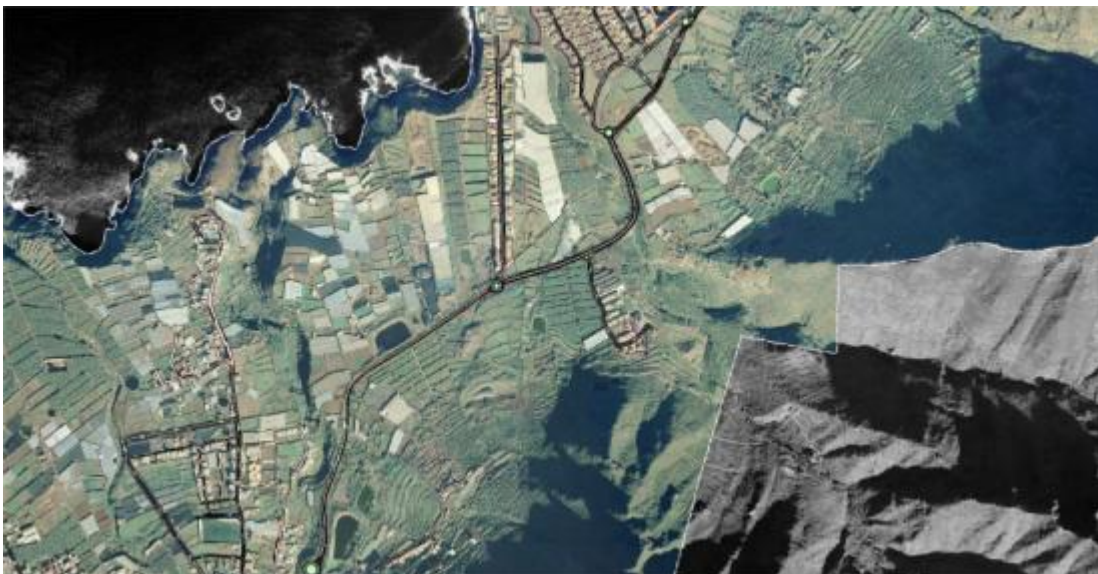


Figura T1-48: Tramo T108-02: Tejina – Achimencey

1.8.3. Tramo T108-03: Achimencey – Extremo Este de Bajamar

Este tramo discurre entre la glorieta final del tramo anterior hasta la finalización del casco urbano de Bajamar. La totalidad del tramo discurre por terreno urbano atravesando los sectores Bajamar Casco y Verneta y bordeando también el sector Montalmar. La carretera



está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido, y acera peatonal en ambos márgenes, salvo en el tramo comprendido entre la glorieta inicial y la primera intersección donde cuenta con tres calzadas, de un carril cada una, separadas por mediana ajardinada.



Figura T1-49: Tramo T108-03: Achimencey – Extremo Este de Bajamar

1.8.4. Tramo T108-04: Bajamar – El Carmen

Este tramo discurre por el terreno rústico situado entre los cascos urbanos de Bajamar y Punta del Hidalgo. La carretera está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido, con acera en lado mar en el entorno de los suelo urbano y arcén cuando pasa por rustico, para dar servicio a la demanda peatonal y deportiva entre Bajamar y la Punta del Hidalgo, y arcén en el lado montaña.

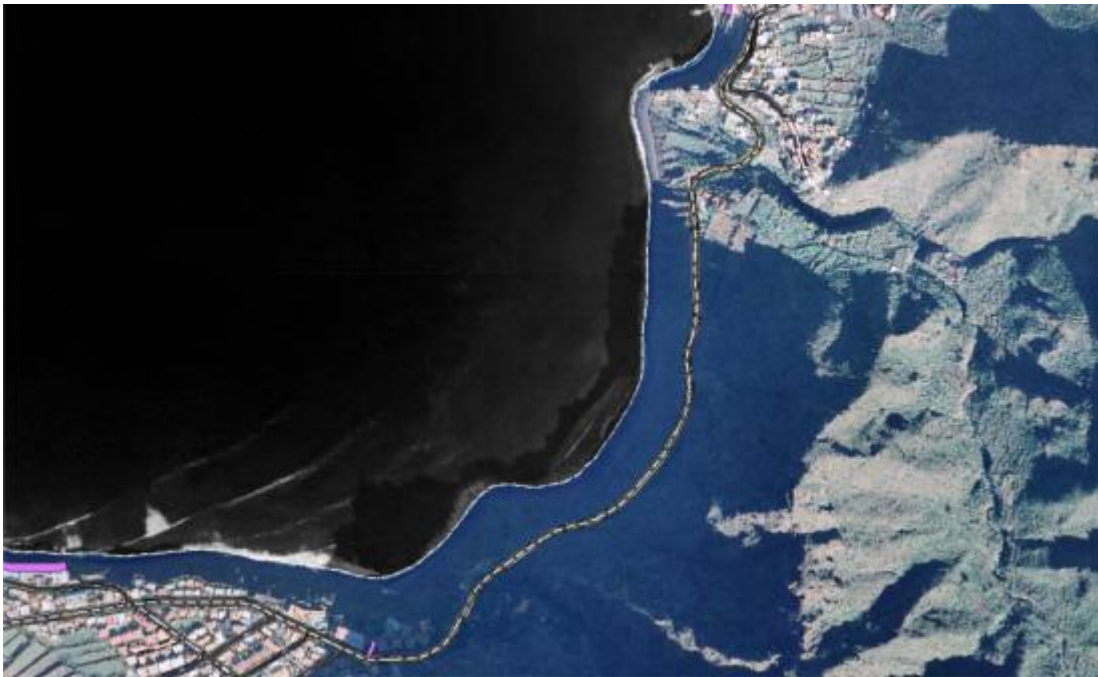


Figura T1-50: Tramo T108-05: El Carmen - Tesesinte

A partir de la glorieta definida por este PGO al inicio del núcleo de La Punta, la actual carretera TF-13 pasa a considerarse como viario urbano estructural U1 hasta su final en fondo de saco y, consecuentemente, se propone su descalificación como carretera insular.



1.9. T1-09: Carretera El Boquerón

La carretera del Boquerón (TF-156), se inicia en la TF-152 en Guamasa y discurre hasta la TF-16 en Valle de Guerra, tanto por territorio urbanizado como rústico. A efectos de la presente exposición se ha dividido en cuatro tramos:

- a) Tramo T109-01: Nudo Guamasa TF-5 – Santa Rosa de Lima
- b) Tramo T109-02: Santa Rosa de Lima - Garimba
- c) Tramo T109-03: Actual TF-156
- d) Tramo T109-04: Acceso Valle Guerra

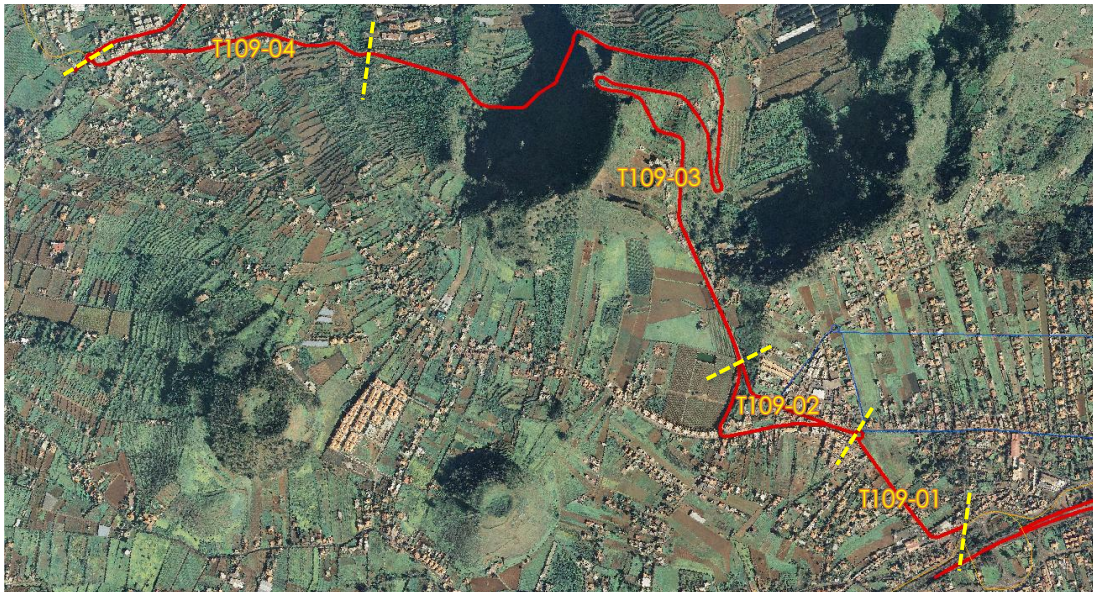


Figura T1-51: Tramificación del T1-09: Carretera del Boquerón

1.9.1. Tramo T109-01: Nudo de Guamasa TF-5 – Santa Rosa de Lima

Este primer tramo, con carácter de travesía, está formada por dos carriles, uno por sentido, con dotación de estacionamiento en línea y aceras peatonales a ambos lados; proporciona acceso a los sectores Guamasa Casco y El Boquerón. A la finalización de este tramo, se resuelve la intersección con el eje principal de Guamasa, la Calle Santa Rosa de Lima, con una glorieta a nivel. Con ella se genera la salida hacia la autopista TF-5 de los vehículos de los sectores Guamasa Casco, en su mitad norte, Suertes Largas 2 y Suertes Largas 1.

1.9.2. Tramo T109-02: Santa Rosa de Lima – Garimba

Este segundo tramo utiliza el actual trazado de la carretera del Boquerón para definir el recorrido de vehículos en dirección norte y parte del Camino Garimba y una nueva vía en terreno rústico para realizar el movimiento de vehículos en dirección sur. En el comienzo del tramo, concretamente en la bifurcación de las calzadas (2), se establece una calzada definida por una calzada con un único unidireccional y arcenes en sus márgenes. Las dos calzadas que ocupan viario existente en la actualidad están formada por una calzada de un solo carril de sentido único, con aceras peatonales a ambos lados y zonas de aparcamiento en línea. Además la vía de sentido norte propicia el acceso y salida al sector Tabares. El nuevo viario por terreno rústico previsto para el cierre del sentido sur está formado, también, por calzada de carril único. En la unión de los tramos de calzada separada, además, se establece la posibilidad de acceder al sentido oeste del Camino Garimba.



Figura T1-52: Tramo T109-01: Nudo de Guamasa TF-5 – Santa Rosa de Lima



Figura T1-53: Tramo T109-02: Santa Rosa de Lima - Garimba

1.9.3. Tramo T109-03: Actual TF-156

Este tramo comienza en el punto de conexión de las dos calzadas de sentido único del anterior, realizando su recorrido por el de la actual carretera hasta las primeras edificaciones de Valle Guerra. La práctica totalidad del recorrido se desarrolla por terreno rústico y está formado por calzada de doble carril, uno por sentido, con arcenes en sus márgenes.

A su paso por la AUH El Charcón (A) la sección tipo pasa a sustituir uno de los arcenes por acera peatonal (el correspondiente al asentamiento rural) para mantener su carácter de travesía, dotándola además de servicios urbanísticos.



Figura T1-54: Tramo T109-03: Actual TF-156

1.9.4. Tramo T109-04: Acceso Valle Guerra

Este tramo se desarrolla hasta la intersección de la Carretera del Boquerón con la carretera TF-16 Tacoronte-Tejina. Mantiene la tipología de calzada con dos carriles, uno por sentido, con acera peatonal ya que se debe dar servicio a la zona de Calle el Vino.



Figura T1-55: Tramo T109-04: Acceso Valle Guerra

1.10. T1-10: Carretera de Anaga

La carretera de Anaga, como Viario Territorial de Nivel 1, comienza en la intersección de las Canteras desarrollándose hasta el Parque Rural de Anaga, correspondiendo su trazado con el de la carretera TF-12. Esta carretera, que discurre tanto por territorio urbanizado como rústico, para su mejor descripción, se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo T110-01: Las Canteras – Borde Sur Las Mercedes
- b) Tramo T110-02: Las Mercedes
- c) Tramo T110-03: Las Mercedes – Parque Rural Anaga

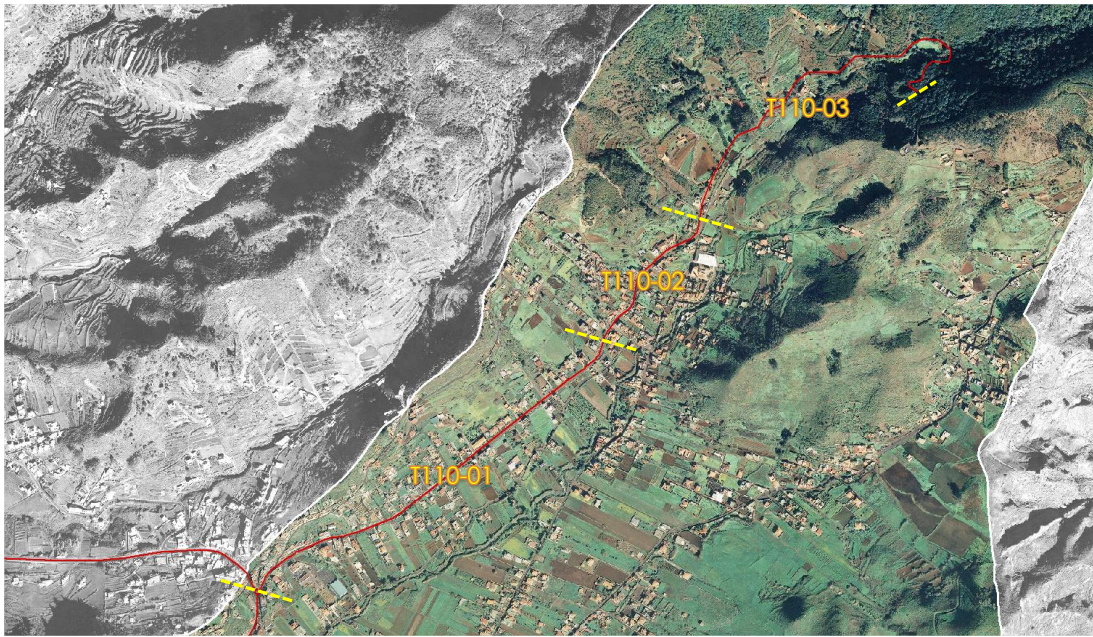


Figura T1-56: Tramificación del T1-10: carretera de Anaga

1.10.1. Tramo T110-01: Las Canteras – Borde Sur de Las Mercedes

El primer tramo de la carretera discurre desde la intersección de la TF-12 con la carretera TF-13 en “Enlace de Las Canteras”, discurriendo en su totalidad por terrenos urbanos, más concretamente, discurre por las AUH Las Canteras y Laderas de Nava. La carretera está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras y zona de estacionamiento en línea de vehículos a ambos márgenes de la calzada, con una disposición similar a lo que actualmente existe. Todas las intersecciones existentes en el tramo con el viario urbano se realizan a nivel en forma de T.

1.10.2. Tramo T110-02: Las Mercedes

Este segundo tramo de la carretera se desarrolla en su totalidad en la AUH Las Mercedes. Presenta las características típicas de travesía, es decir, calzada de dos carriles con aceras en ambos márgenes, y provisión de estacionamiento en línea, también en ambos márgenes. El tramo presenta diversas intersecciones, todas ellas a nivel y en T, con el viario urbano del casco de Las Mercedes.



Figura T1-57: Tramo T110-01



Figura T1-58: Tramo T110-02

1.10.3. Tramo T110-03: Las Mercedes – Parque Rural de Anaga

El último tramo, que discurre en su totalidad por terreno rústico, discurre por el actual trazado de la carretera TF-12 desde el extremo norte del casco urbano de Las Mercedes hasta el límite municipal de La Laguna en el Parque Rural Anaga. La carretera está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido, con arcenes a ambos márgenes y la correspondiente franja de suelo rústico de Protección de Infraestructuras.



1.11. T1-11: Variante de Tegueste

La Variante de Tegueste, viario territorial de nivel 1, está recogida en el PTEOSVAM, comienza en la glorieta situada en la intersección entre la Vía de Ronda y la Avenida República Argentina.



Figura T1-59: Tramificación del T1-11: Variante de Tegueste

La propuesta del PGO plantea que dicha se inicie mediante carriles de salida e incorporación próxima a la glorieta anteriormente mencionada. Los primeros 300 m se desarrolla mediante calzadas separadas mientras que ya en túnel se unen las dos calzadas, saliendo en superficie 150 m antes de producirse la intersección con la actual carretera TF-13 mediante una glorieta. El trazado de la vía es sensiblemente similar al recogido en el PTEOSVAM salvo que la incorporación con la vía de ronda se realiza mediante carriles exclusivos.

La carretera está formada prácticamente en su totalidad por una calzada de doble sentido de circulación con un carril por sentido y arcenes en sus márgenes.

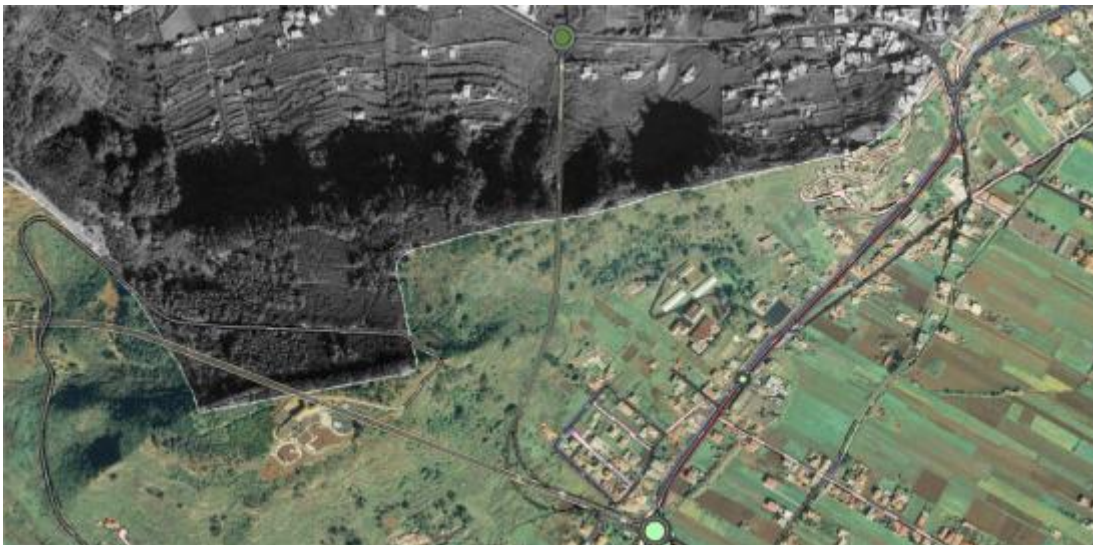


Figura T1-60: Tramo T111-01

1.12. T1-12: Avenida del Quinto Centenario

La Avenida Quinto Centenario, en su tramo comprendido entre el enlace de Guamasa y el actual enlace de acceso al aeropuerto se considera Viario Territorial de Nivel 1, su trazado corresponde con el actual de la TF-5 con rectificaciones en alzado y en planta debido a las intersecciones previstas con los viarios transversales en sus márgenes norte y sur. Esta carretera, para su mejor descripción, se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo T112-01: Enlace de Guamasa- Camino la Cañada
- b) Tramo T112-02: Camino la Cañada-Nuevo enlace al Aeropuerto
- c) Tramo T112-03: Nuevo enlace del Aeropuerto-Actual enlace del Aeropuerto



Figura T1-61: Tramificación del T1-12: Avenida Quinto Centenario

Se propone cambiar la clasificación del viario de autopista a carretera insular. La carretera está formada por una dos calzadas uno por sentido de circulación.

1.12.1. Tramo T112-01: Enlace de Guamasa- Camino la Cañada

El primer tramo de la carretera discurre con un trazado similar al existente salvo los últimos 450 m en los que la calzada situada al norte se desvía al norte para facilitar la incorporación de la Variante TF-5 a la actual autopista del norte. La carretera está conformada por dos calzadas con dos carriles y arcenes en sus márgenes exteriores. El último tramo desvía al norte tiene como particularidad que uno de los carriles se incorpora a la Autopista del norte mientras que el carril derecho continua hasta el enlace de Guamasa.

A la altura del Camino de la Cañada se plantea un enlace mediante glorieta a distinto nivel que permite la conexión entre los viarios urbanos de primer nivel pero no conecta con el Quinto Centenario.



Figura T1-62: Tramo 1 Avda. Quinto Centenario

1.12.2. Tramo T112-02: Camino la Cañada-Nuevo enlace al Aeropuerto

El segundo tramo continúa con las mismas características del tramo 1, con la salvedad que la intersección planteada a la altura de la Carretera del Portezuelo mediante glorieta a desnivel, paso inferior y la futura glorieta de nuevo acceso al aeropuerto planteada a la altura del Pulpito. Estas intersecciones se conectan con la Avenida Quinto Centenario mediante carriles de entrada y salida. Cabe destacar que la calzada del norte dispone de tres carriles, mientras que la calzada con sentido hacia la Laguna mantiene los 2 carriles planteados en el primer tramo.



Figura T1-63: Tramo 1 Avda. Quinto Centenario

1.12.3. Tramo T112-03: Nuevo enlace del Aeropuerto-Actual enlace del Aeropuerto

El tercer tramo, mantiene la misma sección transversal que el segundo tramo con la salvedad que a la altura de la Terminal del Aeropuerto la calzada del sur dispone de cuatro carriles, los dos carriles del segundo tramo y los dos nuevos carriles provenientes de la glorieta situada a desnivel, de los cuales el exterior se desvía al sur hacia el camino de San Lázaro, mientras que el interior se incorpora a la Avda. Quinto Centenario.



Figura T1-64: Tramo I Avda. Quinto Centenario

2. LOS VIARIOS TERRITORIALES DE NIVEL 2 (T2)

Se agrupan en esta categoría las vías que estructuran y articulan el territorio municipal en un segundo nivel jerárquico. Su forma y tipología responden a cuestiones derivadas de las necesidades de transporte y adaptación al territorio, sin intención directa de articular los sectores urbanos, pues dada la ocupación de suelo que precisan y generación de impactos ambientales derivados de su funcionamiento no los hacen fácilmente compatible con los usos urbanos. No obstante, indirectamente marcan “límites” de las zonas susceptibles de ocupación por la urbanización y en algún caso, incluso lo atraviesan. Por ello, se pretende que su trazado discorra alejado de las tramas urbanas y cuando precisan atravesarla lo hagan con el menor impacto, adoptando características de travesía cuando es posible (zona norte) o mediante soluciones técnicamente más complejas (túneles o trazado en trinchera). Son viarios destinados a albergar los tráficos con velocidades e intensidades de circulación medio-altas por lo que se diseñan con secciones de carretera (según lo señalado en la Instrucción 3.1. I.C.-Trazado y la Ley de Carreteras de Canarias). Su uso debe limitarse a los vehículos, salvo en las zonas donde se atravesen poblaciones que obligan a separar físicamente los espacios destinados al peatón y al vehículo.

Dentro del viario territorial de primer nivel es preciso diferenciar entre los viarios de las zonas Sur y Norte. Las previsiones de demanda en ambas zonas hacen que los viarios de la segunda de estas zonas tengan mucha menor capacidad y se aproveche la red viaria existente, adaptándolo a las circunstancias urbanas del medio atravesado, sin necesidad de ocupar nuevos suelos, salvo casos concretos de nuevo trazado como la Variante de Tejina.

Este PGO ha calificado como Viarios Territoriales de Nivel 2 (T2) los siguientes:

- T2-01: Avenida Quinto Centenario
- T2-02: Eje Medianías Altas
- T2-03: Variante Oeste Valle de Guerra
- T2-04: Camino de Garimba
- T2-05: Carretera de los Campitos (TF-111)
- T2-06: Variante San Francisco de Paula

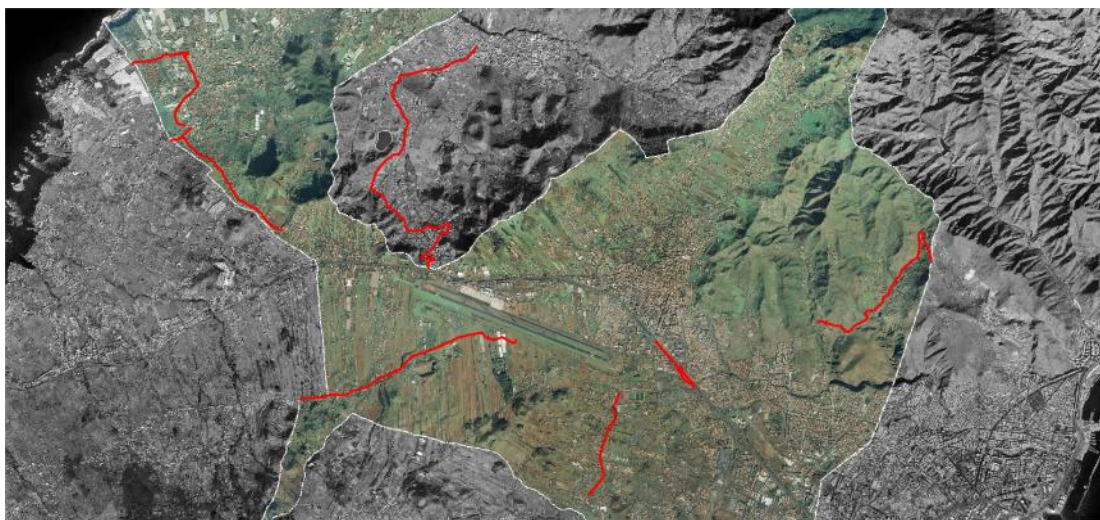


Figura T2-1: Viarios territoriales de nivel 2



2.1. T2-01: Avenida del Quinto Centenario

El eje Quinto Centenario, como Viario Territorial de Nivel 2, está formado por dos tramos que realizan la conexión del eje urbano principal Quinto Centenario con la Autopista TF-5 en el extremo de su variante por el sur del Aeropuerto de Tenerife Norte.

Para su mejor descripción se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo T201-01: Padre Anchieta – Lora Tamayo
- b) Tramo T201-02: Lora Tamayo – Autopista TF-5



Figura T2-2: Tramificación del T2-01: Avenida del Quinto Centenario

2.1.1. Tramo T201-01: Padre Anchieta – Lora Tamayo

El primer tramo comienza en el Enlace de Padre Anchieta y finaliza en la glorieta de intersección con la Calle Lora Tamayo, manteniendo tanto el trazado como la superficie de ocupación de la actual Autopista TF-5. Está formado por dos calzadas, una por sentido de circulación, separadas por mediana ajardinada, con dos carriles de circulación en cada calzada y limitadas exteriormente por arcenes. El número de carriles varía en el tramo entre dos y cuatro de forma que, con estos incrementos, se favorece el acceso rodado entre el eje Quinto Centenario y la glorieta elevada del Enlace de Padre Anchieta, de forma similar a la actualidad. La intersección con la calle Lora Tamayo se realiza mediante glorieta a nivel, de dos carriles de circulación a la que, además, conecta el Eje Central Geneto (U1-08).

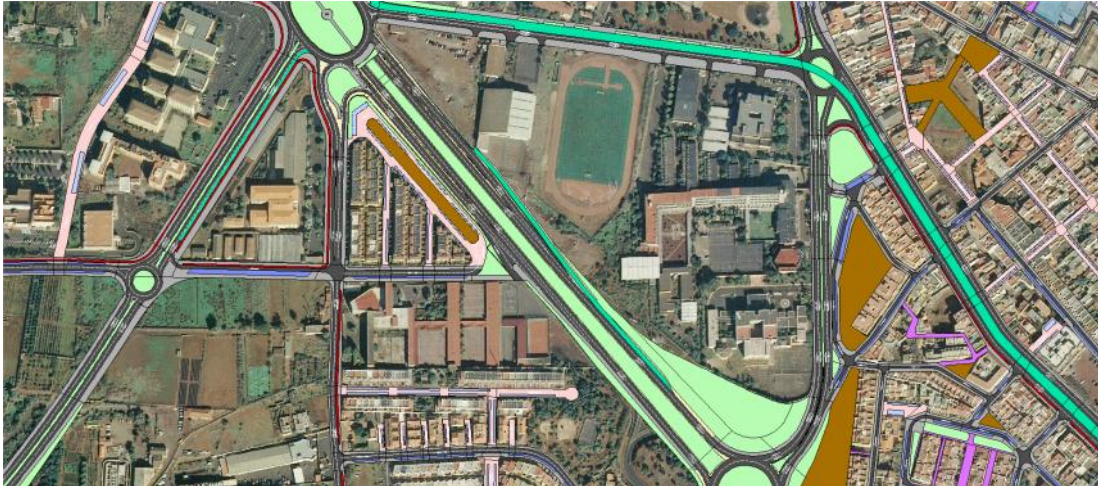


Figura T2-3: Tramo T201-01

2.1.2. Tramo T201-02: Lora Tamayo – Autopista TF-5

El segundo tramo discurre desde la glorieta de enlace con la Calle Lora Tamayo, final del tramo anterior, hasta la intersección con la Autopista TF-5 en el comienzo de la variante por el sur del Aeropuerto. La vía, de nueva construcción, está formada por dos calzadas muy separadas que formarán los ramales de conexión con la Autopista. Cada calzada está formada por dos carriles de circulación con arcenes exteriores; la correspondiente al sentido de circulación Santa Cruz, en la mitad de su trazado, cruza de forma elevada la Variante de la TF-5.

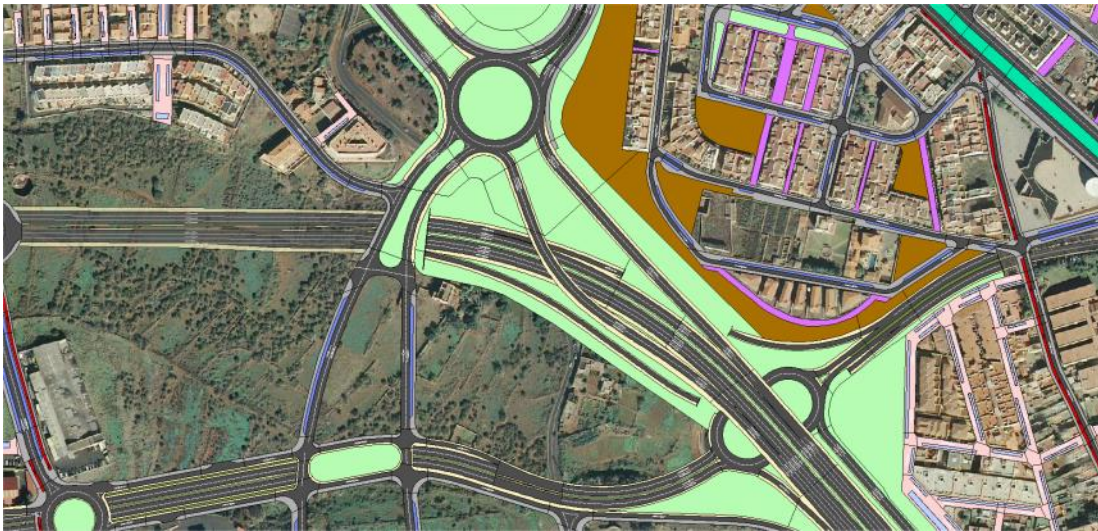


Figura T2-4: Tramo T201-02



2.2. T2-02: Eje de Medianías Altas

El PIOT, en su modelo de ordenación de Acentejo, define el Eje de medianías altas como el que, partiendo del Eje de medianías, a la altura del casco de San Úrsula asciende hasta el subanillo sur en el entorno de Agua García; con carácter de eje local complementario continua por Las Lajas y El Ortigal Bajo hasta el cierre del corredor insular. Su función es articular los barrios altos de la comarca (Los Altos, La Resbala, San Antonio, Ravelo) y definir el límite superior de los procesos de urbanización de la medianía. Además, en el modelo de ordenación del Área Metropolitana, el PIOT define el Eje comarcal sur, indicando que define un subanillo de borde de la comarca por su extremo sur uniendo la TF-5 con la autopista exterior a la altura del Sobradillo, para, posteriormente, prolongarse como un elemento del mallado transversal de la estructura urbana del suroeste metropolitano. Su trazado coincidirá sensiblemente con viarios existentes, resolviendo su continuidad con el eje de medianías altas de Acentejo (en el entorno de Agua García) y el enlace en la Esperanza con la carretera de Las Cañadas, así como aportando la necesaria estructuración territorial de los núcleos menores de esta parte de la comarca.

Para cumplir los requisitos marcados por el PIOT, se desarrolla el eje de medianías altas partiendo de la intersección de la Vía de Ronda Oeste con la Vía de Ronda Sur y la TF-5 y utilizando el trazado del Camino del Matadero, Camino Barranco del Rodeo, Camino La Cañada del Ortigal y la Calle Camino Real. Esta vía debe ganar intensidad a costa de los tráficos del Camino La Cañada (TF-237), una vez entre en funcionamiento la Variante de La Laguna.

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo T202-01: Vía de Ronda Sur – Camino La Rambla
- b) Tramo T202-02: Camino La Rambla – Camino El Ortigal
- c) Tramo T202-03: Camino El Ortigal – Límite Municipal

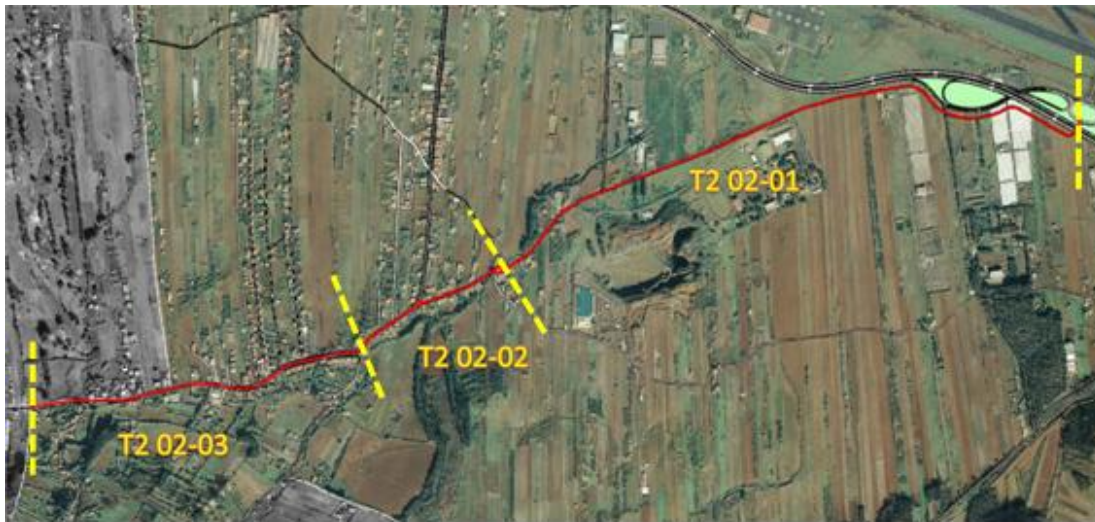


Figura T2-5: Tramificación del T2-02: Eje Medianías Altas

2.2.1. Tramo T202-01: Vía de Ronda Sur – Camino La Rambla

El primer tramo del eje comienza en la glorieta de inicio de la Vía de Ronda Sur, en el borde sur del Aeropuerto de Tenerife Norte, discurriendo en dirección oeste por una vía de nuevo trazado bordeando los ramales del enlace de la Vía Exterior con la Vía de Ronda Sur hasta interceptar el trazado actual del Camino El Matadero. A partir de este punto mantiene el trazado y la superficie de ocupación de dicho camino hasta la finalización del tramo en la intersección con los caminos La Rambla y Vereda del Aire.

El cruce del primer tramo con la Vía Exterior se realiza mediante un paso inferior del eje con la Vía Exterior. En este primer tramo el eje está formada por una vía de calzada única con dos carriles de circulación, uno por sentido, limitados exteriormente por arceles.



Figura T2-6: Comienzo del tramo T202-01

2.2.2. Tramo T202-02: Camino La Rambla – Camino El Ortigal

El segundo tramo se desarrolla en el sector El Ortigal Bajo entre las glorietas de intersección del Camino Barranco del Rodeo con el Camino Vereda del Aire / Camino La Rambla y el Camino El Ortigal. El tramo está formado por una calzada de doble sentido con arceles en sus extremos, sin posibilidad de aparcamiento.



Figura T2-7: Tramo T202-02

2.2.3. Tramo T202-03: Camino El Ortigal – Límite Municipal

El tercer y último tramo discurre desde el final del segundo tramo hasta el Límite Municipal de Tacoronte utilizando el trazado y superficie de ocupación actual del Camino La Cañada, todo ello dentro del sector El Ortigal Bajo.

El eje está formado por una vía de calzada única de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales y estacionamiento de vehículos en ambos márgenes. El tramo presenta intersecciones intermedias con viario urbano local que se desarrollan tanto mediante glorietas a nivel como con enlaces a nivel en “T”.



Figura T2-8: Tramo T202-03

2.3. T2-03: Variante Oeste de Valle de Guerra

La Variante Oeste de Valle de Guerra, como Viario Territorial de Segundo Nivel T2, proporciona conexión, sin acceder al casco urbano, de los asentamientos situados al oeste del núcleo con el Viario Territorial de Primer Nivel “Subanillo Comarca Norte” (T1-07).

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo T203-01: Límite Municipal – Eje Norte Comarca Norte
- b) Tramo T203-02: Eje Norte Comarca Norte – Camino Presas de Ocampo
- c) Tramo T203-03: Camino Presas de Ocampo – Carretera Tejina-Tacoronte



Figura T2-9: Tramificación del T2-03: Variante Oeste Valle de Guerra

2.3.1. Tramo T203-01: Límite Municipal – Eje Norte Comarca Norte

El primer tramo comienza en el cruce de la Calle Juan Fernández con Límite Municipal de Tacoronte, finalizando en la intersección de dicha calle con el Camino El Pasito, en el sector Toscas Abajo.

En la totalidad del tramo se mantiene tanto el trazado como la superficie de ocupación de la Calle Juan Fernández, por lo que la vía está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, bordeada exteriormente por arcenes durante su recorrido por terrenos rústicos o por aceras peatonales al introducirse en el sector Toscas Abajo.



Figura T2-10: Tramo T203-01



2.3.2. Tramo T203-02: Eje Norte Comarca Norte – Camino Presas de Ocampo

El segundo tramo comienza en la intersección de la Calle Juan Fernández con el Camino El Pasito, discuriendo por viario de nuevo trazado situado en el interior del sector Toscas Abajo hasta la glorieta de intersección prevista en Camino Presas de Ocampo en las cercanías de su intersección con el Camino Las Toscas.

Salvo al comienzo del tramo, la vía está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales en los márgenes. En la primera parte, por su parte, debido al reducido espacio existente entre las edificaciones consolidadas, se deben separar los dos sentidos de circulación de forma que el sentido sur se realiza directamente por el nuevo trazado mientras que el sentido norte se separa del tronco principal, formando una “Y”, hasta alcanzar la Calle Juan Fernández en la que gira hacia el oeste y conecta con el comienzo del segundo tramo. En la parte del tramo de calzada desdoblada, cada una de ellas está compuesta por un carril de circulación con aceras en ambos márgenes sin bandas de aparcamientos.



Figura T2-11: Tramo T203-02



2.3.3. Tramo T203-03: Camino Presas de Ocampo – Carretera Tejina-Tacoronte

El tercer y último tramo, que discurre en el extremo sur del sector Toscas Abajo y en el límite oeste de los sectores Toscas Arriba y Calle El Vino, desde el final del segundo tramo hasta la glorieta de intersección con la Carretera Tejina-Tacoronte (“Subanillo Comarca Norte” T1-07). La primera mitad del tramo, la situada en el sector Toscas Arriba, utiliza el trazado actual del Camino Presa Ocampo mientras que la segunda mitad será una vía de nuevo trazado situada junto al límite oeste del sector Calle El Vino.

El tramo está formado por una vía de calzada única, con dos carriles de circulación, uno por sentido, con arcenes en sus márgenes.



Figura T2-12: Tramo T203-03



2.4. T2-04: Camino Garimba

El Camino Garimba, como Viario Territorial de Segundo Nivel T2, proporciona conexión, entre los núcleos urbanos de Guamasa y Valle de Guerra y con el Viario Territorial de Primer Nivel “Carretera El Boquerón” (T1-09).

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo T204-01: Carretera El Boquerón – Camino Los Pajales
- Tramo T204-02: Camino Los Pajales – Camino Parrado
- Tramo T204-03: Límite Municipal – Carretera El Boquerón

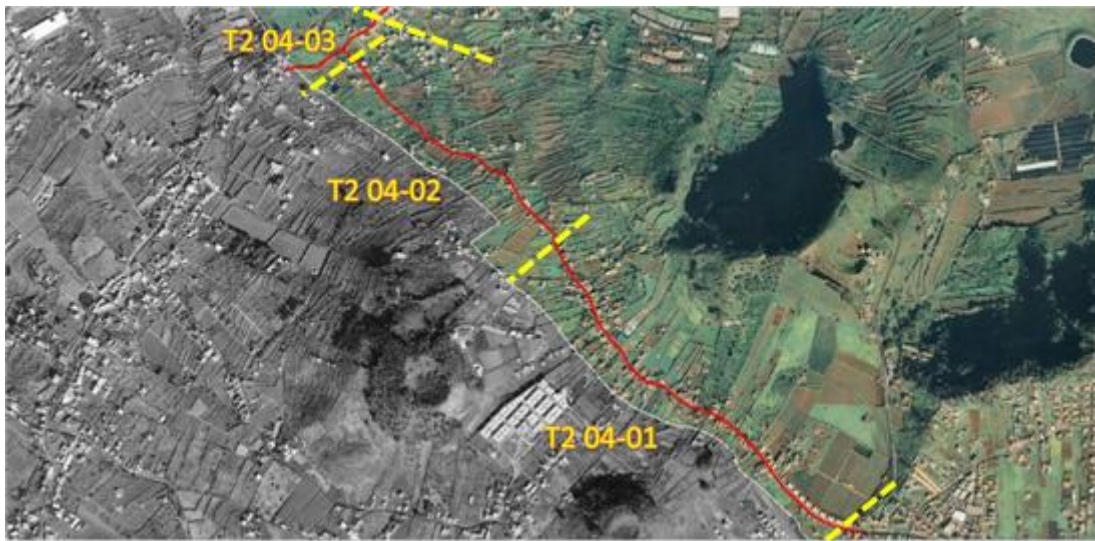


Figura T2-13: Tramificación del eje T2-04

2.4.1. Tramo T204-01: Carretera El Boquerón – Camino Los Pajales

El tramo comienza en la intersección del actual Camino Garimba con la Carretera El Boquerón. Discurre el tramo, en toda su totalidad, en el interior de la AUH Garimba. Comienza el tramo configurado como una vía de una calzada con dos carriles de circulación, uno por sentido, sin aparcamientos y aceras en ambos márgenes, manteniéndose esta sección hasta las proximidades de la intersección con la Calle Atalaya, a partir de la cual la vía utiliza una sección de coexistencia para los tráficos rodados y peatonales. El tramo en su totalidad discurre por el trazado actual del Camino Garimba.



Figura T2-14. Tramo T204-01

2.4.2. Tramo T204-02: Camino Los Pajales – Camino Parrado

Este segundo tramo comienza en el extremo de la AUH Garimba hasta la intersección del Camino Garimba con el Camino Parrado en las proximidades del núcleo urbano de Valle de Guerra. Manteniendo el trazado actual del Camino Garimba y discurriendo por terrenos rústicos, el tramo posee en toda su longitud la sección de coexistencia.



Figura T2-15. Tramo T204-02



2.4.3. Tramo T204-03: Límite Municipal – Carretera El Boquerón

El tercer y último tramo discurre por el trazado actual del Camino Parrado desde el límite municipal con Tacoronte hasta la Carretera El Boquerón en la AUH Calle El Vino. Desde su comienzo hasta el cruce con la Calle El Agua, está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, y arcén en sus márgenes. Desde la mencionada intersección hasta el final del tramo, al discurrir por terrenos urbanos, el arcén del margen sur se convierte en acera peatonal y, en las zonas donde la sección lo permite, se establece, también su margen sur, zonas de estacionamiento en línea.



Figura T2-16: Tramo T204-03



2.5. T2-05: Carretera de los Campitos (TF-111)

La Carretera de Valle Tabares TF-111, o Carretera de Los Campitos, como Viario Territorial de Nivel 2, comienza en el enlace de la misma con la Circunvalación Norte, en las proximidades del sector Montaña de Guerra, hasta su intersección con el límite municipal de Santa Cruz de Tenerife. En gran parte de su recorrido, la carretera TF-111 discurre por terreno rústico, atravesando tres zonas urbanizadas: las áreas de Montaña de Guerra, Valle Jiménez y, por último, Lomo Casillas.



Figura T2-17: Carretera de Los Campitos en el término municipal de La Laguna

La carretera está formada por una calzada con dos carriles, uno por sentido, con arcenes a ambos márgenes de la misma. En los tramos de la misma que discurre por zonas urbanas, el arcén se sustituye por acera, ya sea en un margen de la misma, cuando la bordea, o en ambas márgenes cuando la cruza. En contacto con suelo rústico se dispone una banda de protección (SRPI) con una banda ajardinada en el lateral cuando hay sección disponible.



Figura T2-18: Viario T2-05 en su tramo inicial



2.6. T2-06: Variante de San Francisco de Paula

La futura variante de San Francisco de Paula se plantea como viario de conexión entre los dos viarios territoriales de nivel 1, Vía Exterior y la Ronda Sur. Esta se desarrollará por suelo urbanizable sectorizado no ordenado diferido.

Este viario permitirá desclasificar la actual carretera de San Francisco de Paula para su futura conversión en un eje urbano tal y como funciona en la actualidad.

El presente documento no propone una sección transversal del viario, la cual se determinara en el documento que la desarrolle según la capacidad que requiera para dar servicio a la conexión entre la Vía Exterior y la Ronda Sur.



Figura T2-19: Variante de San Francisco de Paula

3. LOS VIARIOS URBANOS DE NIVEL 1 (U1)

Este grupo lo forma aquel viario con vocación de estructurar el tejido urbano, ofreciendo unos canales de tráfico de capacidad media que encaucen los grandes flujos desde o hacia la red de rango superior. La Red Urbana recoge los tráficos de conexión con el Viario Territorial y los conduce hacia la trama urbana de detalle distribuyendo en la red viaria local.

Por lo tanto, este viario tiene tres funciones básicas:

- Estructura el tejido urbano a nivel general (las denominadas en este Plan como “macromananzas”)
- Encauzar el tráfico de media y larga distancia desde la trama urbana de detalle (una vez fuera de las “macromananzas”)
- Distribuir el tráfico urbano entre “macromananzas”

El conjunto de parámetros geométricos de la vía y su regulación se establecen con criterios tendentes a evitar que los vehículos sobrepasen los 50 km/h en las vías del tipo urbano básico de conexión o de paso y de 40 km/h en el viario urbano básico de distribución. La distancia entre intersecciones y su diseño así como el trazado de los tramos entre intersecciones se utilizarán como instrumentos para evitar superar las citadas velocidades. En cualquier caso, se garantizará siempre una distancia de visibilidad de parada de 50 m. En general el viario urbano básico con funciones de conexión con el viario territorial no dispone de aparcamiento y tiene limitada sus intersecciones con el viario local, especialmente el residencial.

El viario urbano básico con funciones de distribución es más flexible en estos aspectos pero siempre, en todos los casos, depende de la localización y relación con la trama urbana y resto de la red a fin de garantizar la fluidez necesaria de la circulación rodada.

Se consideran Viarios Urbanos Principales (U1) los siguientes:

- | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| U1-01: Anillo Interior | U1-22: Ofra – El Chorrillo |
| U1-02: Avenida del Quinto Centenario | U1-23: Vía Barranco del Muerto |
| U1-03: Camino Las Peras | U1-24: Vía Barranco de Santos |
| U1-04: República Argentina | U1-25: Calle Radioaficionado |
| U1-05: Aguerre | U1-26: Eje Las Palomas |
| U1-06: Atalaya – Anillo interior | U1-27: Hoya Fría – Autopista TF-1 |
| U1-07: San Lázaro – Camino Las Peras | U1-28: Eje Vistabella |
| U1-08: Eje Central de Geneto | U1-29: Avenida de Los Menceyes |
| U1-09: San Bartolomé de Geneto | U1-30: Eje Ingenieros |
| U1-10: San Miguel de Geneto | U1-31: Lora Tamayo |
| U1-11: Vía de borde Geneto | U1-32: Carretera General del Norte |
| U1-12: Avenida de La Paz | U1-33: Cruz Chica – El Ortigal |
| U1-13: Avenida La Libertad | U1-34: Eje Central Guamasa |
| U1-14: Eje Bocatuerta | U1-35: Santa Rosa de Lima |
| U1-15: Borde Sur El Gramal | U1-36: Eje Central Valle de Guerra |
| U1-16: Las Nieves – El Gramal | U1-37: Eje Central Tejina |
| U1-17: Avenida El Paso – La Cuesta | U1-38: Valle Colino – La Piterita |
| U1-18: Avenida de Los Majuelos | U1-39: Eje Valle Tabares |
| U1-19: Carretera La Cuesta – Taco | U1-40: Avenida Campus Anchieta |
| U1-20: Vía de Servicio TF-5 | U1-41: Camino de las Mercedes |
| U1-21: Carretera General del Sur | |

En los siguientes epígrafes se describen las características más importantes de cada uno de estos elementos que conforman el Sistema viario Urbano de Nivel 1.

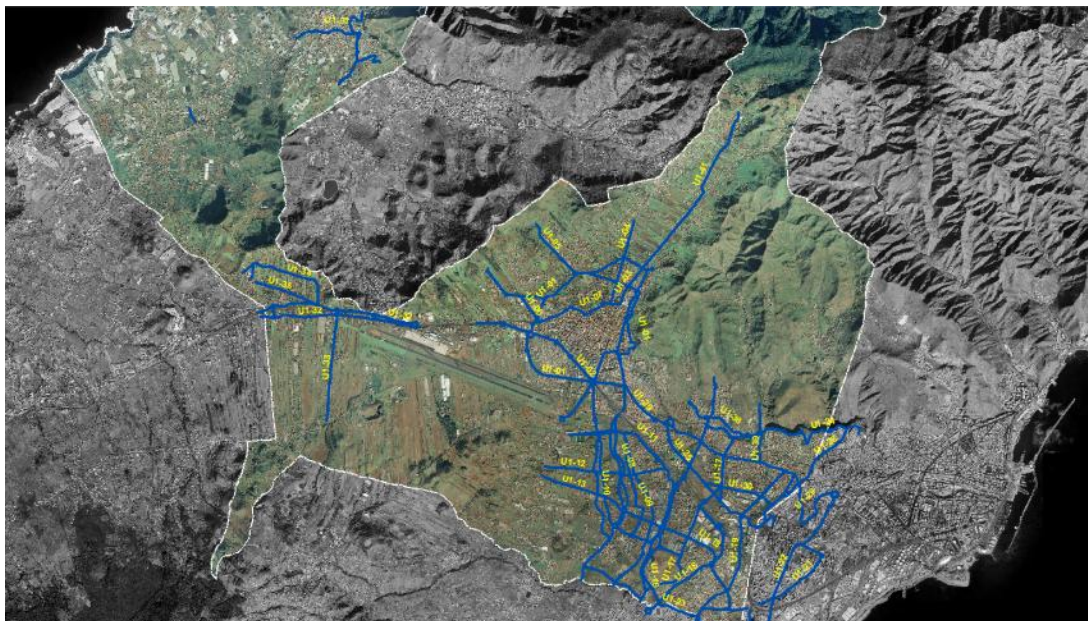


Figura U1-01: Inventario de viarios urbanos de nivel 1



3.1. U1-01: Anillo Interior

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U101-01: Padre Anchieta – Avenida Quinto Centenario
- Tramo U101-02: Avenida Quinto Centenario – San Lázaro
- Tramo U101-03: San Lázaro – La Manzanilla
- Tramo U101-04: La Manzanilla – República Argentina
- Tramo U101-05: República Argentina – Vía de Ronda Este
- Tramo U101-06: Vía de Ronda Este – Concepción Salazar
- Tramo U101-07: Concepción Salazar – Plaza San Cristóbal
- Tramo U101-08: Concepción Salazar – Plaza San Cristóbal

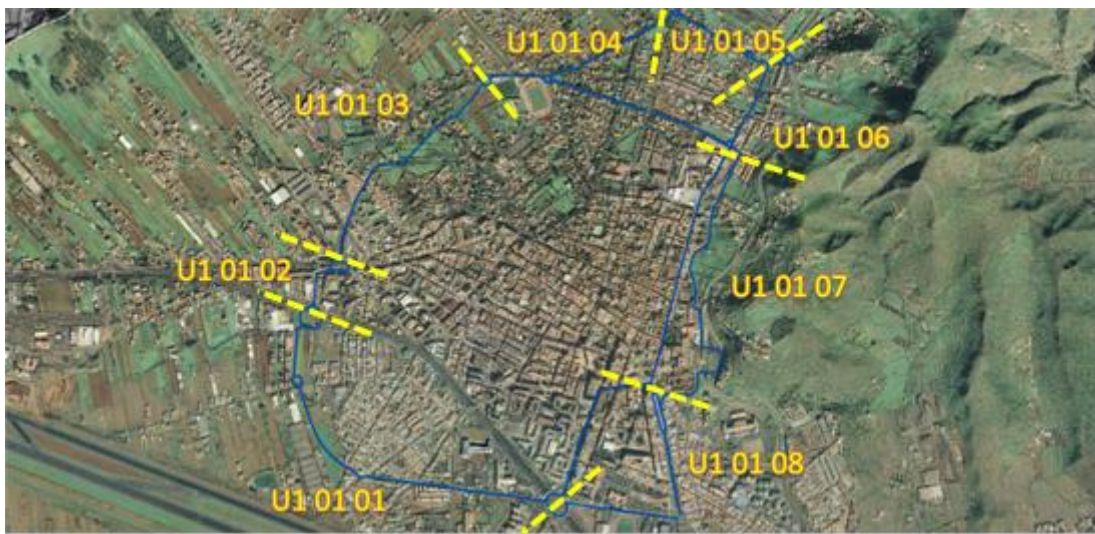


Figura U1-02: Tramificación del U1-01: Anillo Interior

3.1.1. Tramo U101-01: Padre Anchieta – Avenida Quinto Centenario

El primer tramo comienza en la glorieta de Padre Anchieta sobre la TF-5 (Avenida V Centenario) discurriendo por la Avenida Astrofísico Sánchez y la Avenida Bartolomé Cairasco en su trazado actual hasta la intersección con la Avenida República de Venezuela, a partir de la cual, mediante una vía de nuevo trazado, se dirige hacia la glorieta sobre la Avenida V Centenario situada a la altura del actual recinto del Consorcio de Bomberos. Discurre por las áreas de Universidad Geneto, Coromoto Sur y Coromoto Oeste.

El tramo consta de una vía de una calzada de dos carriles, uno por sentido, con aceras y estacionamiento de vehículos en ambos márgenes. Además, en el primer tramo, hasta la intersección con el Camino San Francisco de Paula, en el margen sur de la vía, se prevé el trazado del carril bici se desarrolla desde la Carretera TF-24. En el tramo de vía existente no es necesaria la ocupación de nuevos terrenos. A la altura del Camino la Villa y de la Avenida República de Venezuela se propone glorietas que permitan autorregular las intersecciones.



Figura U1-03: Tramo U101-01

3.1.2. Tramo U101-02: Avenida Quinto Centenario – San Lázaro

El segundo tramo se desarrolla desde el final del tramo anterior hasta la actual glorieta de San Lázaro, con una vía de nuevo trazado en su parte inicial hasta la intersección con el Camino de San Lázaro, a partir del cual mantiene la existente en dirección este hacia la glorieta de San Lázaro. Tanto la nueva vía, como la parte del Camino de San Lázaro, estarán formadas por una calzada de dos carriles, uno por sentido, con aceras en ambos laterales sin posibilidad de incluir aparcamientos. El tramo que se desarrolla en el Camino de San Lázaro mantiene la sección actual de la vía.



Figura U1-04: Tramo U101-02

3.1.3. Tramo U101-03: San Lázaro – La Manzanilla

El tercer tramo discurre desde la glorieta de San Lázaro hasta la nueva glorieta prevista, junto al Estadio de La Manzanilla. La primera parte discurre por el trazado actual de la Avenida Alberto de Armas y calle La Palmera hasta la Calle Sabino Bertelot; será una vía de dos calzadas, separada por acera peatonal intermedia, con un carril por calzada, aparcamiento y acera peatonal en los márgenes exteriores de cada calzada, con carril bici en la rambla central. El resto del tramo será de nuevo trazado y estará formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido, sin aparcamiento y aceras peatonales en los márgenes.



Figura U1-05: Tramo U101-03

3.1.4. Tramo U101-04: La Manzanilla – República Argentina

El cuarto tramo se desarrolla desde la glorieta del Estadio La Manzanilla hasta la intersección de la Avenida República Argentina con el Camino Pozo Cabildo por el trazado actual de éste último. El primer tramo comprendido entre las dos glorietas del Estadio la Man-



zanilla, está formado por una calzada con dos carriles, uno por sentido, con aceras peatonales en los márgenes. En el lateral sur del mismo, entre la calzada y la acera, se prevé espacio para la continuidad del carril bici previsto en la Avenida República Argentina. El tramo que discurre por el Camino Pozo cabildo está formado por una calzada unidireccional con un único sentido de circulación aceras en ambos márgenes dotados de un carril bici en la acera situada al sur.

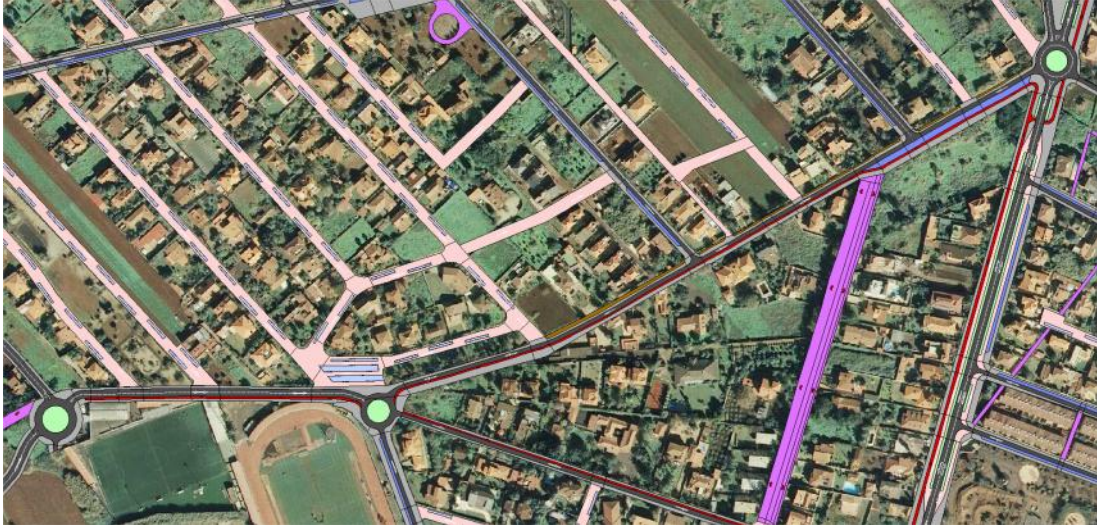


Figura U1-06: Tramo U101-04

3.1.5. Tramo U101-05: República Argentina – Vía de Ronda Este

El quinto tramo discurre por el trazado actual de Camino Madre del Agua entre Avenida República Argentina y la prolongación del Camino La Rúa, con la sección del tramo anterior. El carril bici no se desarrolla en toda la longitud del tramo sino que comienza en la intersección con la Avenida Primo de Rivera, discurriendo por el margen sur y norte de la vía, hasta su conexión con el previsto en el cuarto tramo. Ambos extremos del tramo se resuelven mediante glorietas a nivel, al igual que el cruce intermedio con la Avenida Primo de Rivera.



Figura U1-07: Tramo U101-05



3.1.6. Tramo U101-06: Vía de Ronda Este – Concepción Salazar

El sexto tramo va desde el final del anterior hasta la intersección del Camino La Rúa con el Pasaje Concepción Salazar. Todo el recorrido sigue el trazado actual, siendo una vía de una calzada con dos carriles, uno por sentido, con aceras peatonales en ambos márgenes sin posibilidad de incluir bandas de aparcamientos en ninguno de los laterales.



Figura U1-08: Tramo U101-06

3.1.7. Tramo U101-07: Concepción Salazar – Plaza San Cristóbal

El séptimo tramo discurre desde el final del tramo anterior hasta la intersección de la Calle El Consistorio con la Calle Magistrado Campo Llarena. En este tramo la vía se bifurca de forma que el sentido sur de circulación se desarrolla por el trazado actual del Camino La Rúa, Plaza del Cristo, Calle Nava y Grimón y Calle El Consistorio (dentro del Plan Especial del Casco) hasta su intersección con la Calle Barcelona, mientras que el sentido norte de circulación se desarrolla por la Calle Luisa Estatya hasta su intersección con la Calle Aguamansa, Calle Aguamansa y su prolongación por el Barranco Gonzáliez hasta la Calle José Clavijo Fajardo y su intersección con la Calle Magistrado Campo Llarena y Calle Magistrado Campo Llarena hasta su intersección con la Calle Santo Domingo, Calle Santo Domingo hasta su intersección con la Plaza San Cristóbal. En ambas calzadas, la sección de la vía está formada por un carril para el tráfico motorizado con zona de estacionamiento aunado la sección transversal lo permita y aceras en ambos márgenes. Se posibilita el cambio de sentido en el final del tramo mediante la Calle Magistrado Campo Llarena.



Figura U1-09: Tramo U101-07

3.1.8. Tramo U101-08: Concepción Salazar – Plaza San Cristóbal

El octavo y último tramo discurre desde el final del tramo anterior hasta el comienzo del eje en Glorieta de Padre Anchieta sobre la Avenida V Centenario; también está bifurcada como el tramo anterior. El sentido sur de circulación se desarrolla desde la intersección de la Calle Barcelona con la Calle El Consistorio hasta la Avenida Trinidad y desde ésta hasta el enlace del Padre Anchieta. El primer sector, el correspondiente a la Avenida Barcelona estará formado por una calzada de dos carriles, ambos en dirección hacia la Avenida Trinidad, con estacionamiento y aceras peatonales en ambos márgenes. El cruce con la Avenida Trinidad se realizará de forma similar al actual, mediante semáforo coordinado con el paso del tranvía. El segundo sector, el de la Avenida Trinidad, será de doble con dos calzadas, una por sentido, de dos carriles y acera peatonal en los márgenes exteriores, estando separadas las calzadas por la zona verde por la que discurre el tranvía.

El sentido norte de circulación comienza en la intersección de la Calle Santo Domingo con la Plaza San Cristóbal, continúa con la Avenida Calvo Sotelo hasta la glorieta de la Cruz de Piedra y finaliza en la Glorieta de Padre Anchieta por la Avenida Ángel Guimerá Jorge. El tramo de la Plaza San Cristóbal y Avenida Calvo Sotelo será de doble dirección mientras que la Avenida Ángel Guimerá Jorge será de sentido este (descendente hacia la Cruz de Piedra). El tramo de la Plaza San Cristóbal estará formado por una doble calzada, con dos carriles cada una, separada por acera peatonal central y en ambos márgenes. El tramo de la Avenida Calvo Sotelo, ambas calzadas estarán separadas por mediana ajardinadas y, además de las aceras de los márgenes existirá zona de estacionamiento en ambos. En este primer tramo, en el margen oeste existirá un carril bici que continúa hasta el Campus de Guajara.

El tramo correspondiente a la Avenida Ángel Guimerá Jorge estará formado por una calzada con dos carriles de circulación en sentido oeste, aceras peatonales en ambos márgenes, así como la zona destinada a la circulación del tranvía.



Figura U1-10: Sub-tramo de La Plaza San Cristóbal



Figura U1-11: Sub-tramo de la Avenida Ángel Guimerá Jorge



3.2. U1-02: Avenida del Quinto Centenario

El Eje Quinto Centenario, o Avenida Quinto Centenario, es, según las indicaciones del PTEOSVAM, la transformación de la actual Autopista TF-5 en viario urbanode nivel 1 debido al cambio de trazado de la autopista por el borde sur del Aeropuerto entre Guamasa y la Vía de Ronda, manteniendo en todo momento el trazado de la actual vía.

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U102-01: Padre Anchieta – Avenida La Candelaria
- Tramo U102-02: Avenida La Candelaria – Acceso Aeropuerto



Figura U1-12: Tramificación del U1-02: Quinto Centenario

Los tramos extremos del eje, es decir, el tramo entre Padre Anchieta hasta el comienzo de la Variante de la TF-5 y el tramo entre la Glorieta existente de acceso al aeropuerto y el Enlace de Guamasa, aun con el trazado de la actual TF-5, se categorizan como Viario Territorial

3.2.1. Tramo U102-01: Padre Anchieta – Avenida La Candelaria

Con respecto al estado actual, se mantienen tanto el número de carriles como los niveles de circulación en el paso elevado de Padre Anchieta, así como los ramales de enlace del mismo. Una vez todos los carriles al mismo nivel, la vía se configura con dos calzadas, una para cada sentido de la circulación, separadas mediante mediana ajardinada y limitadas en sus márgenes exteriores con zona de estacionamiento para vehículos y acera peatonal. También, en el margen norte del tramo, se considera un carril bici como continuación del previsto para el casco de La Laguna.

En la parte central del tramo, el actual paso elevado situado sobre la autopista para el cruce de la Avenida República de Venezuela, se sustituye por un enlace a nivel, tipo glorieta. El final del tramo se produce en la intersección de la Avenida Quinto Centenario con la Avenida La Candelaria y Calle San Antonio, mediante el que se propicia la conexión al viario urbano de ambos márgenes de la Avenida. El primer tramo del eje se desarrolla en el límite noreste de los sectores Universidad Geneto y Coromoto Norte.



Figura U1-13: Tramo U102-01

3.2.2. Tramo U102-02: Avenida La Candelaria – Acceso Aeropuerto

El tramo comienza en el final del anterior y se desarrolla hasta el actual enlace de acceso al Aeropuerto de Tenerife Norte, manteniendo el trazado actual de la autopista y la sección proveniente del primer tramo. A unos 400 m del comienzo del tramo se sitúa la intersección con el Anillo Interior (U1-01) mediante una glorieta a nivel y posteriormente el actual paso elevado sobre la autopista del Camino San Lázaro se sustituye por otra glorieta a nivel para propiciar el acceso desde la Avenida al viario urbano de los sectores San Lázaro Norte y San Lázaro Sur.

Por último, como final del tramo, se modifica el acceso al Aeropuerto transformando la glorieta circular en ovalada, aumentándola hacia el norte y manteniéndose a desnivel. El aumento de las dimensiones de la glorieta se realiza para posibilitar el acceso a la misma de forma directa de, la Vía de Ronda Norte, la Vía de Ronda Sur y los carriles de entrada y salida de la Avenida Quinto Centenario. Este último enlace se sitúa dentro del sector San Lázaro Aeropuerto.

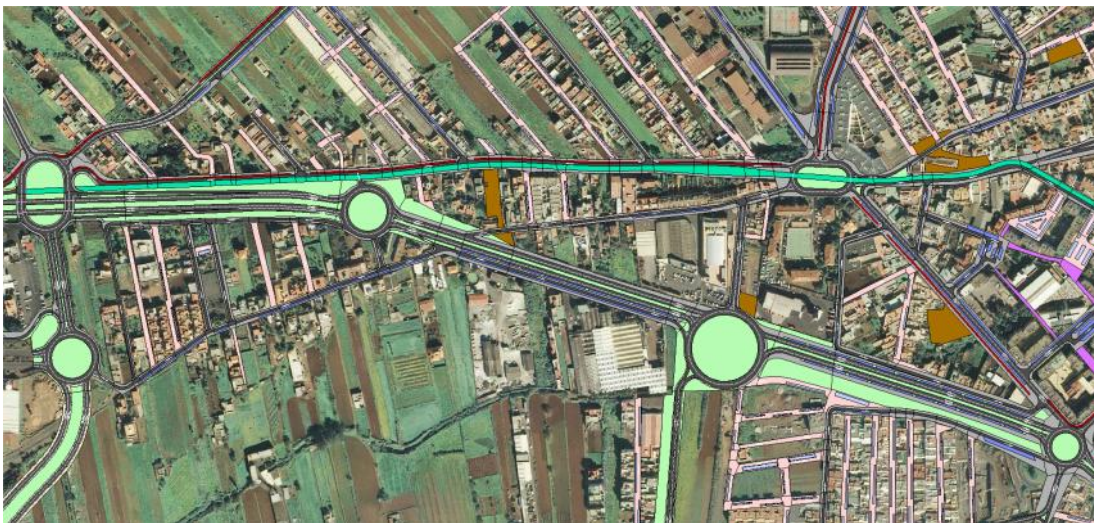


Figura U1-14: Tramo U102-02



3.3. U1-03: Camino Las Peras

Este eje, caracterizado como viario urbano de primer nivel conecta la Vía de Ronda, desde su intersección con el Camino de Las Mercedes, hasta la intersección con el eje U1-07 San Lázaro –Lucas Vega – Avenida Las Peras. Discurre por el trazado actual de la Avenida Primo de Riveray del Camino de Las Mercedes, desde su intersección con el Camino Madre del Agua hasta la intersección con la Vía de Ronda. Sin necesidad de realizar afección de terrenos, la vía presenta una sección formada por una calzada de dos carriles en el centro del viario, uno por sentido, con aceras peatonales y viarios de coexistencia en el tramo comprendido entre la calle madre del Agua y la calle del Barranco, en sus laterales por el que se alojan los tráficos residenciales aparcamientos y el carril bici. El eje discurre en el interior del sector Camino Las Peras y como separación de los sectores El Cristo y La Rua.

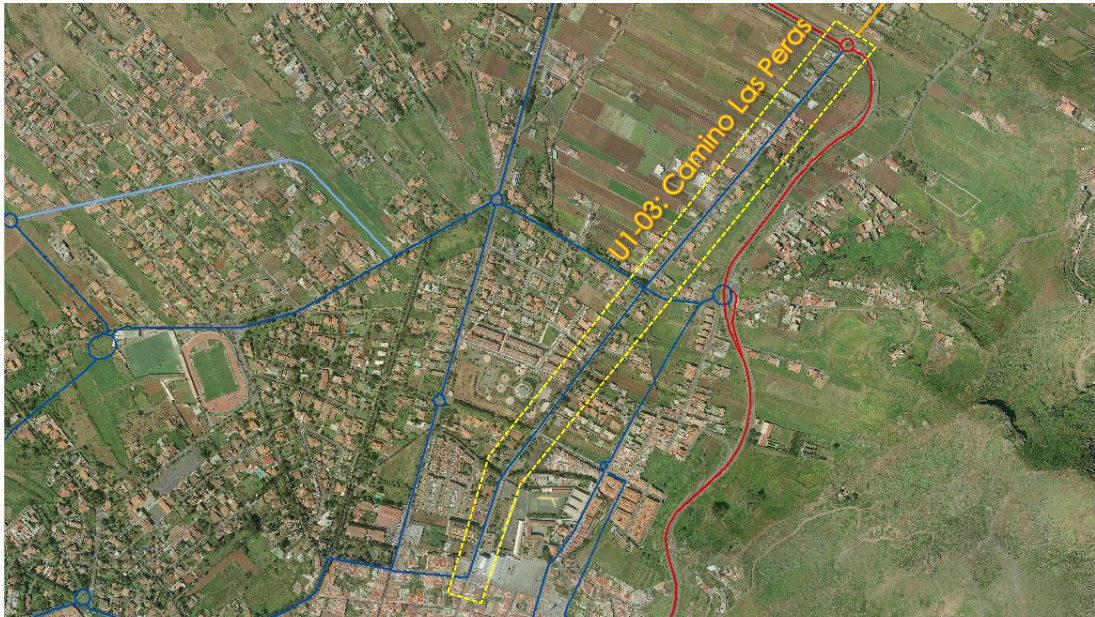


Figura U1-15: Eje U1-03: Camino Las Peras



Figura U1-16: Eje U1-03: Camino Las Peras



3.4. U1-04: República Argentina

Este eje, caracterizado como viario urbano de primer nivel, conecta, mediante la Avenida República Argentina, la Vía de Ronda con el Eje San Lázaro– Camino Las Peras.

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U104-01: Calle Quintín Benito – Pasaje Concepción Salazar
- Tramo U104-02: Pasaje Concepción Salazar – Camino Madre de Agua
- Tramo U104-03: Camino Madre de Agua – Vía de Ronda

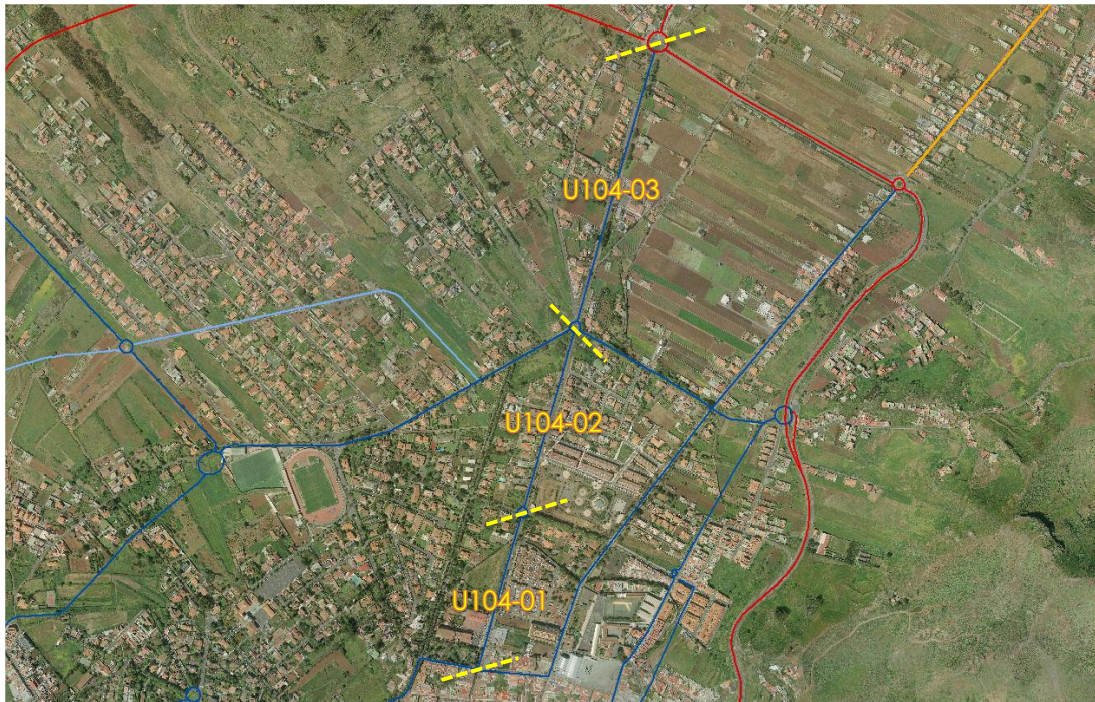


Figura U1-17: Tramificación del Eje U1-04: República Argentina

3.4.1. Tramo U104-01: Calle Quintín Benito – Pasaje Concepción Salazar

Este primer tramo comienza en la intersección de la Avenida República Argentina con la Calle Quintín Benito, en el extremo sur del sector El Cristo y discurre hasta la intersección con el Pasaje Concepción Salazar. La primera intersección se define como una intersección en “T” mientras que la última está definida como una glorieta a nivel.

En todo el tramo, el eje está definido por una calzada con dos carriles centrales, uno por sentido de circulación, separados mediante zonas verdes con viario de coexistencia en sus laterales que alojan los tráficos residenciales, aparcamiento y el carril bici sin distinción física. Los márgenes exteriores de la calzada están limitados con aceras. El recorrido previsto del anillo de carril bici de la zona se desarrolla por el viario de coexistencia del margen oeste de la calzada. Este primer tramo se desarrolla en su totalidad en el sector El Cristo.



Figura U1-18: Tramo U104-01

3.4.2. Tramo U104-02: Pasaje Concepción Salazar – Camino Madre de Agua

El segundo tramo del eje, comienza en el extremo final del primer tramo y, por el trazado actual de la Avenida República Argentina, finaliza en la intersección con el Anillo Interior en la Calle Madre de Agua, todo ello dentro del sector El Cristo. La vía continúa en este tramo utilizando la sección definida para el primer tramo.

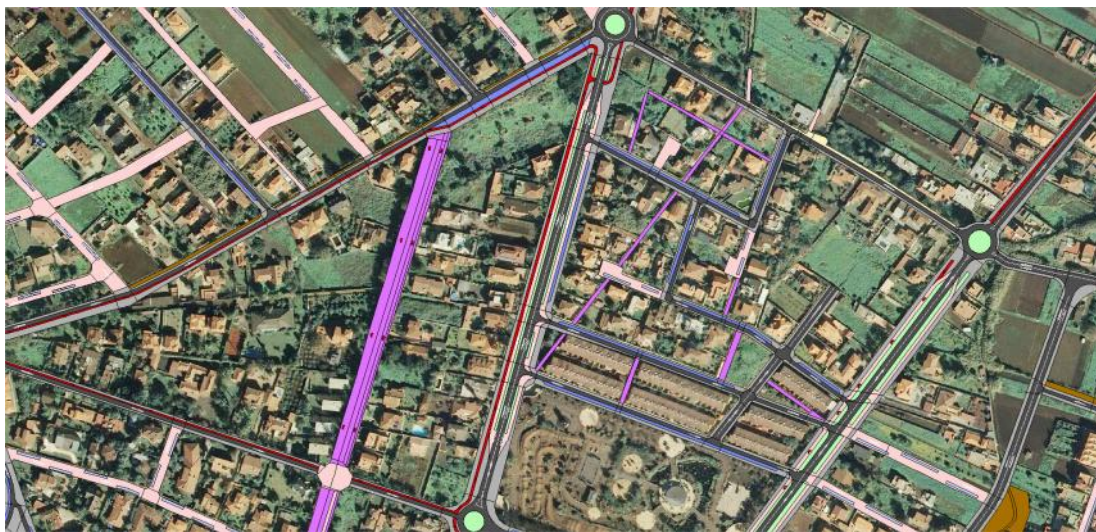


Figura U1-19: Tramo U104-02



3.4.3. Tramo U104-03: Camino Madre de Agua – Vía de Ronda

El tercer y último tramo del eje discurre desde la intersección con el Anillo Interior hasta la Vía de Ronda en el extremo final del trazado actual de la misma. Todo ello dentro del área del Pino utiliza la misma sección transversal de calzada de los tramos anteriores.



Figura U1-20: Tramo U104-03



3.5. U1-05: Aguerre

Este eje, caracterizado como viario urbano de primer nivel, conecta, mediante una vía de nuevo trazado, la Ronda Norte, una vez pasada la Montaña Mesa Mota, con el Anillo Interior de La Laguna, en las proximidades del Estadio de La Manzanilla.

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U105-01: Ronda Norte – Anillo de la Vega
- Tramo U105-02: Anillo de La Vega – La Manzanilla

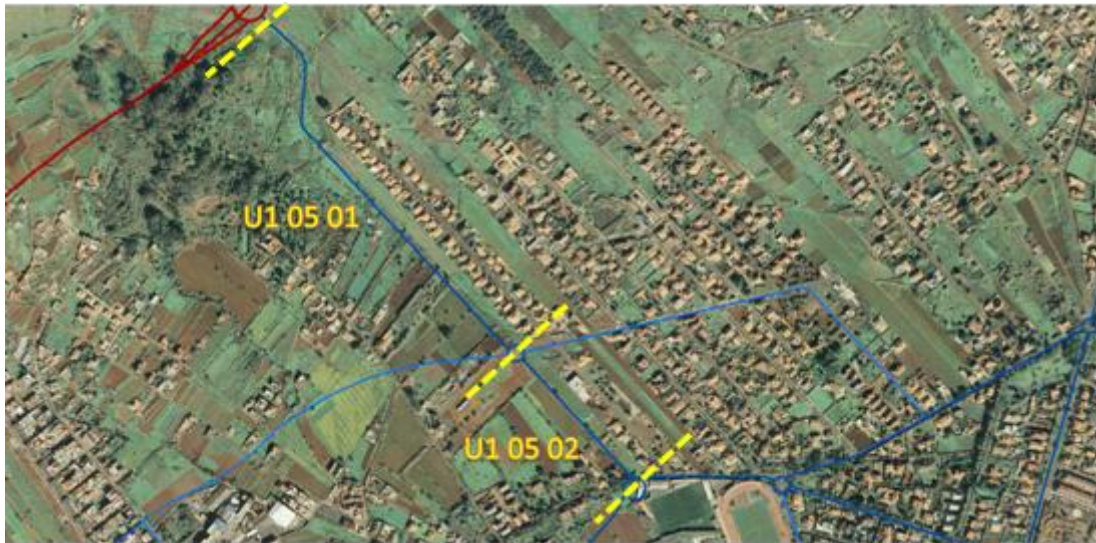


Figura U1-11: Tramificación del Eje U1-05: Aguerre

3.5.1. Tramo U105-01: Ronda Norte – Anillo de la Vega

Este primer tramo comienza en la glorieta de la Ronda Norte situada en las proximidades del extremo noroeste del sector Urbanización Aguerre y discurre, mediante una vía de nuevo trazado, por el límite oeste de dicho sector hasta la intersección con el eje Anillo de La Vega (U2-01), la cual se resuelve mediante glorieta a desnivel. Este primer tramo está formado por una calzada de dos carriles de 3,5 metros, uno por sentido de circulación, con acera peatonal y viaria de coexistencia en el margen urbano separando los tráficos finales de los de paso, limitando con el suelo rustico se dispone franja destinada arcén.



Figura U1-22: Tramo U105-01

3.5.2. Tramo U105-02: Anillo de La Vega – La Manzanilla

El segundo tramo discurre desde la intersección con el Anillo de La Vega hasta el Anillo Interior (U1-01) en las proximidades del Estadio de La Manzanilla, también en el límite oeste de la Urbanización Agüere. La sección viaria con respecto al tramo anterior; se compone de dos carriles de 3 metros, uno por sentido y aceras en sus márgenes, sin posibilidad de incluir banda de aparcamiento dado la estrechez de la sección transversal de la viario.

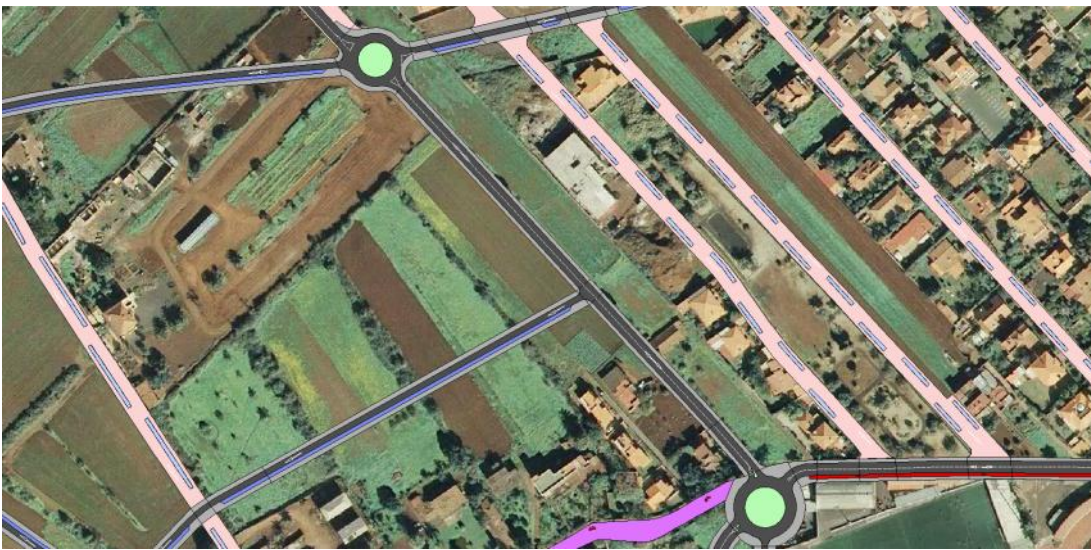


Figura U1-23: Tramo U105-02

3.6. U1-06: Atalaya – Anillo Interior

Este eje, caracterizado como viario urbano de primer nivel, conecta la Ronda Norte, en el extremo norte del sector San Lázaro Norte, con el Anillo Interior, utilizando en primer lugar una vía de nuevo trazado y posteriormente el Camino Tornero. Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U106-01: Ronda Norte – Camino Tornero
- Tramo U106-02: Camino Tornero – Calle La Palmera



Figura U1-24: Tramificación del Eje U1-06: Atalaya – Anillo Interior

3.6.1. Tramo U106-01: Ronda Norte – Camino Tornero

Este primer tramo está formado por una vía de nuevo trazado con una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, arcén y franja verde en los márgenes colindante con el suelo rustico. En el margen en contacto con el suelo urbano se dispone de un viario de coexistencia en el que se alojan los tráficos de accesos a las piezas residenciales y los aparcamientos. Comienza el tramo en la intersección en “T” con la Vía de Ronda y sus carriles de salida e incorporación y finaliza en la intersección con el Camino Tornero mediante una glorieta a nivel, en las proximidades de la Calle Arzobispo Elías Yanés.



Figura U1-25: Tramo U106-01



3.6.2. Tramo U106-02: Camino Tornero – Calle La Palmera

Este segundo tramo discurre en los sectores San Lázaro Norte, San Benito y San Diego 2, utilizando el trazado actual del Camino Tornero y Camino Las Gavias, desde el final del primer tramo hasta la intersección con la Calle La Palmera por la que discurre el Anillo Interior.

La vía está formada por una calzada de doble carril, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales en ambos márgenes y zonas de estacionamiento en el margen norte cuando el ancho transversal lo permite. A la altura de la calle Jaime ramos se propone una glorieta que resuelva los diferentes movimientos rodados.



Figura U1-26: Tramo U106-02

3.7. U1-07: San Lázaro – Camino Las Peras

Este eje, caracterizado como viario urbano de primer nivel, conecta el Anillo Interior con los ejes urbanos de primer nivel Camino Las Peras y República Argentina bordeando el casco de La Laguna y favoreciendo el movimiento de vehículos en sentido este-oeste.

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U107-01: Enlace San Lázaro – Avenida Lucas Vega
- Tramo U107-02: Avenida Lucas Vega – Quintín Benito
- Tramo U107-03: Quintín Benito – Camino Las Peras



Figura U1-27: Tramificación del Eje U1-07

3.7.1. Tramo U107-01: Enlace San Lázaro – Avenida Lucas Vega

Este primer tramo comienza en la Glorieta de San Lázaro y, utilizando el trazado actual de la Avenida Lucas Vega, finaliza en la Glorieta del 18 de Julio, en la que se mantienen todos los movimientos actuales. La vía está formada por una calzada con un carril para el tráfico rodado, siempre en sentido este-oeste, con aceras peatonales y estacionamiento de vehículos en un margen dependiendo del ancho de la vía. Este primer tramo se desarrolla en el interior de los sectores San Benito y San Diego 1.



Figura U1-28: Tramo U107-01



3.7.2. Tramo U107-02: Avenida Lucas Vega – Quintín Benito

El segundo tramo comienza en la Glorieta del 18 de julio y finaliza en la intersección de la Avenida Universidad con la Calle Quintín Benito, discurriendo por viario existente: la Avenida Lucas Vega hasta su intersección con la Calle San Agustín, donde gira hacia el norte utilizando la Calle Silverio Alonso hasta su intersección con la Avenida Universidad y, finalmente, ésta última hasta su intersección con la Calle Quintín Benito. En todo el trazado se utiliza en todo el tramo la sección prevista en el tramo anterior, desarrollándose el tramo en el extremo sur de los sectores San Diego 1 y La Manzanilla.



Figura U1-29: Tramo U107-02

3.7.3. Tramo U107-03: Quintín Benito – Avenida Primo de Rivera

El tercer y último tramo discurre por el trazado actual de la Calle Quintín Benito desde su comienzo en la Avenida Universidad hasta su final en la intersección con la Avenida Primo de Rivera. Al igual que el resto de tramos, se trata de una vía de una calzada con un único carril, limitado en ambos márgenes por aceras peatonales y zona de estacionamiento para vehículos en uno de sus márgenes. El tramo se desarrolla en el límite sur del sector El Cristo.



Figura U1-30: Tramo U107-03



3.8. U1-08: Eje Central de Geneto

Se califica como viario urbano de primer nivel, con la función básica de articular el nuevo crecimiento en el suelo vacante entre San Bartolomé y San Miguel. Va desde la glorieta de Lora Tamayo hasta el nuevo eje transversal de Bocatuerta, que los lleva a los caminos tradicionales. Debe ser un viario de doble sentido acompañado de un parque de sistema general que, a la vez, permita el paseo peatonal ininterrumpido desde La Laguna hasta Bocatuerta; el parque deberá contar con equipamientos y diversos centros de actividad urbana.

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U108-01: Lora Tamayo – Vía de Ronda Sur
- Tramo U108-02: Vía de Ronda Sur – Glorieta sur El Drago
- Tramo U108-03: Glorieta Sur El Drago – Prolongación Calle Aceviño
- Tramo U108-04: Prolongación Calle Aceviño – Nuevo Eje Bocatuerta

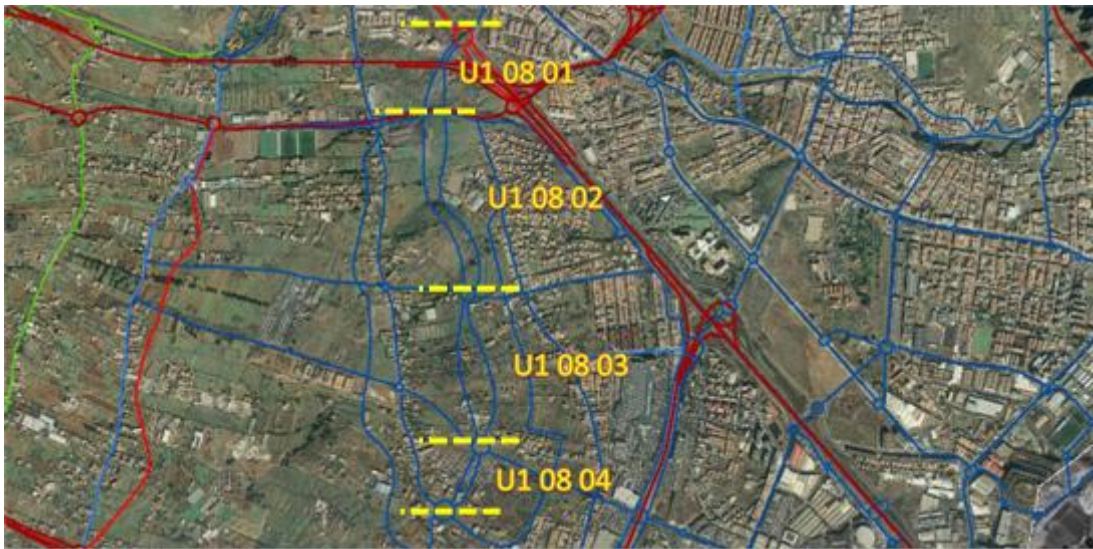


Figura U1-31: Tramificación del Eje U1-08

3.8.1. Tramo U108-01: Lora Tamayo – Vía de Ronda Sur

El primer tramo, comprendido entre la glorieta de Lora Tamayo (sobre el nuevo diseño de la Avenida del V Centenario) y la vía transversal que discurrirá sobre la Variante de la TF-5, tendrá dos calzadas separadas por una estrecha mediana, con amplias aceras a los dos lados. En este tramo se resolverán las conexiones intermedias hacia el oeste (viario de la urbanización Mayber) y hacia el este (incorporación a la variante subterránea). Al llegar al cruce con la transversal, la mediana se abrirá triangularmente para separar cada una de las calzadas y permitir el giro en U de norte a sur.



Figura U1-32: Tramo U108-01

3.8.2. Tramo U108-02: Vía de Ronda Sur – Glorieta sur El Drago

El segundo tramo discurrirá en el interior del suelo urbanizable sectorizado no ordenado de las áreas urbanas homogéneas de Geneto Norte y el Drago. Estará formado por dos viarios separados de sentidos únicos (dos carriles cada uno) y, entre ambos, se dispondrá el Parque de Sistema General con equipamientos. Cada calzada cruzará mediante puentes a nivel la Vía de Ronda Sur (tramo subterráneo), conectando con las vías laterales en superficie. Los bordes exteriores de cada vía contarán con aceras que permitan la continuidad peatonal y, en principio, no debe dar acceso a la parcelación de las piezas lucrativas adyacentes.



Figura U1-33: Tramo U108-02

3.8.3. Tramo U108-03: Glorieta Sur El Drago – Prolongación Calle Aceviño

El cuarto tramo es el que discurrirá entre la glorieta anterior situada en la prolongación de la Avenida de la Paz y la siguiente al sur, situada en el cruce con la prolongación de la Calle Aceviño (a su vez, de la Avenida de La Libertad), más o menos cercana a la esquina suroeste del conjunto consolidado en la Calle Tamaragua. El viario oriental se adscribirá al ámbito sistemático adyacente al este, programándose en consecuencia su ejecución; sin embargo, el tramo occidental discurrirá por suelo urbanizable no sectorizado. Ambas calzadas-

mantienen la misma disposición anterior: dos carriles por calzadas, aparcamientos en los márgenes externos y amplias aceras.

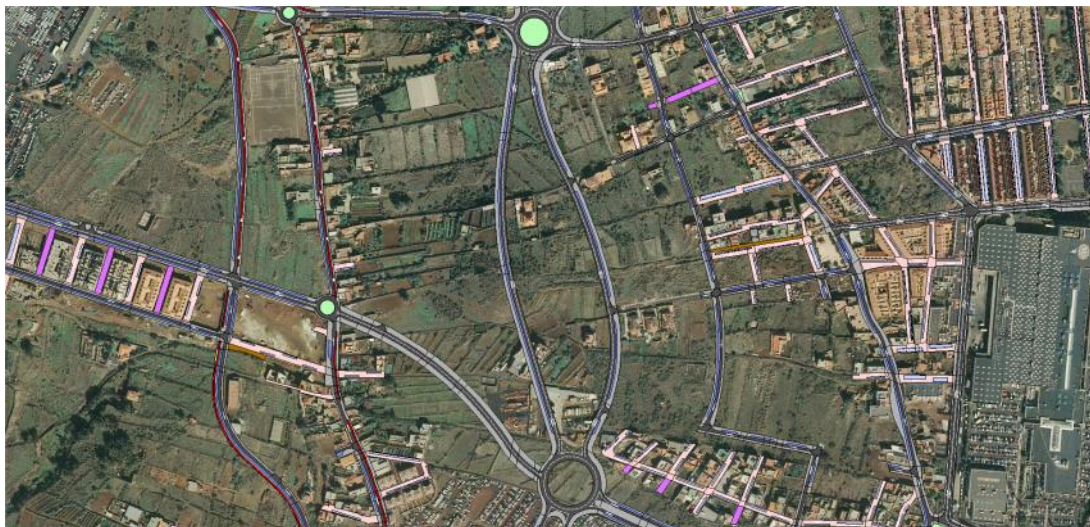


Figura U1-34: Tramo U108-03

3.8.4. Tramo U108-04: Prolongación Calle Aceviño – Nuevo Eje Bocatuerta

El cuarto y último tramo discurrirá por suelo urbanizable sectorizado no ordenado y suelo urbano consolidado, muriendo en el nuevo eje transversal de Bocatuerta. Debe estudiarse cuidadosamente la posibilidad de resolver en ese encuentro los movimientos hacia San Miguel de Geneto con las mínimas afecciones a las edificaciones existentes.



Figura U1-35: Tramo U108-04

3.9. U1-09: San Bartolomé de Geneto

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo el objeto del PGO dotarle de un carácter urbano y mejorar su funcionalidad viaria, desdoblando el eje estructurante en dos calles, cada una de un solo sentido. Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U109-01: Vía de Ronda Sur – Calle Las Dalias (Urb. Guajara)
- Tramo U109-02: Calle Las Dalias (Urb. Guajara) – Prolongación Avda. La Paz
- Tramo U109-03: Prolongación Avda. La Paz – Prolongación Avda. La Libertad
- Tramo U109-04: Prolongación Avda. La Libertad– Nuevo Eje Bocatuerta
- Tramo U109-05: Nuevo Eje Bocatuerta- Eje Barranco del Muerto

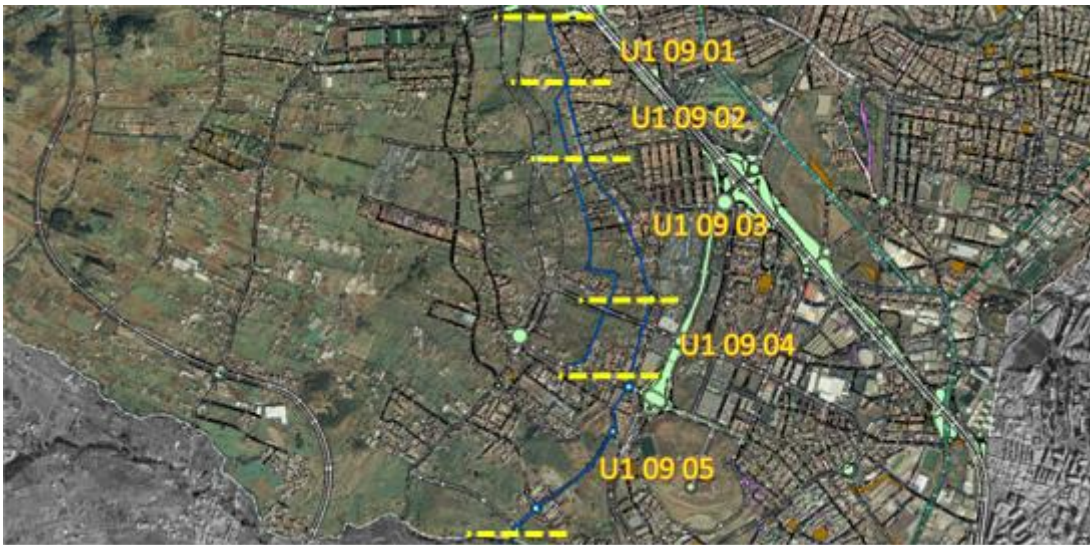


Figura U1-36: Tramificación del Eje U1-08



3.9.1. Tramo U109-01: Vía de Ronda Sur – Calle Las Dalias (Urb. Guajara)

El trazado de la Vía de Ronda Sur interrumpe la continuidad de San Bartolomé hasta su actual inicio en el nudo de la TF-5 de Lora y Tamayo y, por tanto, su inicio norte es desde la calle lateral de la Vía de Ronda. El nuevo primer tramo llega hasta el aparcamiento de la Casa de Venezuela, a la altura de la Calle Las Dalias de la Urbanización Guajara, y tendrá doble sentido, de modo que los tráficos que vengan por el lateral de la Vía de Ronda puedan girar hacia el Sur y los que vengan por San Bartolomé puedan tomar dicha calle lateral en sentido Este. Tendrá una sección de 12 metros con buenas aceras; los ensanchamientos necesarios se harán en la alineación Oeste (con cargo a suelos urbanizables).



Figura U1-37: Tramo U109-01

3.9.2. Tramo U109-02: Calle Las Dalias (Urb. Guajara) – Prolongación Avenida la Paz

Aprovechando el aparcamiento de la Casa de Venezuela, se hace el primer desdoblamiento formada por el tramo de nuevo trazado con cargo al sector El Drago, en sentido sur, el actual de San Bartolomé, en sentido norte.

El desdoblamiento de San Bartolomé de Geneto, permite los tráficos de distribución hacia las urbanizaciones adyacentes (Guajara y el nuevo sector de El Drago). Para ello, la calle del Puente de Guajara, de sentido Este, deberá prolongarse en su final Este a través del ámbito de gestión para conectar igualmente con la nueva lateral de la TF-5 y, a su vez, continuarse el pequeño tramo que le falta en su extremo Oeste para llegar hasta San Bartolomé. De otra parte, en el interior del sector El Drago, se trazará un viario ajustado al borde de la parcela de la Casa de Venezuela que, con sentido Oeste, permitirá la incorporación al tramo Este del Eje Central de Geneto.

El desdoblamiento está constituido por dos calles sensiblemente paralelas que llegan hasta los respectivos cruces con la prolongación de la Avenida de La Paz (obviamente la calle Este es en sentido Norte y la calle Oeste en sentido Sur). La calle Este corresponde al trazado de la actual San Bartolomé, sin que sea necesario su ensanchamiento, pero si cambios en el diseño de la sección. La calle Oeste es de nuevo trazado y formará parte del Sector de El Drago.



Figura U1-38: Tramo U109-02

3.9.3. Tramo U109-03: Prolongación Avda. La Paz – Prolongación Avenida la Libertad

En el tercer tramo siguen las dos calles sensiblemente paralelas entre la avenida de La Paz y la avenida de La Unión. La calle Este corresponde al trazado actual de San Bartolomé, sin que sea necesario ensanchamiento, pero si cambios en el diseño de la sección. La calle Oeste es nueva y parte se construirá con cargo al sector San Bartolomé; su trazado y diseño interior deberá ajustarse cuidadosamente siguiendo las directrices de la parcelación. En la ordenación se prevén dos transversales intermedias: una coincidente con la actual calle Adargoma y la otra con la actual calle Camape que, con sentido hacia el Este, continuará hasta la avenida del Progreso.

A partir de la calle Andamada, el tramo Oeste de San Bartolomé no se continúa hacia el Sur debido al alto grado de consolidación por la edificación. Cuando el nuevo eje llega próximo al suelo consolidado se desvía hacia el este hasta llegar a la alineación de la calle Tijarafe, siguiendo hacia el sur hasta la prolongación de la Avenida de la Libertad. El tramo este mantiene el trazado existente de San Bartolomé sin la necesidad de ensancharlo pero modificando el diseño interior del viario.

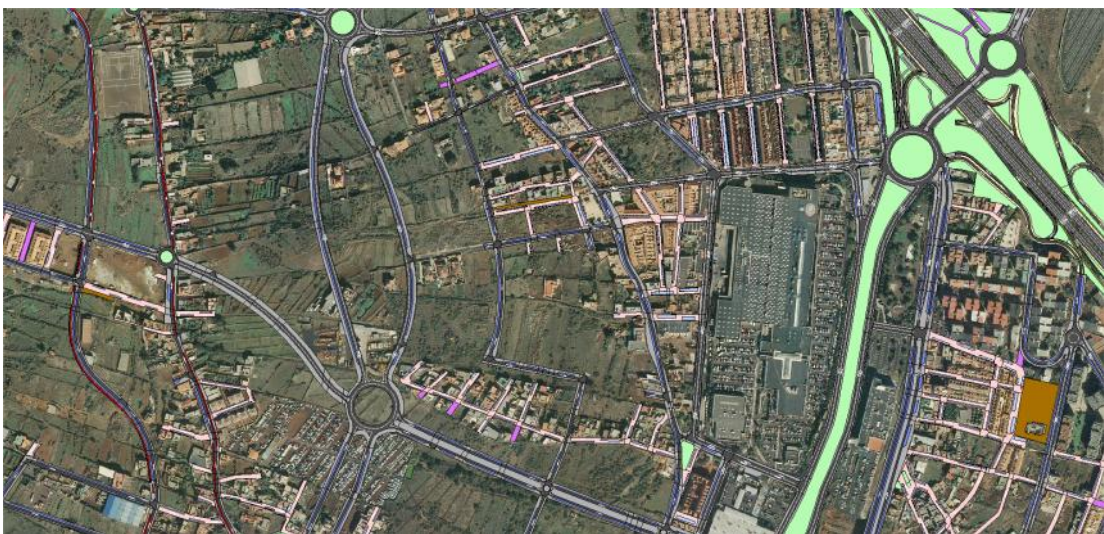


Figura U1-39: Tramo U109-03

3.9.4. Tramo U109-04: Prolongación de la Avenida de la Libertad – Nuevo Eje Bocatuerta

El último tramo va desde la prolongación de la Avenida de la Libertad hasta el nuevo eje de Bocatuerta que nace encimadel nudo de la TF-2 (continuación desde Taco) y se mantiene dos calles paralelas desdobladas terminando cada una de ellas en glorietas situadas en el nuevo eje de Bocatuerta. La calle este coincide con la actual calle de San Bartolomé mientras que la situada al oeste continúa hacia el sur girando los últimos 100 m hacia el oeste para evitar afecciones a las edificaciones existentes. Al igual que el resto de tramos la calle está conformada por una calzada unidireccional con un solo carril con aceras en sus márgenes y banda de aparcamiento cuando la sección transversal lo permita.



Figura U1-40: Tramo U109-04

3.9.5. Tramo U109-05: Nuevo Eje Bocatuerta – Eje Barranco del Muerto

A partir del nuevo eje de Bocatuerta la continuidad de San Bartolomé hacia el Sur habrá de hacerse a través del eje de doble sentido previsto en el PGO vigente que bordea el sector de Geneto 4 y llega a la glorieta de Geneto 5. De otra parte, el último tramo actual se mantiene en sentido Sur para incorporarse a la antigua carretera general (actual vía lateral de la TF-3), conectando con la trama viaria del municipio de Santa Cruz.



Figura U1-41: Tramo U109-05



3.10. U1-10: San Miguel de Geneto

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo el objeto del PGO dotarle de un carácter urbano y mejorar su funcionalidad viaria, desdoblando el eje estructurante en dos calles, cada una de un solo sentido. Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U110-01: Padre Anchieta – Variante TF-5
- Tramo U110-02: Variante TF-5 – Vía de Ronda Sur
- Tramo U110-03: Vía de Ronda Sur – Prolongación Avenida La Paz
- Tramo U110-04: Prolongación Avenida La Paz – Camino Tamaragua
- Tramo U110-05: Camino Tamaragua – Camino del Pedregal
- Tramo U110-06: Camino del Pedregal – Eje Barranco del Muerto
- Tramo U110-07: Eje Barranco del Muerto – T.M. Santa Cruz

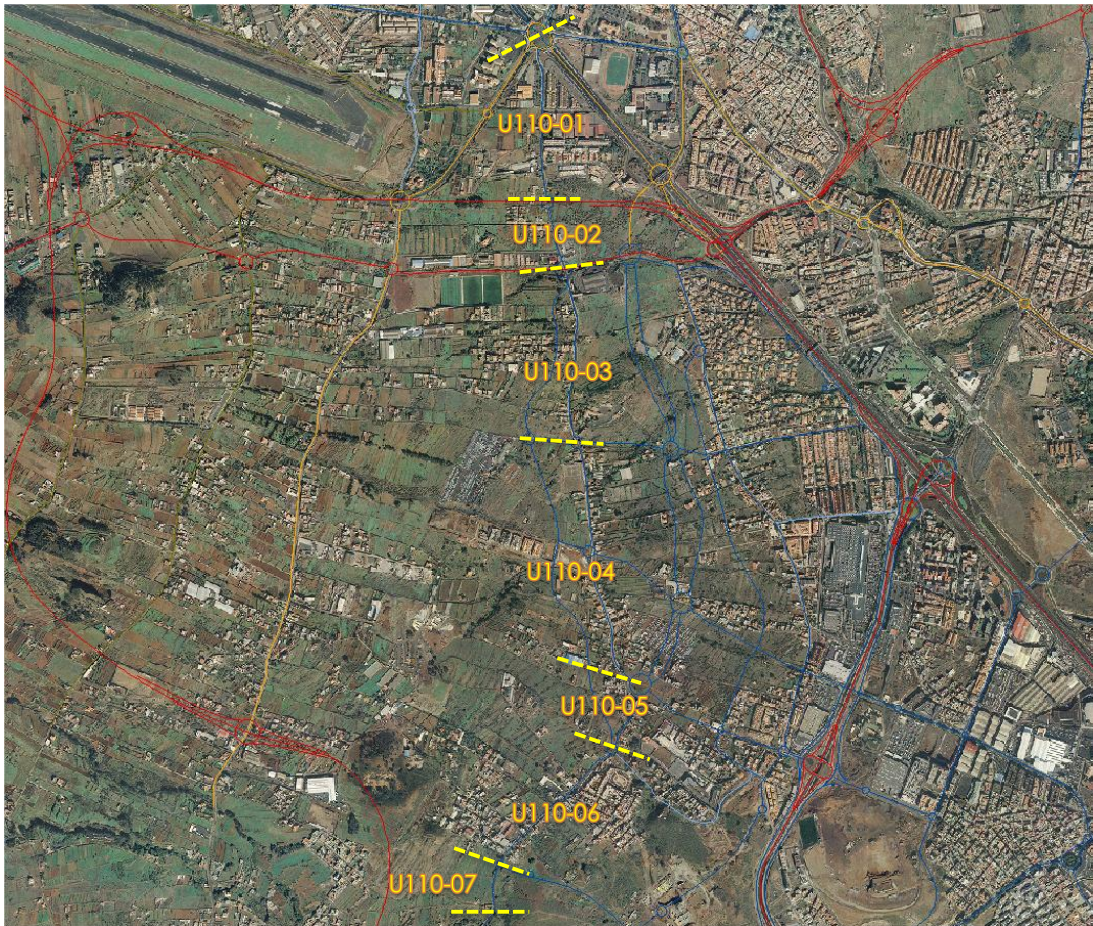


Figura U1-42: Tramificación del Eje U1-10

3.10.1. Tramo U110-01: Padre Anchieta – Variante TF-5

El primer tramo, de doble sentido, va desde la glorieta de Padre Anchieta (sobre el nuevo diseño de la Avenida del V Centenario) hasta la nueva glorieta en superficie sobre la variante de la TF-5. El trazado es coincidente con el actual, si bien debe ensancharse desplazando hacia los terrenos de la universidad la alineación oeste. Se propone una calzada de do-

ble sentido de circulación con aceras en ambos márgenes y sin posibilidad de incluir bandas de aparcamientos pero incluyendo un carril bici en la acera.



Figura U1-43: Tramo U110-01

3.10.2. Tramo U110-02: Variante TF-5 – Vía de Ronda Sur

El segundo tramo, también de doble sentido, es el comprendido entre la variante de la TF-5 y la Vía de Ronda Sur. La primera pasa subterránea, sin conexión, y sobre ella debe disponerse una glorieta en la que enlace un eje transversal que vaya en superficie para cruzar el Eje Central de Geneto y unirse con la Vía de Ronda en la autopista TF-5. Mantendrá la sección del primer tramo, ensanchándose mediante el desplazamiento de la alineación Este a cargo del sector Geneto Norte. La glorieta sobre la Vía de Ronda Sur tendrá diámetro suficiente para resolver la llegada y salida de las vías laterales, así como la salida del nuevo tramo desdoblado Oeste y la llegada del actual.

La sección transversal es similar al tramo anterior incluyendo banda de aparcamiento en línea en ambos márgenes de la calzada.



Figura U1-44: Tramo U110-02



3.10.3. Tramo U110-03: Vía de Ronda Sur – Prolongación Avenida La Paz

El tercer tramo, que llega hasta la transversal que define el borde sur del sector El Drago viene constituido por dos calles sensiblemente paralelas cada una de un sentido. La calle Este corresponde al trazado actual de San Miguel, sin que sea necesario su ensanchamiento, pero si cambios en el diseño de la sección. La calle Oeste es de nuevo trazado y se ajusta en función de la ordenación pormenorizada, buscando los pasos disponibles y procurando conformar medias piezas edificable que completen las manzanas con frente a San Miguel. Ambas se ordena mediante una calzada unidireccional de un solo carril con aceras en ambos márgenes, banda de aparcamientos en línea en un lateral y carril bici en el margen opuesto.



Figura U1-45: Tramo U110-03

3.10.4. Tramo U110-04: Prolongación Avenida La Paz – Calle Andamada Norte

El cuarto tramo discurrirá hasta el entorno del Camino de Las Cruces y en toda su longitud los dos ejes se trazarán y diseñarán con los mismos criterios del tramo anterior. En el extremo sur del tramo se deberán unir ambas calles con el eje transversal. Además, hacia esa zona debe llegar la solución de remate del Eje Central de Geneto.



Figura U1-46: Tramo U110-04



3.10.5. Tramo U110-05: Calle Andamada Norte – Nuevo Eje Bocatuerta

El quinto tramo llegará hasta el Camino del Pedregal, donde ambas calles confluirán en una glorieta para seguir con doble sentido hacia el sur. A esa glorieta debe llegar también el viario de nuevo trazado paralelo a la Calle del Pajarito, que enlazará con el de reciente ejecución al sur de Bocatuerta (enlazando San Miguel con San Bartolomé).

Este es el último tramo en el que el viario (ambas calles desdobladas) aloja el carril bici en ambas calles.



Figura U1-47: U110-05

3.10.6. Tramo U110-06: Nuevo Eje Bocatuerta – Camino del Pedregal

El sexto tramo será de doble sentido y llegará hasta una glorieta de nueva ejecución en el encuentro con el eje transversal sur paralelo al barranco que marca el límite con el término municipal de Santa Cruz. Este tramo dispondrá de bandas de aparcamiento en línea en ambos márgenes.



Figura U1-48: Tramo U110-06



3.10.7. Tramo U110-07: Camino del Pedregal – Eje Barranco del Muerto

El séptimo y último tramo discurre en suelo rústico y llega hasta Santa Cruz hasta integrarse en su trama urbana. Mantiene la misma ordenación con la salvedad que no dispondrá de bandas de aparcamientos y las aceras se cambiarán por arcenes.

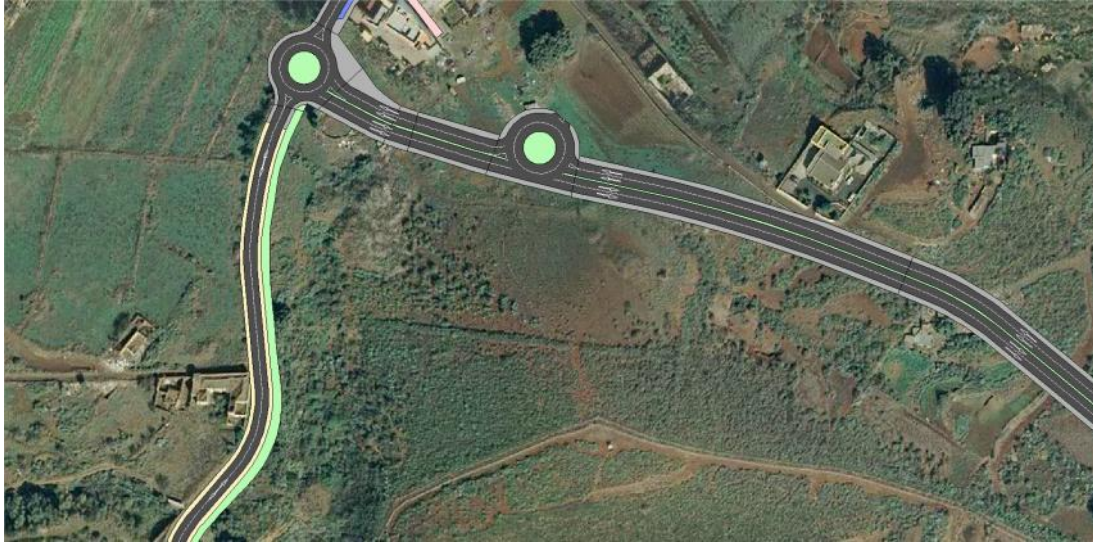


Figura U1-49: Tramo U110-07



3.11.U1-11: Vía de borde Geneto

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo su función básica la de definir el borde del núcleo de Geneto mediante una vía que permita la conexión entre los restantes ejes estructurales del barrio, así como hacia el núcleo de La Cuesta. Por su trazado tiene el carácter de vía urbana lateral a elementos territoriales (Vía de Ronda Sur y Autopista TF-5) y discurre en superficie (cruces a nivel con la trama adyacente) desde San Miguel de Geneto hasta la glorieta de Alcampo. Por exigencias de tráfico y limitaciones a su sección tendrá un único sentido de circulación (oeste-sur).

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U111-01: San Miguel de Geneto – San Bartolomé de Geneto
- Tramo U111-02: San Bartolomé de Geneto – Calle El Puente (Guajara)
- Tramo U111-03: Calle El Puente (Guajara)– Avenida de La Paz
- Tramo U111-04: Avenida de La Paz – Glorieta de Alcampo

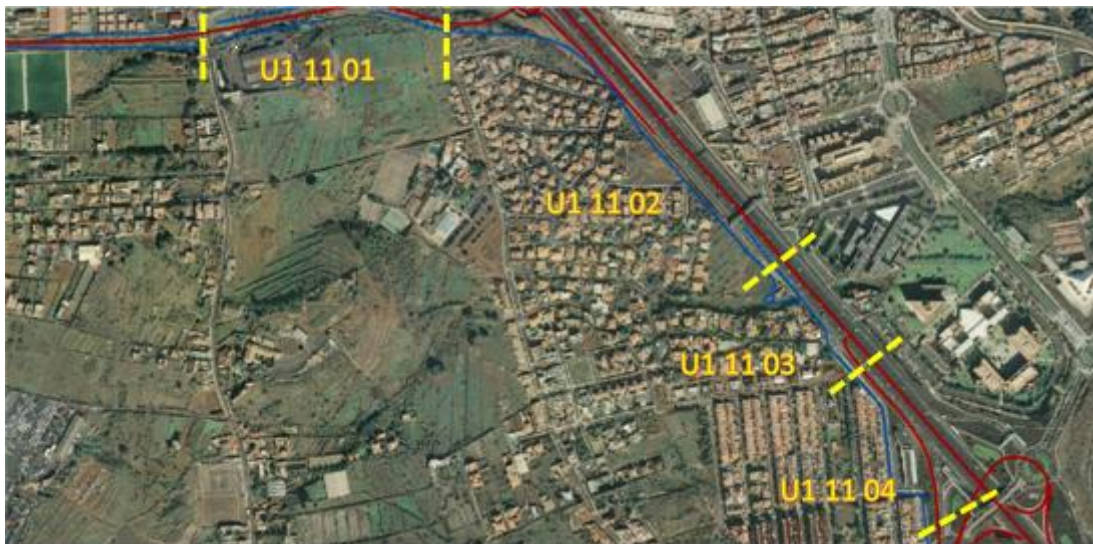


Figura U1-50: Tramificación del U1-11

3.11.1. Tramo U111-01: San Miguel de Geneto – San Bartolomé de Geneto

El primer tramo nace en la glorieta de San Miguel de Geneto sobre la Vía de Ronda Sur hasta el cruce con San Miguel de Geneto. Su función es la de estructurar (movimientos provenientes de San Miguel, Eje Central y San Bartolomé) hacia el este. Tendrá una calzada con un único carril, acera en el margen urbano mientras que hacia las vías adyacentes se delimita con un arcén, sin posibilidad de poder incluir bandas de aparcamientos en superficie.



Figura U1-51: Tramo U111-01

3.11.2. Tramo U111-02: San Bartolomé de Geneto – Calle El Puente (Guajara)

El segundo tramo va desde San Bartolomé de Geneto hasta la esquina de la Calle Las Dalias de la Urbanización Guajara. En su primera parte discurrirá sensiblemente paralelo al barranquillo en pendiente descendente hasta quedar prácticamente pegada a la vía de servicio actual a la altura de la esquina noroeste de la urbanización pero en una cota superior. Finalmente el tramo acaba en una glorieta que permita el acceso con la calle de las Dalias. El tramo mantendrá la sección del tramo anterior con la salvedad que dispondrá de una banda de aparcamiento en uno de sus laterales.



Figura U1-52: Tramo U111-02

3.11.3. Tramo U111-03: Calle El Puente (Guajara) – Avenida de la Paz

El tercer tramo va desde esa glorieta hasta un cruce en “T” en el sureste en la Avda. de la Paz. En principio, establecidas correctamente las rasantes, no hay demasiado problema, debiendo ensancharse la actual vía de servicio hacia la unidad de actuación. El trazado evita la afección de las edificaciones existentes en el entorno de la calle Magarza



Figura U1-53: Tramo U111-03

3.11.4. Tramo U111-04: Avenida de La Paz – Glorieta de Alcampo

El cuarto y último tramo llega hasta la glorieta de Alcampo. Desde la intersección con la Avenida de La Paz seguirá inicialmente la Calle Libertad para luego enganchar con la Avenida Progreso y girar hacia el este y finalmente enganchar con la glorieta de Alcampo. Se propone como una calle unidireccional con un único carril y bandas de aparcamiento en línea en uno o en ambos márgenes según la sección transversal existente.



Figura U1-54: Tramo U111-04

3.12.U1-12: Avenida de La Paz

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo su función básica la de definir el borde del núcleo de Geneto mediante una vía que permita la conexión entre los restantes ejes estructurales del barrio, así como hacia el núcleo de La Cuesta. Discurre en superficie desde San Miguel de Geneto hasta la Vía Borde de Geneto.

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U111-01: Vía Borde de Geneto – San Bartolomé de Geneto
- Tramo U111-02: San Bartolomé de Gento – Eje Central de Geneto
- Tramo U111-03: Eje Central de Geneto – San Miguel de Geneto

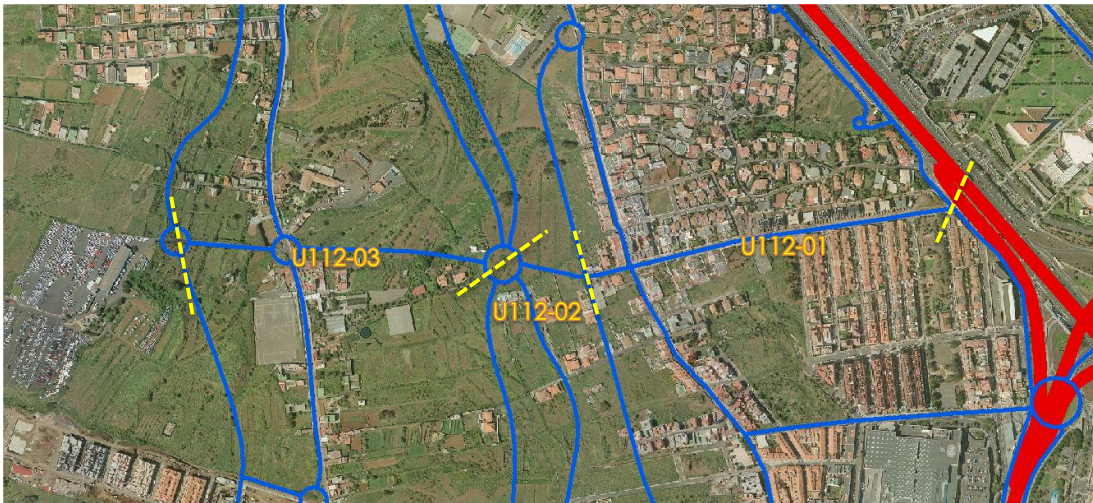


Figura U1-55: Tramificación del Eje U1-12

3.12.1. Tramo U112-01: Vía Borde de Geneto – San Bartolomé de Geneto

El primer tramo discurre por el trazado actual de la Avenida de La Paz, desde su intersección con la Calle Libertad (Eje U1-11 Vía Borde de Geneto) hasta su intersección con el Eje U1-09 San Bartolomé de Geneto, en ambas calzadas, junto al límite sur del sector Guajara. Sin necesidad de nuevas afecciones de terreno, el tramo está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras en ambos márgenes y zona para estacionamiento de vehículos en su margen norte. Todas las intersecciones que presenta el tramo se resuelven mediante enlaces a nivel, tanto en “T” como “en cruz”.



Figura U1-56: Tramo U112-01

3.12.2. Tramo U112-02: San Bartolomé de Geneto – Eje Central de Geneto

El segundo tramo, desde la intersección con San Bartolomé de Geneto hasta su intersección con el Eje Central de Geneto (U1-08), discurre a través de los sectores San Bartolomé 1 y El Drago, mediante una vía de nuevo trazado que mantiene la sección tipo del primer tramo con la salvedad que no hay espacio para poder disponer de banda de aparcamiento. La intersección final del tramo se realiza mediante una glorieta de grandes dimensiones asociada al Eje Central de Geneto (U1-08).



Figura U1-57: Tramo U112-02

3.12.3. Tramo U112-03: Eje Central de Geneto – San Miguel de Geneto

El tercer y último tramo, discurre desde la intersección con el Eje Central de Geneto hasta la intersección con el eje San Miguel de Geneto (U1-10), tanto en su calzada este situada en el trazado actual del Camino de San Miguel de Geneto como en su calzada oeste de nuevo trazado.

El subtramo comprendido entre el Eje Central de Geneto formado por una vía de nuevo trazado mantiene la sección tipo de los anteriores tramos; es decir, calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales y estacionamiento de vehículos en el margen norte. Este tramo finaliza en la glorieta prevista en la calzada este del eje San Miguel de Geneto situada en la intersección con la vía de acceso al depósito de vehículos.

El segundo subtramo, está formado por una vía de nuevo trazado de una calzada y un carril circulación (este-oeste) con aceras peatonales en ambos márgenes y estacionamiento de vehículos en ambos márgenes.



Figura U1-58: Tramo U112-03

3.13. U1-13: Avenida de La Libertad

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo su función básica la de interconectar los viarios urbanos de primer nivel que delimitan San Miguel y San Bartolomé de Geneto. Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U113-01: San Miguel de Geneto – Eje Central de Geneto
- Tramo U113-02: Eje Central de Geneto – San Bartolomé de Gento
- Tramo U113-03: San Bartolomé de Gento – Autovía TF-2
- Tramo U113-04: Autovía TF-2 – Avenida El Paso
- Tramo U113-05: Avenida El Paso – Avenida Los Majuelos
- Tramo U113-06: Avenida Los Majuelos – Carretera Cuesta-Taco
- Tramo U113-07: Carretera Cuesta-Taco – Autopista TF-5.



Figura U1-59: Tramificación del Eje U1-13

3.13.1. Tramo U113-01: San Miguel de Geneto – Eje Central de Geneto

El primer tramo comienza mediante la vía de unión de las dos calzadas del eje de San Miguel de Geneto, y continúa hasta su intersección con el “Eje Central de Geneto” (U1-08). De este tramo, su segunda mitad, una vez finalizado el tramo que conecta las dos calzadas del eje “San Miguel de Geneto” (U1-10).

Se trata de una vía de nuevo trazado, que discurre por lo sectores San Miguel 1 e Interior Geneto 1, hasta la glorieta del Eje Central de Geneto situada en el sector San Bartolomé 2. Dicha vía está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido, limitada en ambos márgenes por aceras y estacionamiento de vehículos en ambos márgenes.

Como se observa en la imagen, la intersección del eje Avenida La Libertad con las dos calzadas del Eje San Miguel de Geneto se realiza mediante enlace en “T”, para la calzada oeste, y mediante glorieta a nivel, para la calzada este.



Figura U1-60: Tramo U113-01

3.13.2. Tramo U113-02: Eje Central de Geneto – San Bartolomé de Geneto

El segundo tramo discurre desde la glorieta del Eje Central de Geneto en la que finaliza el primer tramo hasta su intersección con las dos calzadas del Eje San Bartolomé de Geneto. Se trata de una vía de nuevo trazado con dos calzadas con un carril de circulación, uno por sentido, separadas mediante una rambla central y limitada en ambos márgenes por acera y estacionamiento en línea de vehículos. Las intersecciones del eje con ambas calzadas de San Bartolomé de Geneto se realizan mediante “glorietas”, para facilitar los diferentes movimientos entre ambas vías.



Figura U1-61: Tramo U113-02

3.13.3. Tramo U113-03: San Bartolomé de Gento – Autovía TF-2

El tercer tramo discurre desde la intersección con la calzada este de San Bartolomé de Geneto (intersección del actual Camino San Bartolomé de Geneto con la Calle Aceviño) hasta el cruce de la Avenida de La Libertad con la Autovía TF-2, soterrándose la T-2 y desarrollándose en superficie una glorieta que permita resolver los movimientos entre las vías de servicio de la Tf-2 con el eje de la Libertad. Esta formado por una vía de doble calzada,



una por sentido de circulación, separados por mediana peatonal. Cada calzada cuenta con un carril de circulación, aceras peatonales y estacionamiento.



Figura U1-62: Tramo U113-03

3.13.4. Tramo U113-04: Autovía TF-2 – Avenida El Paso

El cuarto tramo del Eje Avenida La Libertad, comienza en el paso superior que dicha avenida posee con la Autovía TF-2 y finaliza en su intersección con la Avenida El Paso, desarrollándose en los sectores Parque Comercial y en el límite norte de éste último y Chimisay con el sector Majuelos Chumberas. Todo el tramo se desarrolla en el trazado y superficie de ocupación de la Avenida La Libertad actual, por lo que mantiene su sección formada por una doble calzada, una por sentido, separadas por mediana peatonal. Cada calzada está formada por dos carriles de circulación con aceras y estacionamiento de vehículos en sus márgenes exteriores. La intersección con la Avenida El Paso, para mejorar la actual, se realiza mediante glorieta a nivel, existiendo también una intersección tipo glorieta para el cruce con la Calle San Juan Bosco. El resto de intersecciones de los viarios que acometen a ella se realizan mediante enlaces en “T” teniendo limitado el acceso a/desde la calzada situada en el margen de la intersección.

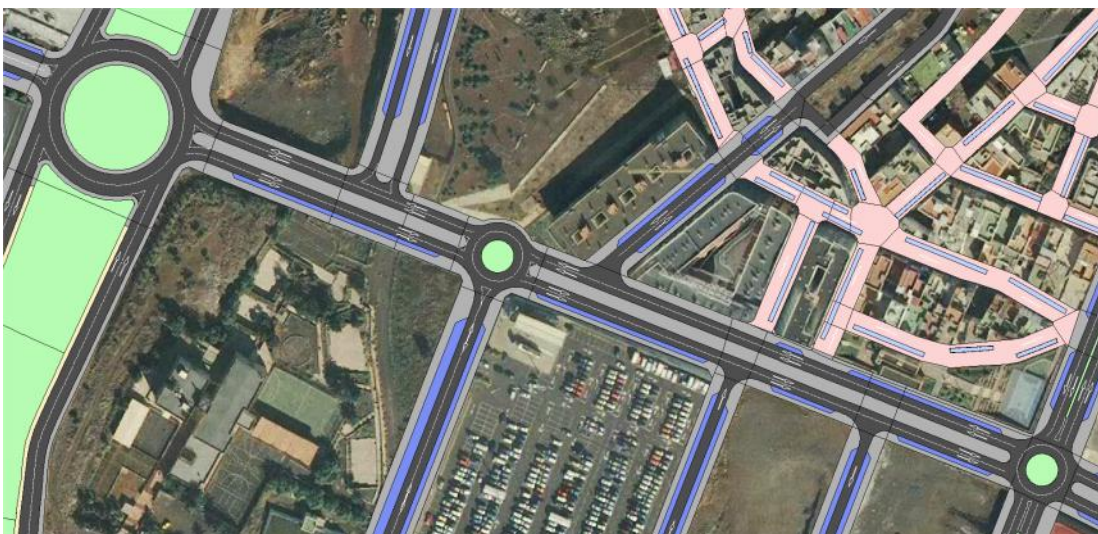


Figura U1-63: Tramo U113-04



3.13.5. Tramo U113-05: Avenida El Paso – Avenida Los Majuelos

El quinto tramo del Eje Avenida La Libertad, comienza en la intersección final del cuarto tramo y discurre hasta la intersección con la Avenida de Los Majuelos, todo ello manteniendo el trazado actual de la Avenida así como la superficie de ocupación. El tramo se desarrolla en el límite norte y este del sector Chimisay y en el límite oeste del sector EL Pilar (la intersección final del tramo). El tramo mantiene la sección del tramo anterior, similar a la existente; es decir, el tramo está formado por una doble calzada, una por sentido, con mediana peatonal de separación. Cada calzada posee dos carriles de circulación de vehículos y cada margen exterior está limitada por acera y zona de estacionamiento de vehículos. Los últimos 250 m disponen de un carril bici situado en la rambla central del viario, el cual continúa a lo largo de toda la Avenida de los Majuelos hasta conectar con el municipio de Santa Cruz.

Se mantiene la filosofía planteada en el tramo anterior para los cruces con el viario urbano, de forma que, todos los cruces intermedios se realizan mediante enlaces en “T en una de las dos calzadas del tramo, salvo el previsto para la intersección con las calles San Máximo y San Sebastián Taco que se realiza mediante glorieta a nivel pisable. En la mediana peatonal central, desde la intersección con la Calle San Vicente, se establece, junto con el uso peatonal de la misma, el carril bici previsto para la zona conecta con el previsto en la Avenida de Los Majuelos hacia el suroeste y conexión con el previsto en el PGO de Santa Cruz de Tenerife. La intersección final del tramo pretende mejorar el enlace actual con la Avenida de Los Majuelos formado por la combinación de una glorieta a nivel y un enlace en “cruz” muy próximo y de baja visibilidad desde la primera. Para ello se diseña una doble glorieta conectada de forma que se eliminen los inconvenientes del enlace en “cruz” y se sustituyan por las ventajas de los enlaces mediante glorieta.

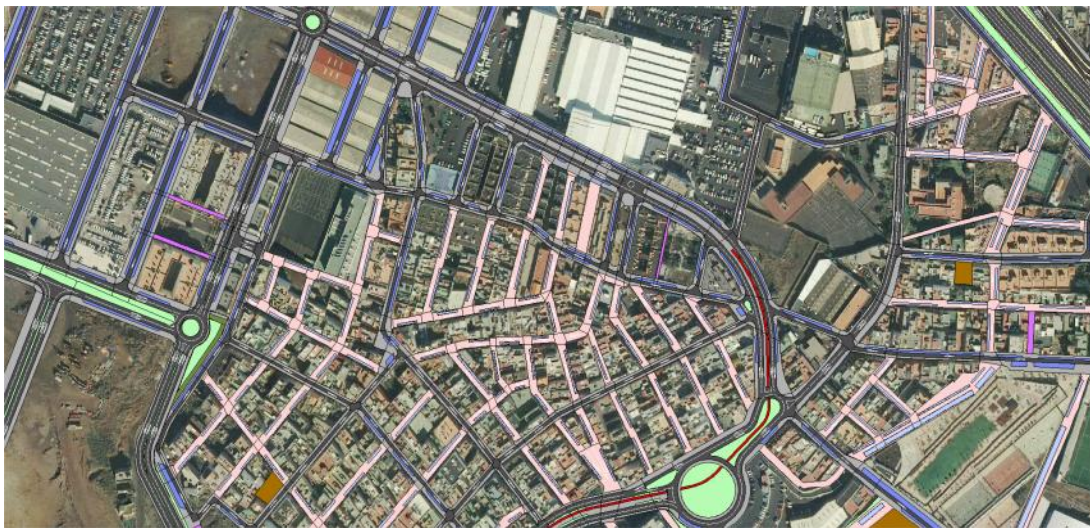


Figura U1-64: Tramo U113-05

3.13.6. Tramo U113-06: Avenida Los Majuelos – Carretera Cuesta-Taco

El sexto tramo discurre desde el final del tramo anterior hasta la intersección con la Carretera La Cuesta-Taco utilizando para ello el trazado de la calle contigua a las cocheras del tranvía cuya prolongación se une con la Avenida de Los Majuelos. Este tramo, que se desarrolla en el sector El Pilar, tanto en su parte central como en el límite con el sector Taco Centro, está formado por una vía de calzada única, con dos carriles, uno por sentido de circulación, dotada, de estacionamiento de vehículos en los márgenes según el ancho existente y acera en ambos márgenes. La intersección final, la correspondiente con la Carretera La Cuesta-Taco, se resuelve con glorieta a nivel situada sobre el paso superior del tranvía.



Figura U1-65: Tramo U113-06

3.13.7. Tramo U113-07: Carretera Cuesta-Taco – Autopista TF-5

Este último tramo se desarrolla desde el final del anterior, discurriendo por el lateral de estación de servicio situada frente a las cocheras del tranvía mediante una nueva vía que desemboca en la Carretera General del Rosario utilizando este último trazado conectar con el nuevo enlace previsto sobre la TF-5. El tramo está formado por una vía de una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales y zonas de estacionamiento de vehículos en ambos márgenes. Cabe señalar que el sentido hacia santa cruz se resuelve en la Carretera General del Sur mediante la futura glorieta situada a la altura de San Jose Obrero.



Figura U1-66: Tramo U113-07



3.14. U1-14: Eje Bocatuerta

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo su función básica la de interconectar los viarios urbanos de primer nivel existentes a ambos lados de la Autopista TF-2. Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U114-01: Eje Central de Geneto – San Bartolomé de Geneto
- Tramo U114-02: San Bartolomé de Geneto – Autovía TF-2
- Tramo U114-03: Autovía TF-2 – Calle San Juan Bosco
- Tramo U114-04: Calle San Juan Bosco –Avenida El Paso

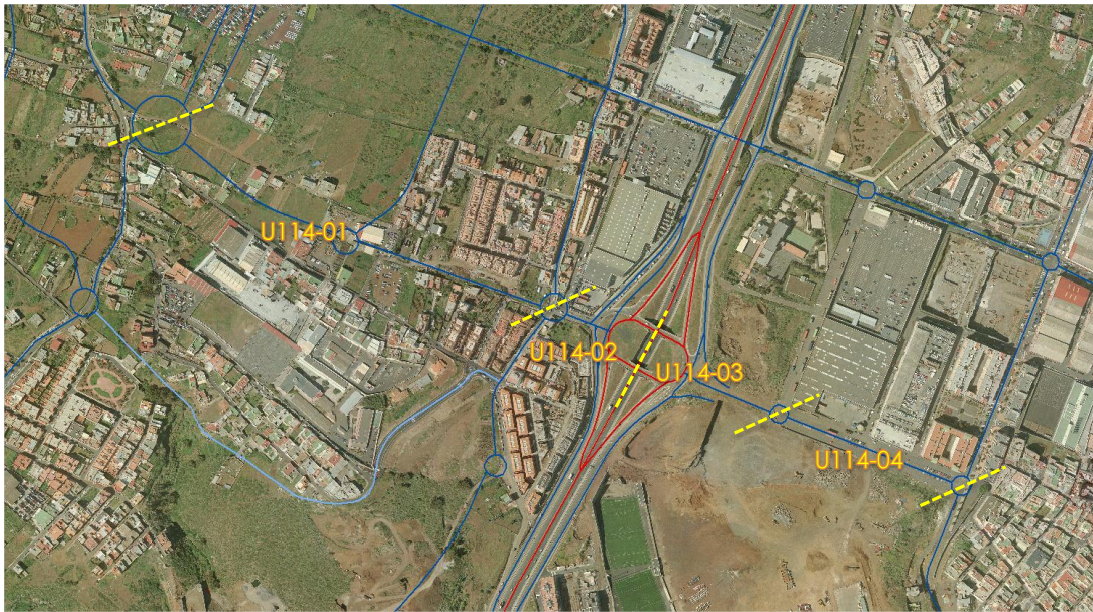


Figura U1-67: Tramificación del Eje U1-14

3.14.1. Tramo U114-01: Eje Central de Geneto – San Bartolomé de Geneto

El primer tramo comienza en la glorieta de unión de las dos calzadas del eje “Eje Central de Geneto” (U1-08) y discurre por una vía de nuevo trazado hasta la glorieta del eje “San Bartolomé de Geneto” (U1-09) situada frente al Enlace Montaña Pacho de la TF-2. Discurre en el borde sur del sector Interior Geneto 1 y San Bartolomé 2, estando formado por una vía de doble calzada, una por sentido de circulación, separadas mediante mediana ajardinada. Cada calzada está compuesta por dos carriles de circulación delimitados en el margen exterior por acera peatonal. En la mitad del tramo se sitúa la única intersección intermedia del mismo formada por una glorieta a nivel. A esta intersección llega, desde el norte, la calzada oeste del eje San Bartolomé de Geneto y utiliza la calzada sur del eje Bocatuerta para unirse con la calzada este de San Bartolomé en la glorieta final del tramo.

3.14.2. Tramo U114-02: San Bartolomé de Geneto – Autovía TF-2

El segundo tramo se desarrolla entre la glorieta final del primer tramo y la primera mitad del Enlace de Montaña Pacho sobre la Autovía TF-2, utilizando la superficie ocupada en la actualidad. De la glorieta inicial parten dos calzadas, una por sentido de circulación, separadas por mediana ajardinada con dos carriles de circulación y aceras en sus extremos.



Figura U1-68: Tramo U114-01



Figura U1-69: Tramo U114-02

En dirección al enlace de Montaña Pacho, los dos carriles acceden al enlace, también de doble carril, y ya dentro de él nace el vial de acceso a la TF-2 en dirección sur. Con anterioridad al enlace, existe una intersección que propicia el acceso desde el Eje Bocatuerta a la calzada oeste de la vía de servicio de la TF-2. En dirección a la glorieta inicial desde el enlace, únicamente parte un carril para el movimiento este-oeste de los vehículos para, posteriormente, unirse al carril de la calzada oeste de la vía de servicio. Ambos formarán la calzada que accede a la glorieta sobre la Carretera de San Bartolomé de Geneto.

3.14.3. Tramo U114-03: Autovía TF-2 – Calle San Juan Bosco

El tercer tramo parte desde la segunda mitad del Enlace Montaña Pacho hacia la intersección de la Calle San Juan Bosco, estando formada el eje por una doble calzada, separada por mediana ajardinada, con dos carriles de circulación y aceras peatonales.

En dirección oeste-este, tiene dos carriles que formarán la calzada sur del eje hasta el final del tramo. En la parte central se incorpora, mediante intersección a nivel, el carril este de

la calzada este de la vía de servicio de la TF-2. En dirección este-oeste, desde la glorieta final del tramo, la calzada norte parte con dos carriles, separándose a mitad del tramo de forma que el situado más al norte continuará como la calzada este de la vía de servicio en dirección norte, y el situado más al sur realizará la conexión del tramo con el Enlace Montaña Pacho.



Figura U1-70: Tramo U114-03

3.14.4. Tramo U114-04: Calle San Juan Bosco –Avenida El Paso

El último tramo discurre desde la Calle San Juan Bosco hasta la Avenida El Paso, utilizando tanto el trazado como la superficie de ocupación actual de la vía. El tramo mantiene la doble calzada, una por sentido de circulación, con mediana ajardinada de separación y dos carriles de circulación en cada calzada. Sin embargo, con respecto a los otros tramos, la sección se amplía al añadir estacionamiento de vehículos junto con aceras. Las intersecciones intermedias existentes se realizan en una de las dos calzadas, sin posibilidad de acceso directo a la contraria, mediante enlaces en “T” con las calles Teresa de Calcuta, Nuestra Señora de la Ternura y la de acceso/salida al Parque Dotacional previsto en el sector Parque Comercial. También, como acceso a la zona comercial, en la parte central del tramo, desde la calzada norte nace un carril que, mediante paso inferior por la calzada sur, le dará acceso rodado. En la calzada sur se prevén las entradas y salidas a dicha zona comercial y el parque urbano.



Figura U1-71: Tramo U114-04

3.15. U1-15: Borde Sur El Gramal

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo su función básica la de interconectar los viarios urbanos de primer nivel San Miguel de Geneto (U1-10) y Avenida El Paso-La Cuesta (U1-17). Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en dos tramos:

- a) Tramo U115-01: San Miguel de Geneto – San Bartolomé de Geneto
- b) Tramo U115-02: San Bartolomé de Geneto – Urbanización El Gramal Calle A

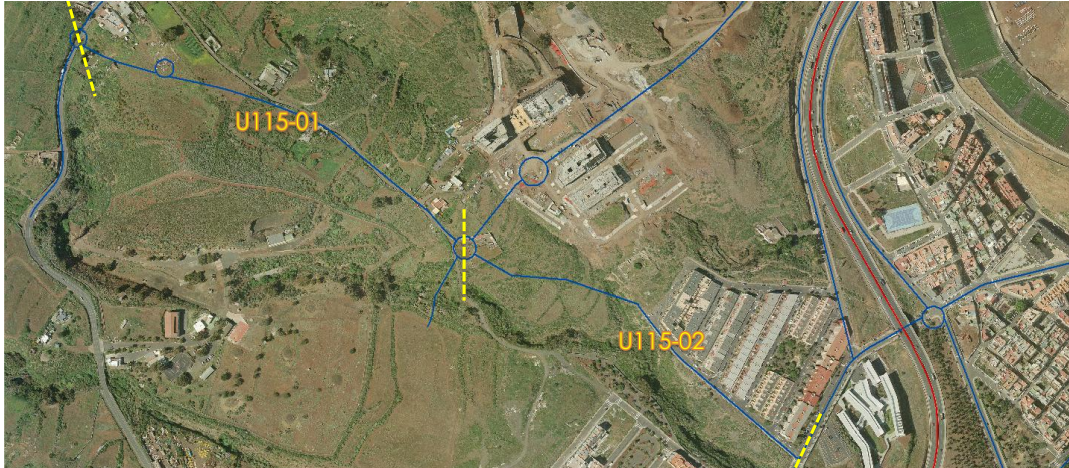


Figura U1-72: Tramificación del Eje U1-15

3.15.1. Tramo U115-01: San Miguel de Geneto – San Bartolomé de Geneto

El primer tramo de este eje comienza en la última glorieta prevista en el Eje San Miguel de Geneto (U1-10) situada en la intersección de las áreas La Piconera y La Vistilla, desarrollándose mediante una vía de nuevo trazado hasta la última glorieta del Eje San Bartolomé de Geneto (U1-09) en La Vistilla. Mediante la necesaria ocupación de terrenos, la vía estará formada por dos calzadas, una por sentido de circulación, separadas por mediana ajardinada. Cada calzada contará con dos carriles de circulación y acera en su margen exterior. Tanto los enlaces extremos como los intermedios serán mediante glorieta a nivel.



Figura U1-73: Tramo U115-01



3.15.2. Tramo U115-02: San Bartolomé de Gento – Urbanización El Gramal Calle A

Este segundo y último tramo mantiene la sección definida en el anterior y discurre hasta la intersección con la Calle A de La Urbanización El Gramal. Está formada por una vía, en la primera mitad del tramo, de nuevo trazado que discurre por el borde suroeste del sector La Vistilla hasta su intersección con la Calle Peatonal El Gramal; desde aquí hasta el final del tramo se desarrolla por el trazado actual de la misma. La intersección final del tramo se resuelve mediante un enlace en “T” con la Calle A de la Urbanización El Gramal. Al igual que el tramo anterior el viario está organizado mediante dos calzadas de doble carril con un único sentido separado mediante mediana ajardinada y aceras en los extremos sin aparcamientos.



Figura U1-74: Tramo U115-02



3.16. U1-16: Las Nieves – El Gramal – Los Andenes

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo su función básica la de interconectar el viario territorial de primer nivel Circunvalación Norte (T1-04) con el viario urbano de primer nivel Avenida El Paso – La Cuesta (U1-17). Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U116-01: Las Nieves – Vía Borde Barranco de Santos
- b) Tramo U116-02: Vía Borde Barranco de Santos – Carretera Santa Cruz-La Laguna
- c) Tramo U116-03: Carretera Santa Cruz-La Laguna – Calle Radioaficionado
- d) Tramo U116-04: Calle Radioaficionado – Enlace TF-5
- e) Tramo U116-05: Enlace TF-5 – Avenida La Libertad
- f) Tramo U116-06: Avenida La Libertad – Enlace Montaña Pacho
- g) Tramo U116-07: Enlace Montaña Pacho – Avenida El Paso-La Cuesta

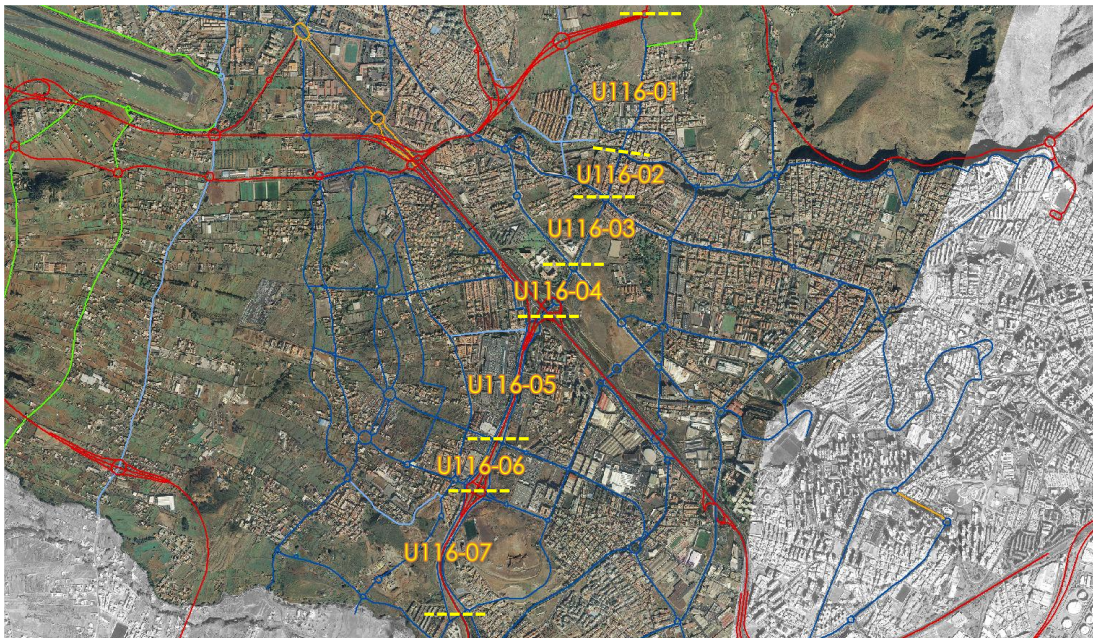


Figura U1-75: Tramificación Eje U1-16



3.16.1. Tramo U116-01: Las Nieves – Vía Borde Barranco de Santos

El primer tramo comienza en la vía de conexión del sector Las Nieves con la Circunvalación Norte y finaliza en la intersección de la Avenida de Las Palmeras con el eje Vía Borde Barranco de Santos, discurriendo por los sectores Las Nieves y Finca España. Para ello se utiliza el trazado actual de la Calle Las Nieves y Avenida de Las Palmeras y, manteniendo también la ocupación actual de las mismas, se conforma la vía de una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras en ambos márgenes y zonas de estacionamiento. Las intersecciones intermedias con el viario que accede al eje se realiza mediante “enlace en T” salvo la correspondiente con las calles Tacoronte, San Juan de la Rambla y la calle de nuevo trazado situada al norte de la calle Arona. La situada a la altura de la calle Tacoronte se desarrolla una glorieta ovalada, de diseño similar a la actual, para ordenar dicha intersección. El resto se resuelven mediante glorietas a nivel.



Figura U1-76: Tramo U116-01

3.16.2. Tramo U116-02: Vía Borde Barranco de Santos – Carretera Santa Cruz-La Laguna

El segundo tramo se desarrolla entre las intersecciones de la Avenida de Las Palmeras con la Vía Borde Barranco de Santos y la Carretera General Santa Cruz – La Laguna, realizándose ambas intersecciones mediante glorietas a nivel, la primera de ellas de nueva creación y la segunda de diseño similar al actual. El tramo, que discurre en el interior del sector Finca España, discurre por el trazado actual de la Avenida de Las Palmeras sin necesidad de nuevas afecciones de terreno, y está formado, al igual que en la actualidad, por dos calzadas, una por sentido de circulación, con un carril, zona de estacionamiento y aceras en los márgenes. La separación entre ambas calzadas está formada por una mediana ajardinada. Las intersecciones intermedias del tramo, con la Calle Manuel Santaella, en la calzada este, y con la Urbanización El Corralito, en la calzada oeste, se resuelven mediante enlaces en T con sus respectivas calzadas sin posibilidad de conexión directa con la calzada contraria.



Figura U1-77: Tramo U116-02

3.16.3. Tramo U116-03: Carretera Santa Cruz-La Laguna – Calle Radioaficionado

Este tercer tramo, que discurre por los sectores Las Mantecas Norte y Campus Guajara, se desarrolla en el trazado actual de la Avenida Cesar Manrique entre las intersecciones con la Carretera General Santa Cruz – Laguna y con la Calle Radioaficionado. El tramo, al igual que en la actualidad, está formado por una vía de doble calzada, una por sentido de circulación, con rambla central. En los márgenes exteriores de cada calzada se completa la sección mediante zona para estacionamiento de vehículos y acera peatonal. Las intersecciones de los extremos se definen de forma similar a las existentes en la actualidad, es decir, se realizan las intersecciones mediante glorietas a nivel.

Se debe recordar, que la intersección con la Carretera Santa Cruz – La Laguna, además de glorieta a nivel para realizar la intersección con el eje que nos ocupa, presenta un paso inferior para mejorar la circulación y reducir la congestión del mismo, para los vehículos que no necesiten participar del enlace en sus movimientos.



Figura U1-78: Tramo U116-03

3.16.4. Tramo U116-04: Calle Radioaficionado – Enlace TF-5

Este cuarto tramo, manteniendo el trazado actual de la Avenida Cesar Manrique, discurre desde la intersección con la Calle Radioaficionado hasta el paso elevado sobre la Autopista TF-5. El tramo está formado por una vía de doble calzada con separación mediante mediana peatonal. Cada calzada está destinada a un sentido de la circulación y está dotada de doble carril y acera peatonal en su margen exterior.

El tramo finaliza en el enlace sobre la Autopista TF-5, paso superior tipo pesa, que mantiene la sección actual del paso elevado y la del tramo. También se mantiene la tipología de las glorietas que forman la pesa, así como los movimientos de vehículos que se desarrollan en la actualidad. A partir de este tramo, ya en la glorieta del enlace situado en el margen suroeste del enlace, en las proximidades de la zona comercial, los dos movimientos de tráfico el eje se separan a cada lado de la Autovía TF-2, convirtiéndose en la vía de servicio de la misma.



Figura U1-79: Tramo U116-04

3.16.5. Tramo U116-05: Enlace TF-5 – Avenida La Libertad

Este quinto tramo, incluido dentro del sector Parque Comercial, se desarrolla desde la glorieta sur del paso elevado sobre la TF-5 hasta la intersección con la Avenida La Libertad, utilizando el trazado actual de las dos calzadas que forman la vía de servicio de la TF-2. Ambas calzadas están formadas por dos carriles de circulación con acera peatonal en los márgenes. La calzada de sentido sur posee dos intersecciones intermedias con el viario urbano de la zona (Carretera General del Sur y Calle Alcampo), resueltas mediante enlaces en “Y” y “T”, mientras que, con tipología similar, la calzada de sentido norte posee únicamente una intersección intermedia (Camino La Hornera). La intersección de ambas calzadas con la Avenida La Libertad se resuelve mediante glorieta elevada, pasando por encima de la TF-2, posibilitan el cambio de sentido entre la calzada sur y la calzada norte de la vía de servicio. La actual TF-2 se sotera de modo que encima tenga uso verde eliminando la cicatriz producida por la autovía TF-2.



Figura U1-80: Tramo U116-05

3.16.6. Tramo U116-06: Avenida La Libertad –Enlace Montaña Pacho

Este sexto tramo, mantiene la sección para ambas calzadas definida en el tramo anterior, y se desarrolla entre la intersección de la Avenida La Libertad y el Enlace de Montaña Pacho. Todo ello dentro del sector Parque Comercial. Ambas calzadas, en las proximidades del Enlace de Montaña Pacho, separan los dos carriles de circulación de forma que uno de ellos participa plenamente de los movimientos del enlace, junto con los ramales de salida de la TF-2 y el Eje Bocatuerta (U1-14), mientras que el otro, el más cercano a la TF-2, proporciona paso directo al otro lado del enlace mediante el correspondiente paso inferior.

El enlace Montaña Pacho mantiene la tipología actual y presenta limitación con respecto al diseño actual ya que se elimina el acceso directo desde el mismo a las calzadas de la vía de servicio. Este movimiento se realiza utilizando el Eje Bocatuerta que proporciona acceso a ambas con anterioridad al enlace propiamente dicho. Con esta modificación, junto con el paso inferior para la continuidad de la vía de servicio, se pretende agilizar el flujo de vehículos del enlace en horas punta.



Figura U1-81: Tramo U116-06



3.16.7. Tramo U116-07: Enlace Montaña Pacho – Avenida El Paso-La Cuesta

El último tramo del eje, discurre por el trazado actual de las calzadas de la vía de servicio, manteniendo la sección de los dos anteriores tramos, y finaliza en la intersección de ambas con el eje Avenida El Paso – La Cuesta (U1-17). El tramo está incluido en los sectores Parque Comercial, en su extremo suroeste, Los Andenes y El Gramal. La calzada de dirección sur no presenta cruces intermedios hasta la parte final del tramo en la que, mediante enlaces en “T”, se producen intersecciones con la Calle Peatonal y Calle A de la Urbanización El Gramal. Por su parte, la calzada de dirección norte presenta dos intersecciones intermedias, resueltas mediante enlaces en “Y”, con el Camino Los Andenes y la Avenida San Martín de Porres, mientras que la intersección final de tramo se resuelve mediante glorieta a nivel con el eje Avenida El Paso – La Cuesta.



Figura U1-82: Tramo U116-07



3.17. U1-17: Avenida El Paso – La Cuesta

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo su función básica la de interconectar el viario territorial de primer nivel Circunvalación Norte (T1-04) con el viario urbano de primer nivel Avenida El Paso – La Cuesta (U1-17). Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U117-01: Vía Borde Barranco de Santos – Carretera Santa Cruz-La Laguna
- b) Tramo U117-02: Carretera Santa Cruz-La Laguna – Camino Las Mantecas
- c) Tramo U117-03: Camino Las Mantecas – Autopista TF-5
- d) Tramo U117-04: Camino Las Mantecas – Calle Radioaficionados
- e) Tramo U117-05: Paso inferior Autopista TF-5
- f) Tramo U117-06: Autopista TF-5 – Avenida La Libertad
- g) Tramo U117-07: Avenida La Libertad –Eje Bocatuerta
- h) Tramo U117-08: Eje Bocatuerta – Eje Las Nieves-Los Andenes-El Gramal
- i) Tramo U117-09: Eje Las Nieves-El Gramal – Límite Municipal Santa Cruz.

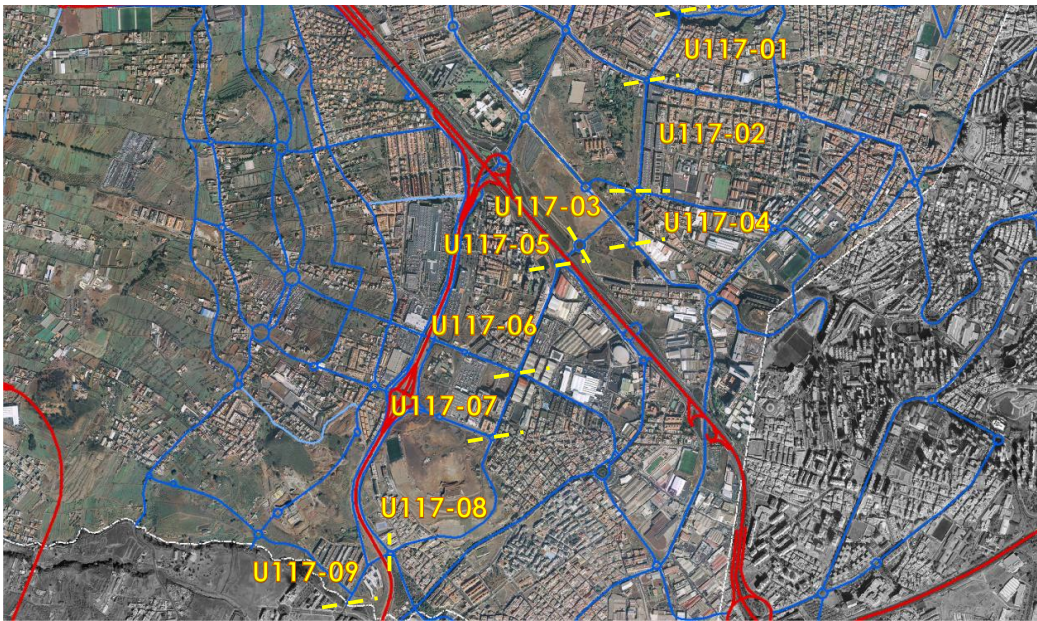


Figura U1-83: Tramificación del Eje U1-17

3.17.1. Tramo U117-01: Vía Borde Barranco de Santos – Carretera Santa Cruz-La Laguna

Este primer tramo discurre desde la Glorieta prevista en la Vía Borde Barranco de Santos en la zona sur del sector La Piterita hasta la glorieta de intersección de la Carretera General Santa Cruz-La Laguna con la Transversal Primera Las Mantecas en el extremo noreste del sector Las Mantecas Norte. El tramo utiliza el trazado como la superficie de ocupación actual de la Calle Montaña Tachiche salvo en el extremo norte del tramo que se trata de una vía de nuevo trazado para cruzar el Barranco de Santos.

Tanto en la parte que utiliza la superficie de la Calle Montaña Tahiche como su prolongación hasta la Carretera General, debido a la estricta sección, la vía únicamente cuenta con un carril de circulación (dirección norte) con aceras en ambos márgenes. Sin embargo, el



tramo de nuevo trazado estará formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido, con aceras peatonales en ambos márgenes.



Figura U1-84: Tramo U117-01

3.17.2. Tramo U117-02: Carretera Santa Cruz-La Laguna – Camino Las Mantecas

El segundo tramo discurre desde la intersección con la Carretera Santa Cruz – La Laguna hasta la intersección con el Camino Las Mantecas, ambas configuradas como glorietas a nivel, utilizando el trazado y la ocupación de la Transversal Primera Las Mantecas. Debido a su superficie de ocupación, el tramo está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido, con aceras peatonales y zonas de estacionamiento de vehículos en ambos márgenes (en línea y en oblicuo). La glorieta final, con este eje pasará a estar completa ya que, en la actualidad, está configurada como una semiglorieta debido a la ausencia de intersecciones desde el margen sur de la misma. Todo el tramo se desarrolla en el sector Las Mantecas Norte, en su frontera con el sector La Cuesta Centro.



Figura U1-85: Tramo U117-02

3.17.3. Tramo U117-03: Camino Las Mantecas – Autopista TF-5

El tercer tramo se desarrolla en el interior del sector Las Mantecas Norte, y conecta el Camino Las Mantecas con la glorieta oeste del enlace del Polígono de Los Majuelos de la Autopista TF-5. Se trata de una vía de nuevo trazado, que en su punto central discurre bajo la Calle Radioaficionado por un paso inferior existente, dotada de una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales en ambos márgenes. Las intersecciones de los extremos se realizan mediante glorietas a nivel existentes en la actualidad.

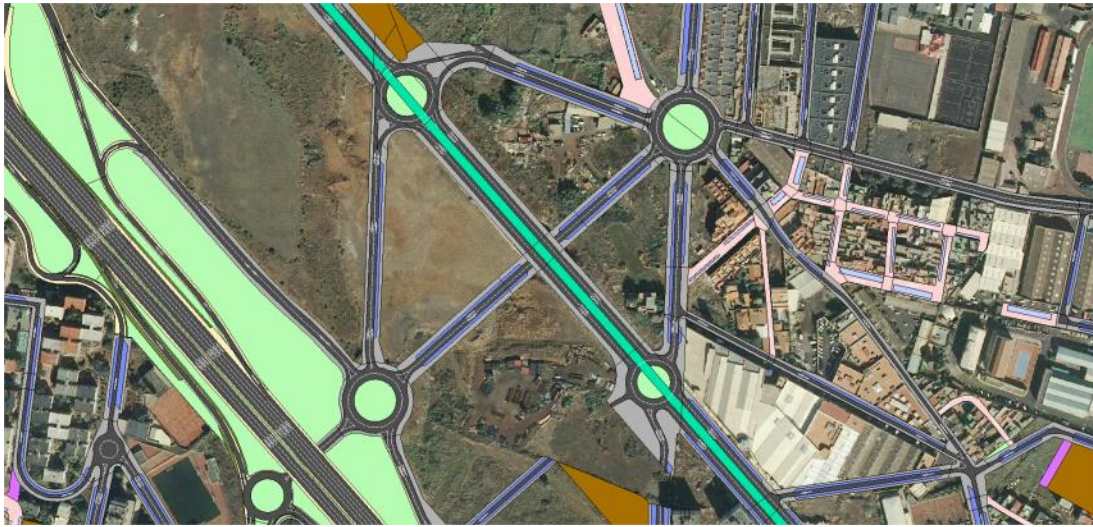


Figura U1-86: Tramo U117-03

3.17.4. Tramo U117-04: Camino Las Mantecas – Calle Radioaficionados

Comienza este cuarto tramo en la glorieta del Camino de Las Mantecas y, mediante una vía de nuevo trazado como prolongación de la Transversal Primera Las Mantecas, continúa en dirección sur hasta intersectar a la Calle Radioaficionado, donde se ordenará mediante glorieta a nivel. Esta vía de nuevo trazado se situará en el límite del sector Las Mantecas Norte con las Mantecas Sur y estará formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido, con aceras y aparcamientos en línea en ambos márgenes.



Figura U1-87: Tramo U117-04



3.17.5. Tramo U117-05: Paso inferior Autopista TF-5

El quinto tramo se corresponde con la conexión, bajo la autopista, de las dos glorietas que forman el Enlace del Polígono de Los Majuelos. Utilizando el trazado y ocupación actual del mismo, está formado por una calzada de doble carril, uno por sentido, con aceras peatonales en ambos márgenes, sin aparcamientos.



Figura U1-88: Tramo U117-05

3.17.6. Tramo U117-06: Autopista TF-5 – Avenida La Libertad

El quinto tramo del eje, discurre por el trazado actual de la Avenida El Paso entre la glorieta suroeste del Enlace de Los Majuelos, bajo la TF-5, hasta la intersección con la Avenida La Libertad. Este enlace, que en la actualidad está regulado por semáforos, se realiza mediante glorieta a nivel. La vía, modificando la sección actual de la vía sin necesidad de nuevas ocupaciones, se ordena mediante dos calzadas, de dos carriles cada una, separadas por mediana ajardinada y limitadas exteriormente por aceras peatonales y zonas de estacionamiento de vehículos en línea.

Este tramo discurre por el límite este del Sector Majuelos-Chumberas con Majuelos Industrial. Todas las intersecciones intermedias con el viario transversal al mismo se realizan mediante enlaces en “T” sin posibilidad de cambiar el sentido de circulación, debido a la continuidad de la mediana, de acceso a la calzada contraria a la intersección.

En la primera parte del tramo, en la dirección de circulación norte, la calzada este, una vez sobrepasada la intersección con la Calle Fernando Díaz Cutillas, aumenta el número de carriles a tres de forma que el situado más al este proporciona acceso directo al sentido descendente de la vía de servicio de la Autopista TF-5, mientras que los otros dos, además de continuar el recorrido del eje, proporcionan acceso al sentido descendente de la Autopista TF-5, tal y como sucede en la actualidad.

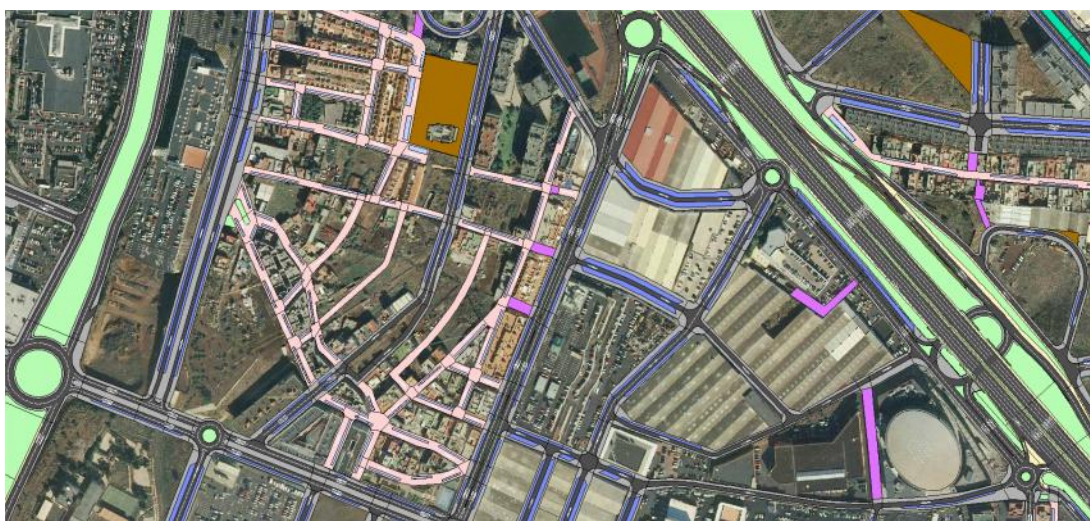


Figura U1-89: Tramo T117-06

3.17.7. Tramo U117-07: Avenida La Libertad –Eje Bocatuerta

El séptimo tramo, nuevamente manteniendo el trazado de la vía, discurre entre la intersección con la Avenida La Libertad y la Prolongación del Eje Bocatuerta dentro del Sector Chimisay. La intersección con esta última se realiza mediante glorieta a nivel y todo el tramo se desarrolla con la misma sección transversal que el tramo anterior.

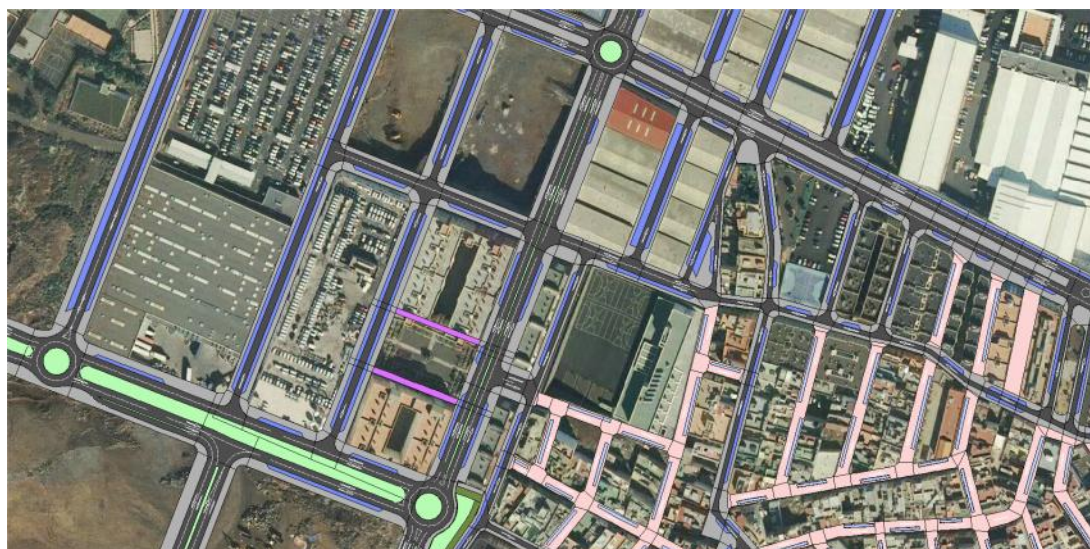


Figura U1-90: Tramo U117-07

3.17.8. Tramo U117-08: Eje Bocatuerta – Eje Las Nieves-Los Andenes-El Gramal

El octavo tramo situado entre la intersección con la Prolongación del Eje Bocatuerta y la intersección con la Carretera General del Sur discurre por una vía de nueva construcción, dotada de la misma sección que el tramo anterior, cuyo trazado es paralelo al límite de los sectores Chimisay – Parque Comercial, en el interior del primero.

En este tramo de nuevo trazado no existe conexión con el viario urbano de Chimisay, mientras que, además de las glorietas de los extremos, las únicas intersecciones del tramo se



produce con la Avenida San Martín de Porres, con sentido permitido únicamente hacia el oeste, y con el Camino Los Andenes, con sentido de cruce hacia los dos lados al estar controlado, mediante semáforos. La conexión con la Carretera General del Sur se resuelve mediante glorieta a nivel, siendo éste el punto de comienzo de la vía de servicio este de la TF-2.



Figura U1-91: Tramo U117-08

3.17.9. Tramo U117-09: Eje Las Nieves-El Gramal – Límite Municipal con Santa

El noveno y último tramo discurre desde la glorieta de intersección con la Carretera General hasta el límite municipal. El trazado del tramo coincide con el que presenta la Calle Urbanización Gramal A y su misma sección, ya que desde la intersección con la Carretera General del Sur, debido a la anchura del paso inferior de la TF-2, la vía está formada por una calzada de dos carriles con acera a ambos lados, disponiendo aparcamiento en línea cuando el ancho de la calle lo permite.



Figura U1-92: Tramo U117-09

3.18. U1-18: Avenida de Los Majuelos

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo su función básica la de interconectar el viario urbano de primer nivel Avenida El Paso – La Cuesta (U1-17) con el viario territorial de primer nivel TF-2 (T1-03) en el Límite Municipal de Santa Cruz de Tenerife.

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U118-01: Paso Inferior Autopista TF-5
- Tramo U118-02: Enlace Las Chumberas – Avenida de Los Majuelos
- Tramo U118-03: Avenida de Los Majuelos – Avenida La Libertad
- Tramo U118-04: Avenida La Libertad – Carretera General del Sur
- Tramo U118-05: Carretera General del Sur – Límite Municipal con Santa



Figura U1-93: Tramificación del Eje U1-18

3.18.1. Tramo U118-01: Paso Inferior Autopista TF-5

El comienzo del eje se corresponde con el actual paso inferior de la Autopista TF-5 que conecta el margen oeste, a la altura del Pabellón de Deportes Santiago Martín, con el margen este de la autopista. Se trata de una glorieta inferior, con forma de hipódromo, con dos carriles de circulación y aceras peatonales en ambos márgenes. En el margen oeste de la misma, la circulación de vehículos desde los primeros tramos de este eje, tienen la posibilidad de circular hacia el norte o hacia el sur, siendo éste último movimiento el correspondiente al eje que nos ocupa.



Figura U1-94: Tramo U118-01

3.18.2. Tramo U118-02: Enlace Las Chumberas – Avenida de Los Majuelos

El segundo tramo se corresponde con el trazado de la Calle Las Macetas, tramo de la vía de servicio del margen oeste de la Autopista TF-5 situada entre el paso inferior del Enlace Las Chumberas y la glorieta actual de acceso a la Avenida de Los Majuelos. El tramo, situado en el sector Majuelos Industrial, está formado por una vía de doble calzada, una por sentido de circulación, con separación mediante mediana ajardinada. Cada calzada posee dos carriles de circulación y acera en los márgenes de la vía. Todo ello manteniendo tanto el trazado como la ocupación actual de la vía. Mediante la glorieta del final del tramo, además de la continuidad del eje urbano, se posibilita el acceso a la Autopista TF-5 en sentido sur, el acceso desde el sentido norte de la autopista al eje, así como la conexión con la Calle San Bernardo y la Calle Mercedes Las Torres.

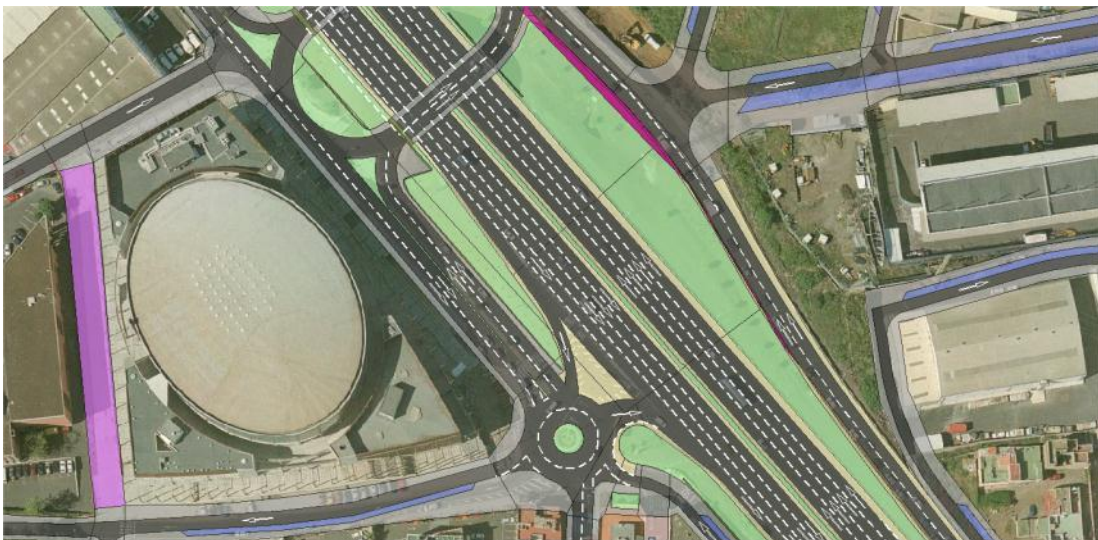


Figura U1-95: Tramo U118-02



3.18.3. Tramo U118-03: Avenida de Los Majuelos – Avenida La Libertad

El tercer tramo comienza en la glorieta situada frente al Pabellón de Deportes Santiago Martín y discurre por el trazado actual de la Avenida de Los Majuelos hasta la intersección con la Avenida La Libertad. Manteniendo la anchura de la vía, se modifica la sección actual para convertirla en una calzada de dos carriles, uno por sentido, con aceras peatonales a ambos lados. En este tramo existen un total de seis intersecciones con el viario urbano, solventadas todas ellas mediante intersecciones en T a nivel.



Figura U1-96: Tramo U118-03

3.18.4. Tramo U118-04: Avenida La Libertad – Carretera General del Sur

El cuarto tramo discurre entre la Avenida La Libertad y la Carretera General del Sur, en las proximidades del término municipal de Santa Cruz. En este tramo, la vía cambia su sección con respecto al anterior y mantiene la actual de forma de estar compuesta por una doble calzada con dos carriles y mediana peatonal, con aceras peatonales en los márgenes exteriores de ambas calzadas, sin posibilidad de disponer aparcamiento. Periódicamente, existen conexiones entre ambas calzadas que permiten realizar cambios de sentido de la circulación. Por otra parte, en la mediana peatonal se prevé el trazado un carril bici que, partiendo de la Avenida La Libertad se conectará con el previsto en el Plan General de Santa Cruz de Tenerife una vez sobrepasado el límite municipal. La glorieta inicial del tramo la forman está formada por un rediseño del grupo de enlaces actual situado entre la Calle Los Custodios y el Camino de Los Pescadores con la Avenida de Los Majuelos. Con este nuevo diseño se pretende mejorar, principalmente la última intersección dotándola de la agilidad propia de las glorietas.

3.18.5. Tramo U118-05: Carretera General del Sur – Límite Municipal con Santa Cruz

El quinto y último tramo del eje discurre desde la intersección de la Avenida de Los Majuelos hasta el cruce de la vía con el Límite Municipal de Santa Cruz de Tenerife, donde se conecta con el eje previsto en el PGO de dicho municipio, en el sur del sector Los Andenes. Este tramo del eje mantiene todas las características del tramo anterior; es decir, en el trazado actual de la vía y sin necesidad de nuevas afecciones de terreno, la vía está formada por dos calzadas, separadas por mediana peatonal con zonas verdes y carril bici, con dos carriles de circulación cada calzada y acera peatonal en los márgenes exteriores de la vía, sin banda de aparcamiento en ninguno de los laterales.



Figura U1-97: Tramo U1118-04 hasta la Avda. de San Martín Porres



Figura U1-98: Tramo U118-Tramo 04 y 05

3.19. U1-19: Carretera La Cuesta - Taco

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo su función básica la de interconectar dos viarios urbanos de primer nivel: la Carretera Santa Cruz – La Laguna (U1-29) con la Carretera General del Sur (U1-21). Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U119-01: Carretera Santa Cruz-Laguna – Urbanización La Florida
- b) Tramo U119-02: Urbanización La Florida – Calle Radioaficionado
- c) Tramo U119-03: Calle Radioaficionado – Autopista TF-5
- d) Tramo U119-04: Autopista TF-5 – Eje Avenida La Libertad
- e) Tramo U119-05: Eje Avenida La Libertad – Carretera General del Sur

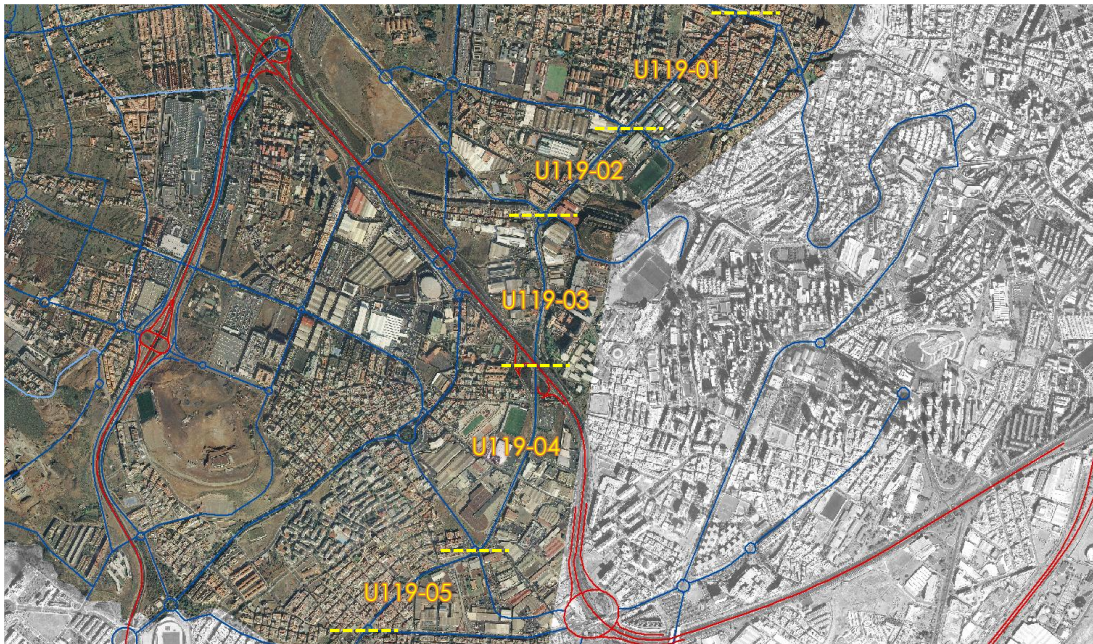


Figura U1-99: Tramificación del Eje U1-19

3.19.1. Tramo U119-01: Carretera Santa Cruz-Laguna – Urbanización La Florida

El primer tramo comienza en la intersección de la Carretera General La Cuesta – Taco con la Carretera General Santa Cruz – La Laguna. Con la misma ocupación que posee la vía en la actualidad, se trata de un viario de doble calzada, con un carril cada, separada por mediana ajardinada y aceras peatonales en los márgenes exteriores de cada calzada. La mediana ajardinada en sobre la que se ubica el trazado de la Línea 2 del Tranvía de Tenerife. El tramo se desarrolla en el límite este del sector La Cuesta Centro con el sector Vistabella.

La intersecciones de los extremos, la correspondiente con la Carretera General Santa Cruz – Laguna y con la Urbanización La Florida, se resuelven mediante glorietas a nivel, mientras que las intersecciones del interior del tramo se resuelven mediante cruces en “T” para impedir el cruce de la línea del tranvía por los vehículos. De esta forma, los cambios de sentido se realizarán en las glorietas previstas en el viario.

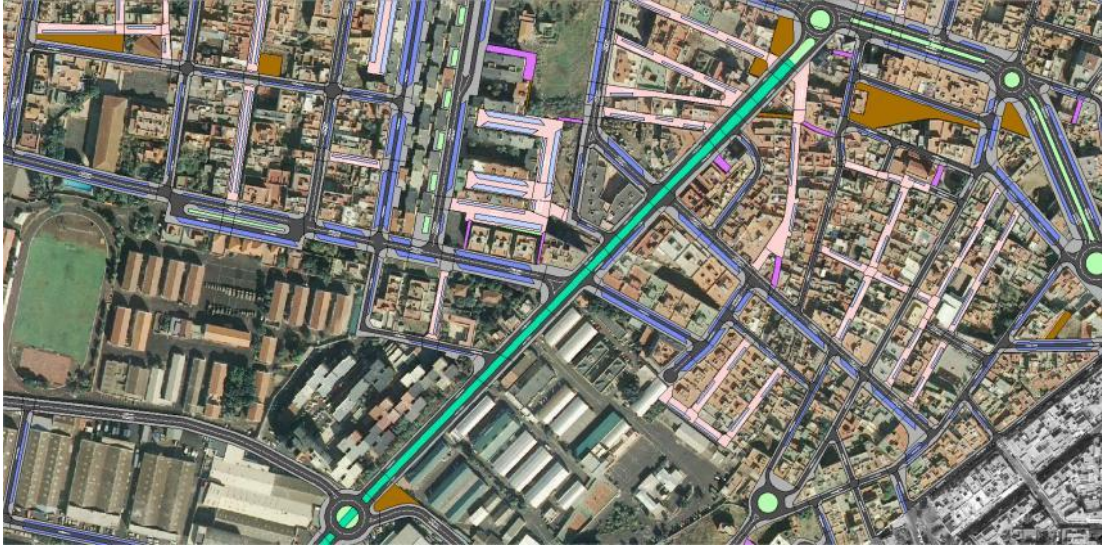


Figura U1-100: Tramo U119-01

3.19.2. Tramo U119-02: Urbanización La Florida – Calle Radioaficionado

El segundo tramo discurre desde la glorieta final del tramo anterior hasta la intersección, también mediante glorieta a nivel, de la Carretera General La Cuesta-Taco con el Camino de Las Mantecas (Calle Radioaficionado), manteniéndose en todo momento el trazado y la ocupación actual de la Carretera. Se mantiene la sección tipo de la vía del tramo anterior, así como los criterios de cruce de las vías transversales al eje. El tramo discurre junto al límite de los sectores Ofra-Hospital y Las Mantecas Sur. El trazado de la línea 2 del tranvía, al igual que ocurre en la actualidad, discurre en superficie hasta llegar a la glorieta final en la que, mediante paso subterráneo, se une con la línea 1 para solventar este cruce.



Figura U1-101: Tramo U119-02

3.19.3. Tramo U119-03: Calle Radioaficionado – Autopista TF-5

El tercer tramo, manteniendo el trazado y la ocupación de la Carretera General La Cuesta-Taco, discurre desde la intersección con el Camino de Las Mantecas hasta el cruce de la misma bajo la Autopista TF-5. La vía está formada, como continuación del tramo anterior, por una doble calzada, una por sentido, separada por mediana ajardinada, con dos carriles de



circulación para cada sentido limitados por acera peatonal. En las zonas en las que la superficie ocupada lo posibilita, se acondicionarán estacionamiento de vehículos, tanto en línea como en batería. Los criterios de cruce se mantienen con respecto al tramo anterior, por lo que desde cualquier vía se imposibilitará el acceso a la dirección de tráfico de la calzada contraria, salvo en las correspondientes glorietas previstas al efecto. Tanto el paso inferior de acceso al hospital en sentido sur, como los accesos a la Autopista TF-5 se mantienen tal y como están definidos en la actualidad, con pequeños ajustes.



Figura U1-102: Tramo U119-03

3.19.4. Tramo U119-04: Autopista TF-5 – Eje Avenida La Libertad

El cuarto tramo se desarrolla desde el paso inferior de la Carretera La Cuesta-Taco la intersección, mediante glorieta a nivel, situada a la altura de la Calle Las Industrias, en las proximidades de las cocheras del tranvía. La carretera, al igual que en la actualidad, comienza con dos calzadas, una por sentido, separadas por la zona ajardinada destinada al trazado del tranvía, y dotadas de dos carriles de tráfico cada una con dos carriles. Ambas calzadas están limitadas exteriormente por amplias aceras peatonales. Esta situación se modifica a la altura de la intersección con el Camino de Los Pescados, pasando a un carril en cada calzada.



Figura U1-103: Tramo U119-04

3.19.5. Tramo U119-05: Eje Avenida La Libertad – Carretera General del Sur

El quinto y último tramo discurre, por el trazado actual de la carretera La Cuesta – Taco, desde el final del tramo anterior hasta la intersección con la Carretera General El Rosario. Esta intersección final se resuelve mediante glorieta a nivel. La vía continúa con la sección final del tramo anterior definida (un carril de circulación en cada calzada), y se mantienen los criterios para los cruces intermedios de las vías. Salvo el tramo comprendido entre la Carretera General del Rosario y la calle Venezuela, en la que la calzada sur se peatonaliza debido fomentando el desarrollo comercial consolidado en dicha zona, desviando los tráficos rodado a través de la Carretera general del Rosario y subiéndolo por la calle San Jose Obreiro.

La intersección de la Carretera La Cuesta-Taco con la Calle San José Obrero se mantiene la glorieta ejecutada recientemente facilitando los movimientos entre los ejes U1-21 "Carretera General del Sur" y el actual eje.

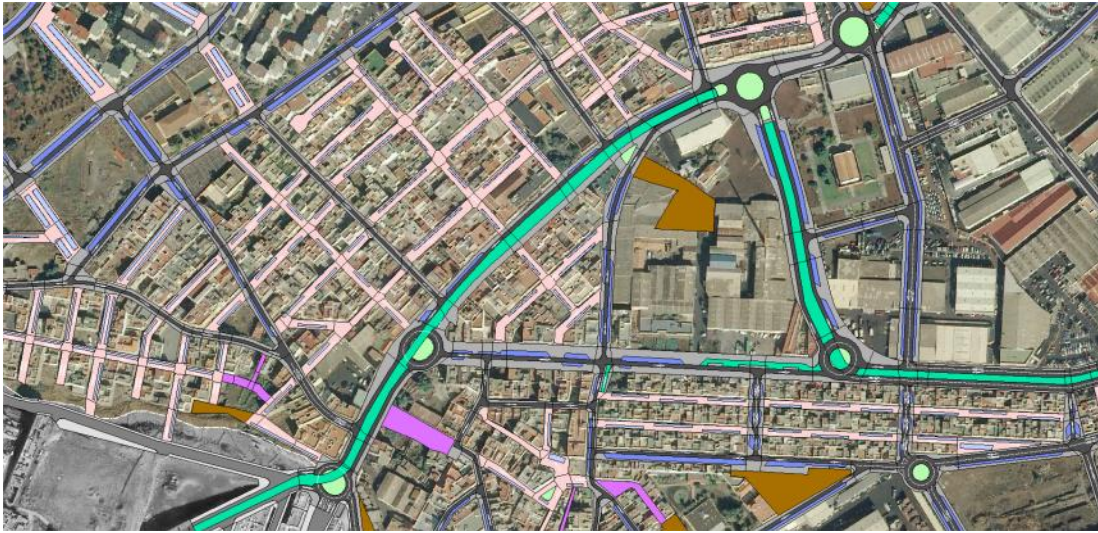


Figura U1-104: Tramo U119-05



3.20. U1-20: Vía de Servicio TF-5

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo su función básica la de interconectar dos viarios urbanos de primer nivel: Avenida El Paso – La Cuesta (U1-17) con Avenida Los Majuelos (U1-18).

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U120-01: Avenida El Paso – Calle Tijarafe
- b) Tramo U120-02: Calle Tijarafe – Enlace Las Chumberas



Figura U1-105: Tramificación del Eje U1-20

3.20.1. Tramo U120-01: Avenida El Paso – Calle Tijarafe

El primer tramo comienza en la glorieta existente en el eje “Avenida El Paso – La Cuesta”, en el margen sur de la autopista TF-5, y finaliza en la glorieta de intersección con la Calle Fernando Díaz Cutillas y Calle Tijarafe.

El tramo utiliza tanto el trazado como la superficie de ocupación actual de la vía de servicio. Se ordena con una calzada de dos carriles, ambos del mismo sentido (sur), con arcén y acera exterior. Esta situación se mantiene hasta la parte central del mismo, hasta que el carril norte se convierte en ramal de aceleración de la Autopista TF-5 en sentido Santa Cruz de Tenerife y el carril sur se dirige hacia la Calle Las Macetas. Todas las intersecciones se realizan a nivel, tanto mediante glorietas como enlaces en “Y”.

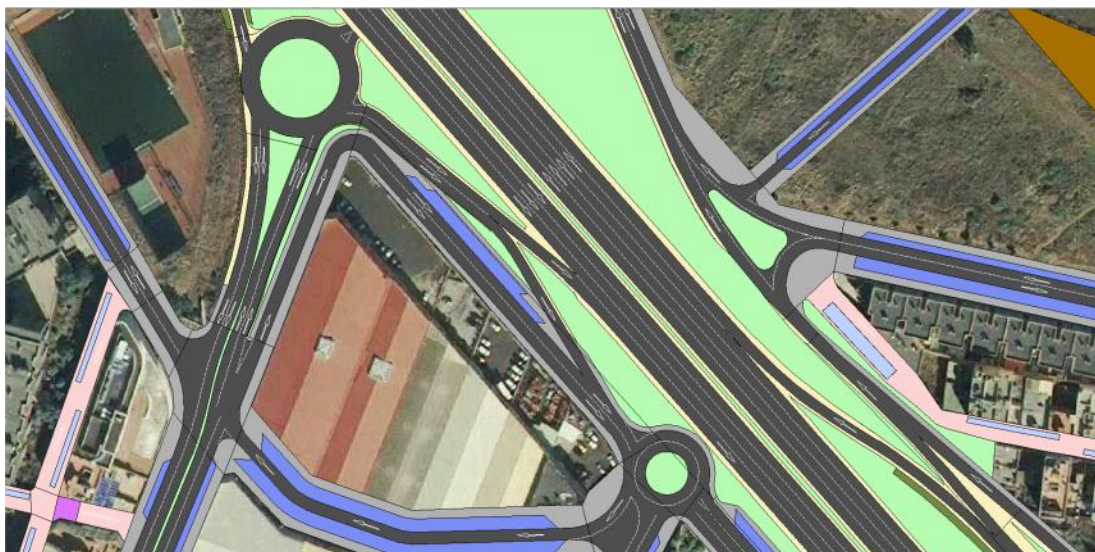


Figura U1-106: Tramo T120-01

3.20.2. Tramo U120-02: Calle Tijarafe – Enlace Las Chumberas

El segundo tramo, partiendo de la glorieta final del primero, discurre por el trazado y la superficie ocupada actual de la Calle Las Macetas hasta su intersección con el Enlace de Las Chumberas. En este tramo, la vía está formada por una calzada de tres carriles, dos para el sentido sur del tráfico y uno para el sentido norte, con aceras peatonales en ambos márgenes y estacionamiento de vehículos en el lateral norte del eje.

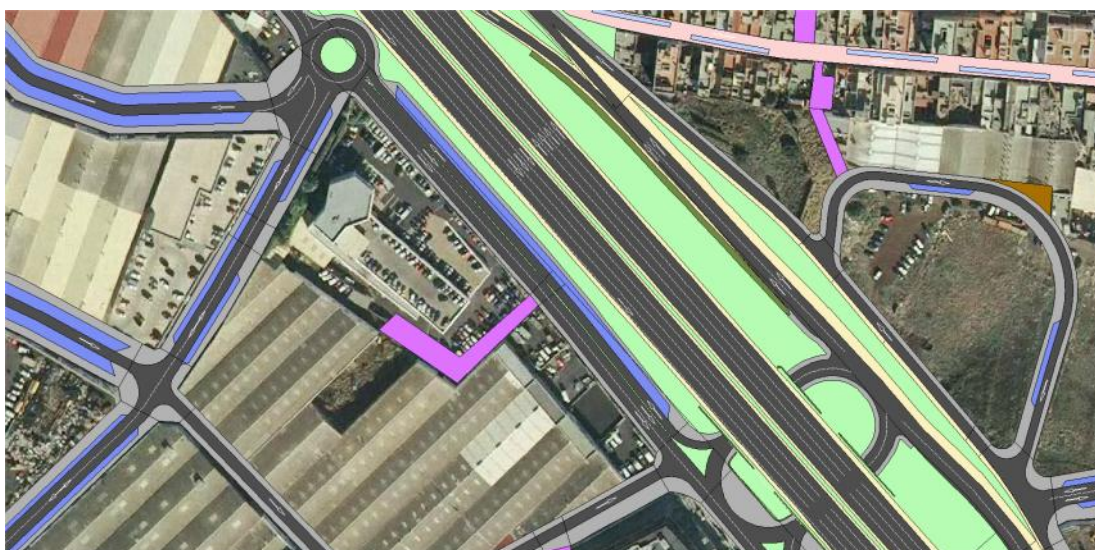


Figura U1-107: Tramo T120-02

3.21. U1-21: Carretera General del Sur

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo su función básica la de interconectar el viario territorial de primer nivel Autopista del Norte (T1-01) con Santa Cruz, al este y al oeste. Este eje, además, sirve de conexión con el viario del T.M. de Santa Cruz de Tenerife de similares características y función, tanto en su trazado este como oeste.

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U121-01: Autopista TF-5 – Calle San José Obrero
- Tramo U121-02: Calle San José Obrero – Carretera General La Cuesta-Taco
- Tramo U121-03: Carretera General La Cuesta-Taco – Límite con Santa Cruz



Figura U1-108: Tramificación del Eje U1-21

3.21.1. Tramo U121-01: Autopista TF-5 – Calle San José Obrero

El primer tramo del eje comienza en el nuevo enlace previsto sobre la Autopista TF-5 como intersección de la misma con la Carretera General del Sur. Este enlace, a pesar de encontrarse ubicado en el T.M. de Santa Cruz de Tenerife, se considera necesaria su remodelación y ampliación para mejorar la fluidez del tráfico que accede al mismo desde la Autopista como de los nuevos ejes urbanos estructurantes previstos en el presente PGO. La descripción de este enlace se realiza en la ficha correspondiente al eje Autopista del Norte (T1-01).

Desde el mencionado enlace, el primer tramo discurre hacia el oeste utilizando el trazado actual de la Carretera del Rosario, así como la superficie ocupada actualmente, hasta la intersección con la Calle San José Obrero, intersección en la que la línea 1 del tranvía realiza el giro hacia el norte en la actualidad. Todo ello situado en el límite norte del sector Taco – San Luis Gonzaga



Figura U1-109: Tramo U121-01

3.21.2. Tramo U121-02: Calle San José Obrero – Carretera General La Cuesta-Taco

El segundo tramo discurre, desde el final del primero, por el trazado actual de la Carretera General El Rosario hasta su intersección con la Avenida de Taco. La vía en este tramo está formada por una calzada de un carril para el sentido de tráfico oeste-este, con amplias aceras peatonales y zonas de estacionamiento en ambos márgenes de la vía. Las intersecciones de los extremos del tramo quedan resueltas mediante glorietas a nivel, una de ellas existente en la actualidad, mientras que las intersecciones intermedias se resuelven mediante enlaces en “T” o en “cruz” a nivel.



Figura U1-110: Tramo U121-02



3.21.3. Tramo U121-03: Carretera General La Cuesta-Taco – Límite con Santa Cruz

El tercer y último tramo discurre entre el final del anterior y la intersección de la Carretera General con la Calle Maxorata y la prolongación de la Calle Andrés Orozco, en el límite con el Término Municipal de San Cruz de Tenerife. Este tramo mantendrá, tanto en el trazado, sección de calzada e intersecciones, la tipología actual. Es decir, intersecciones mediante glorietas a nivel, y vía de dos calzadas con un carril para la dirección sur y dos carriles para la dirección norte.



Figura U1-111: Tramo U121-03

3.22. U1-22: Ofra – El Chorrillo

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo su función básica la de interconectar del viario urbano de primer nivel Carretera General Santa Cruz – Laguna con el viario urbano territorial de primer nivel Autovía TF-2 (T1-03), ambas en el Término Municipal de Santa Cruz de Tenerife, con recorrido parcial en el municipio de San Cristóbal de La Laguna. Este eje, además, sirve de conexión con el viario del T.M. de Santa Cruz de Tenerife de similares características y función, tanto en su trazado este como oeste.

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U122-01: Calle Tamaduste – Prolongación Calle Santa Elena
- b) Tramo U122-02: Prolongación Calle Santa Elena – Barranco del Muerto

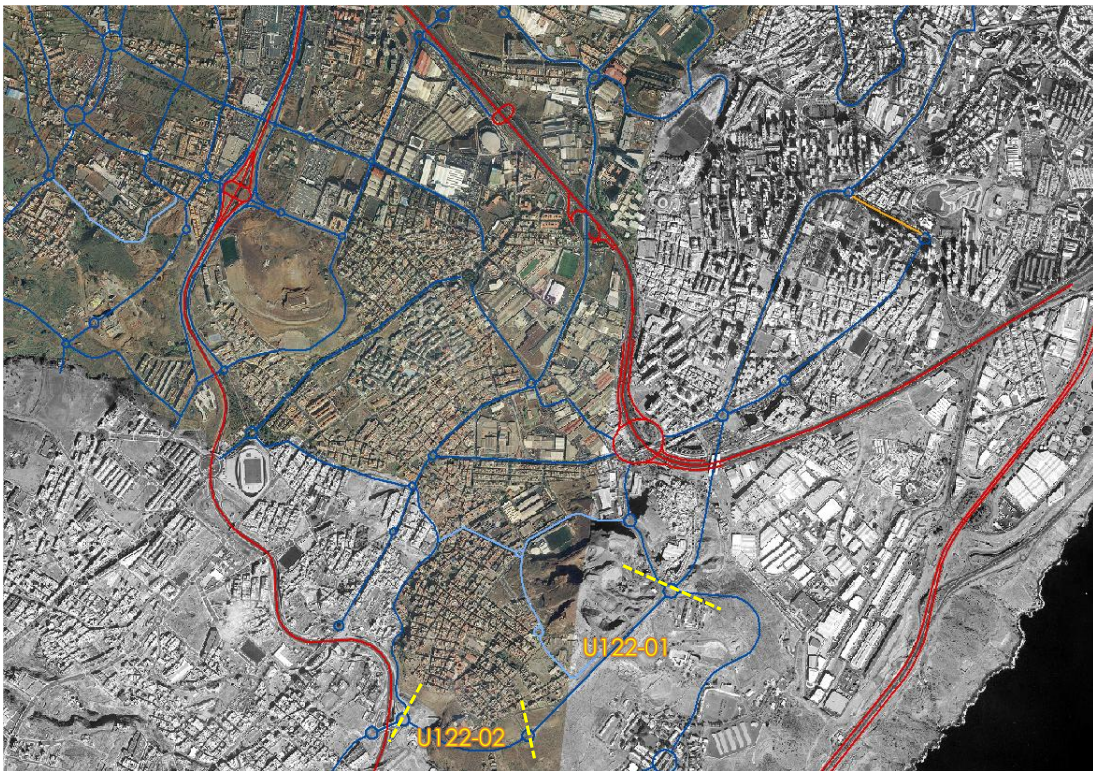


Figura U1-112: Tramificación del Eje U1-22

3.22.1. Tramo U122-01: Calle Tamaduste – Prolongación Calle Santa Elena

El primer tramo comienza en la glorieta situada junto a la Calle Tamaduste junto a las dependencias militares de la zona y finaliza en la glorieta intermedia del tramo situada en la prolongación de la Calle Santa Elena. Se debe indicar que las primeras dos terceras partes del tramo están situadas en el T.M. de Santa Cruz de Tenerife y el resto en el municipio de La Laguna, en el sector Las Palomas.

La vía, actualmente en ejecución, poseerá el trazado y la ocupación prevista en el proyecto constructivo y estará formada por dos calzadas, una por sentido de circulación, separadas por mediana ajardinada. Cada calzada poseerá dos carriles de circulación y aceras en los márgenes exteriores, sin aparcamientos.



Figura U1-113: Tramo U122-01 en el municipio de La Laguna

3.22.2. Tramo U122-02: Prolongación Calle Santa Elena – Barranco del Muerto

El segundo y último tramo discurre desde la glorieta final del primer tramo hasta la glorieta, existente, del paso elevado sobre la TF-2 a la que se conecta la vía en ejecución. Este tramo se encuentra, sus primeros 2/3 de longitud, en el municipio de La Laguna, en el sector Las Palomas, y en terrenos de Santa Cruz de Tenerife.

El tramo, manteniendo el trazado y la superficie de ocupación prevista en el proyecto constructivo, tendrá la misma sección tipo que el tramo anterior: doble calzada, una por sentido de circulación, con mediana ajardinada de separación y aceras peatonales en los márgenes exteriores de cada calzada, sin aparcamientos.



Figura U1-119: Tramo U114-02 en el municipio de La Laguna



3.23. U1-23: Vía Barranco del Muerto

Se califica como viario urbano de primer nivel, siendo su función básica la de interconectar los viarios urbanos de primer nivel Ofra – El Chorrillo (U1-22) con Avenida El Paso – La Cuesta (U1-17). Se trata de un eje con comienzo y final en el término municipal de San Cristóbal de La Laguna y con su trazado ubicado tanto en éste como en Santa Cruz de Tenerife. Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U123-01: Ofra-El Chorrillo – Calle Los Ángeles
- b) Tramo U123-02: Calle Los Ángeles – Carretera General del Sur
- c) Tramo U123-03: Carretera General del Sur – Avenida Los Majuelos
- d) Tramo U123-04: Avenida Los Majuelos – Avenida El Paso-La Cuesta

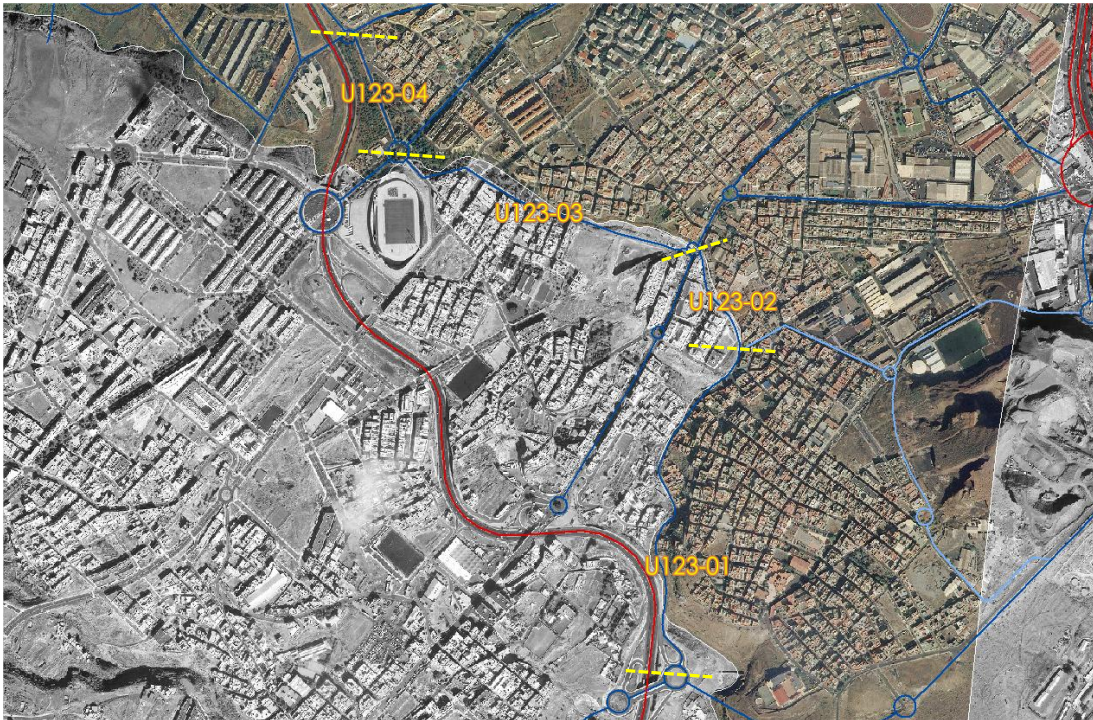


Figura U1-115: Tramificación del Eje U1-23

3.23.1. Tramo U123-01: Ofra-El Chorrillo – Calle Los Ángeles

El primer tramo del eje comienza en la glorieta final del eje Ofra – El Chorrillo y finaliza en la intersección de la Calle Los Ángeles con la Calle Maxorata, discuriendo todo el tramo de forma más o menos paralela al límite municipal de Santa Cruz de Tenerife. La vía discurre durante todo el tramo por el trazado actual de varias calles (Calle del Rosario y Calle Maxorata, tanto en el municipio de Santa Cruz como de La Laguna, y está formada por una carretera de calzada única con dos carriles de circulación, uno por sentido, con aceras peatonales en ambos márgenes.



Figura U1-116: Tramo U123-01

3.23.2. Tramo U123-02: Calle Los Ángeles – Carretera General del Sur

El segundo tramo, entre la Calle Los Ángeles y la intersección de la Calle Maxorata con la Carretera General del Sur, discurre en su totalidad por terreno del municipio de Santa Cruz en el trazado actual de viario existente. La sección del tramo es la misma que la del anterior.



Figura U1-117: Tramo U123-02

3.23.3. Tramo U123-03: Carretera General del Sur – Avenida Los Majuelos

El tercer tramo comienza en la intersección de la Calle Maxorata con la Carretera General del Sur y finaliza en la intersección de la Avenida Los Majuelos con la calzada Este de la vía de servicio de la TF-2. Nuevamente la totalidad del tramo se sitúa en terrenos del municipio de Santa Cruz. El tramo, formado por una vía de calzada única con dos carriles de circulación, uno por sentido, y aceras peatonales en ambos márgenes, comienza como vía de nuevo trazado paralela al Barranco Los Andenes hasta desembocar en la Calle El Temple, donde mantiene el trazado de ésta hasta su intersección con la Calle Santiago Patrón. En este



punto gira, en vía de nuevo trazado, hacia el oeste bordeando el Barranco de Los Andenes hasta llegar a la Avenida Cruz de Tincer, donde mantiene su trazado hasta el final del tramo.



Figura U1-118: Tramo U123-03

3.23.4. Tramo U123-04: Avenida Los Majuelos – Avenida El Paso-La Cuesta

El cuarto y último tramo discurre sobre el trazado actual y ocupación de la prolongación de la calzada este de la vía de servicio de la TF-2 entre la Avenida Los Majuelos y el eje Avenida El Paso – La Cuesta. Este último tramo, ya en su totalidad en terrenos del municipio de La Laguna, está formado, como el resto de los tramos, por una vía de calzada única con dos carriles de circulación, uno por sentido, con aceras peatonales en ambos márgenes sin posibilidad de incluir bandas de aparcamientos en ninguno de los laterales.



Figura U1-119: Tramo U123-04



3.24. U1-24: Vía Barranco de Santos

Se califica como viario urbano de primer nivel y se trata de una adaptación de la incluida en el PGO vigente aprobado en 2004. Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U124-01: Límite Municipal Santa Cruz – Calle María Auxiliadora
- Tramo U124-02: Calle María Auxiliadora – Carretera Valle Tabares
- Tramo U124-03: Carretera Valle Tabares – Prolongación Calle Montaña Tahiche
- Tramo U124-04: Prolongación Calle Montaña Tahiche – Avenida Las Palmeras



Figura U1-120: Tramificación del Eje U1-24

3.24.1. Tramo U124-01: Límite Municipal Santa Cruz – Calle María Auxiliadora

El primer tramo va desde el límite municipal de Santa Cruz de Tenerife hasta la glorieta actual en el límite norte del sector La Candelaria en el extremo norte de la Calle María Auxiliadora, propiciando el sentido de circulación oeste. Comienza el tramo en la esquina de la Calle Tomás Cruz García y, mediante una vía de nuevo trazado formada por calzada de un carril con acera peatonales en ambos márgenes y estacionamiento en uno de ellos, bordea la edificación consolidada hasta la intersección de las calles Rector José Escobedo y Deán Bencomo Rodríguez. A partir de aquí discurre por viario existente, concretamente por la Calle Rector José Escobedo, manteniendo la sección anterior, hasta su intersección con la calle que baja desde la Glorieta de María Auxiliadora. Este tramo, aumenta su sección, sin necesidad de afección adicional de terrenos, para posibilitar la existencia de zonas de estacionamiento en ambos márgenes. La intersección con la vía se realiza mediante glorieta a nivel. En la última parte del tramo, se utiliza la vía existente dotándola de una sección formada por una calzada de un carril, con aceras y estacionamiento de vehículos en ambos márgenes.



Figura U1-121: Tramo U124-01

3.24.2. Tramo U124-02: Calle María Auxiliadora – Carretera Valle Tabares

El segundo tramo discurre desde la glorieta situada en el extremo norte de la Calle María Auxiliadora y finaliza en la intersección de la vía con la Carretera Valle Tabares. Esta intersección se realizará mediante una glorieta a nivel, sobre el cauce del Barranco de Santos, para lo cual será necesario el encauzamiento del mismo en la zona. La totalidad del tramo está formada por una calzada de un carril, de sentido de circulación este-oeste, dotado de acera peatonal en su margen sur o zona de protección en el margen norte junto al barranco, salvo en los tramos en los que el margen norte está limitado por edificación consolidada donde se sustituye la zona de protección por acera peatonal.

El tramo utiliza tanto viario existente como viario de nuevo trazado. Al comienzo se crea uno de nuevo trazado aprovechando la conexión existente en la glorieta para la Calle María Auxiliadora y desde aquí, siguiendo el borde del barranco, hasta su conexión con la Calle Constancia. Continúa con el trazado actual de esta calle hasta su intersección con la Calle Franco de Medina, a partir de la cual se conecta con la glorieta del final del tramo mediante un nuevo viario. El sentido de circulación oeste-este se desarrolla por viario urbano interior del sector, concretamente utilizando las calles Franco de Medina, Marques de Bajamar y María Auxiliadora, tal y como se refleja en la imagen.



Figura U1-122: Tramo U124-02

3.24.3. Tramo U124-03: Carretera Valle Tabares – Prolongación Calle Montaña Tahiche

El tercer tramo discurre en el límite sur del sector La Piterita, desde el final del segundo tramo hasta la intersección prevista, mediante glorieta a nivel, con la prolongación de la Calle Montaña Tahiche. Este tramo está formado por una calzada, de nueva creación, de dos carriles, uno por sentido, con aceras peatonales en ambos márgenes.



Figura U1-123: Tramo U124-03

3.24.4. Tramo U124-04: Prolongación Calle Montaña Tahiche – Avenida Las Palmeras

El cuarto y último tramo, también de nueva creación, continúa con la sección del anterior desde la glorieta de la Calle Montaña Tahiche hasta la intersección de la vía, mediante glorieta a nivel, con la Avenida de Las Palmeras. El tramo se desarrolla dentro de los sectores La Piterita y Finca España. Las intersecciones extremas con el viario urbano se resuelven mediante glorietas a nivel, mientras que la única intersección intermedia lo hace con una intersección en “T”.



Figura U1-124: Tramo U124-04



3.25. U1-25: Radioaficionados

Se califica como viario urbano de primer nivel y conecta el viario urbano de primer nivel, tanto de Santa Cruz de Tenerife como de La Laguna, con el recinto universitario del Campus de Guajara. Para una mejor comprensión del eje se divide en los siguientes tramos:

- Tramo U125-01: Carretera Gral. Santa Cruz-Laguna – Calle Lomo Guirre
- Tramo U125-02: Calle Lomo Guirre – Avenida Cesar Manrique
- Tramo U125-03: Avenida Cesar Manrique – Eje Ingenieros
- Tramo U125-04: Eje Ingenieros – Eje Los Majuelos
- Tramo U125-05: Eje Los Majuelos – Carretera La Cuesta-Taco
- Tramo U125-06: Carretera La Cuesta-Taco – Calle Álvaro Acuña Dorta



Figura U1-125: Tramificación del Eje U1-25

3.25.1. Tramo U125-01: Carretera Gral. Santa Cruz-Laguna – Calle Lomo Guirre

El primer tramo del Eje Radioaficionado comienza en la intersección de la Calle Radioaficionado con la Carretera General Santa Cruz-Laguna en el sector Gracia. Utiliza tanto el trazado como la superficie de ocupación de la misma y está formada por una doble calzada con zona central ajardinada de separación que también utiliza la línea 1 del tranvía para su recorrido. Cada calzada consta de dos carriles de circulación y acera peatonal en el margen exterior de la misma, sin posibilidad de incluir bandas de aparcamientos en sus laterales.

La intersección final del tramo, al igual que la inicial, son las existentes en la actualidad y se gestionan como glorietas a nivel. Por otra parte, las intersecciones intermedias con el via-



rio urbano, sin posibilidad de acceso a la calzada opuesta a la de intersección, están configuradas como enlaces en “T”.



Figura U1-126: Tramo U125-01

3.25.2. Tramo U125-02: Calle Lomo Guirre – Avenida Cesar Manrique

El segundo tramo discurre en su totalidad en el sector Campus Guajara desde la glorieta final del primer tramo hasta la intersección de la Calle Radioaficionado con el eje Las Nieves – El Gramal (U1-16). Coincide con la actual de la Calle Radioaficionados.



Figura U1-127: Tramo U125-02

3.25.3. Tramo U125-03: Avenida Cesar Manrique – Eje Ingenieros

El tercer tramo, nuevamente en el interior del sector Campus Guajara, mantiene las características de trazado, ocupación y sección del primer y segundo tramo, discurriendo desde la intersección con el eje Las Nieves – El Gramal hasta la intersección de la calle Radioaficionados con el eje Ingenieros (U1-30).



Figura U1-128: Tramo U125-03

3.25.4. Tramo U125-04: Eje Ingenieros – Eje Los Majuelos

El cuarto tramo discurre desde la intersección con el eje Ingenieros hasta la intersección con el eje Avenida Los Majuelos (U1-18) ocupando los mismos terrenos que la Calle Radioaficionado en los sectores Campus Guajara y Las Mantecas Norte. Se mantiene la sección de los tramos anteriores así como la tipología de los enlaces extremos del tramo que se realizan mediante glorietas a nivel. También existe, en la parte central del tramo, el paso inferior, sin conexión con la Calle Radioaficionado, del eje Avenida El Paso – La Cuesta (U1-17).



Figura U1-129: Tramo U125-04

3.25.5. Tramo U125-05: Eje Los Majuelos – Carretera La Cuesta-Taco

El quinto tramo discurre desde la intersección de la Calle Radioaficionados con el eje Avenida El Paso – La Cuesta hasta la actual glorieta de intersección de la Calle Barrio Nuevo de Ofra con la Carretera La Cuesta – Taco. Todo el tramo se desarrolla por el trazado y superficie de ocupación actual de las calles antes indicadas y estando formado el eje por una vía de doble calzada, una por sentido de circulación, con separación por mediana ajardinada

por la que discurre la línea 1 del Tranvía. Cada calzada posee dos carriles de circulación y aceras peatonales en los márgenes exteriores, con bandas de aparcamientos cuando la sección transversal lo permite. Al igual que en el resto de tramos, las intersecciones de ambos extremos se realizan mediante glorietas a nivel.



Figura U1-130: Tramo U125-05

3.25.6. Tramo U125-06: Carretera La Cuesta-Taco – Calle Álvaro Acuña Dorta

El sexto y último tramo, incluido en su totalidad en el sector Ofra Hospital, discurre desde la intersección final del tramo anterior hasta el Límite Municipal de Santa Cruz de Tenerife utilizando el trazado actual de la que, partiendo desde la glorieta actual, realiza el acceso a las instalaciones de El Mundialito bordeando la Montaña de Ofra. La vía, inicialmente, está formada por una única calzada con cuatro carriles de circulación, dos para cada sentido, con aceras peatonales en ambos márgenes. En la parte central del tramo y para facilitar el acceso al nuevo edificio de aparcamientos del Hospital Universitario, tal y como ocurre en la actualidad, la calzada se divide en dos mediante una mediana central ajardinada, manteniendo el resto de características.



Figura U1-131: Tramo U125-06



3.26. U1-26: Las Palomas

Se califica como viario urbano de primer nivel y conecta viarios urbanos de primer nivel (ejes “Ofra –El Chorrillo” U1-22 y “Hoya Fría – Autopista TF-1 U1-27), que discurren tanto por el término municipal de Santa Cruz de Tenerife como por el de La Laguna. Este eje, previsto de nuevo trazado en el Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife, comienza en la glorieta intermedia del eje “Hoya Fría – Autopista TF-1” y finaliza en su intersección con el eje “Ofra – El Chorrillo”, también previsto en dicho planeamiento, una vez sobrepasada la Autovía TF-2.

El eje está formado por una vía de doble calzada, una por sentido de circulación, con separación central por zona ajardinada y aceras peatonales en los márgenes exteriores. Cada calzada posee un único carril de circulación. En el tramo del eje que discurre por el municipio de La Laguna, presenta una intersección intermedia, mediante glorieta a nivel, que favorece el acceso al sector Las Palomas y el barrio de San Matías.

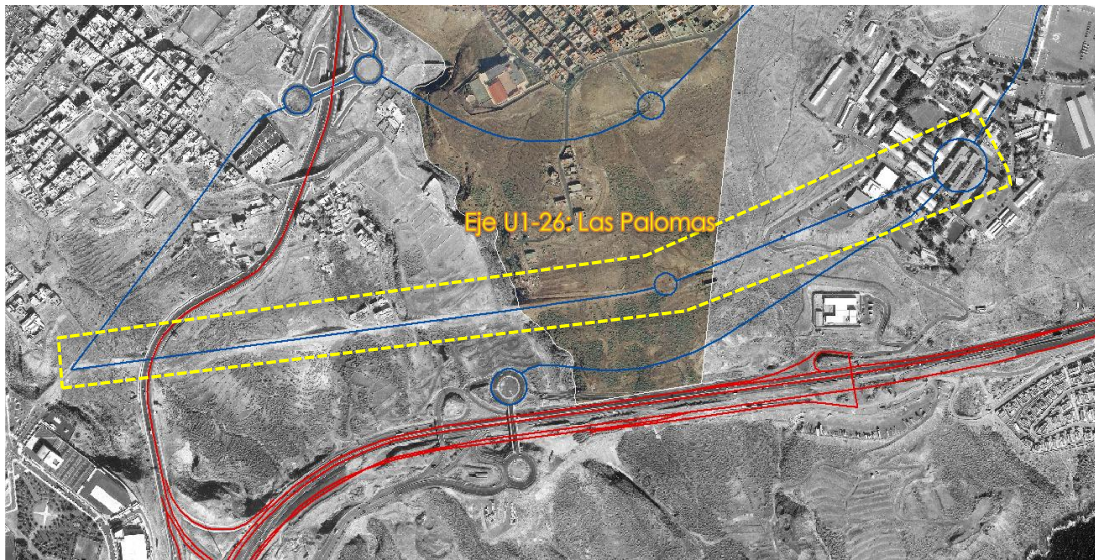


Figura U1-132: Eje U1-26: Las Palomas



Figura U1-133: Eje Las Palomas a su paso por el municipio de La Laguna



3.27. U1-27: Hoya Fría – Autopista TF-1

Se califica como viario urbano de primer nivel y conecta viarios territoriales de primer nivel (Autopista del Norte TF-5 y Autopista del Sur TF-1), y discurre tanto por el término municipal de Santa Cruz de Tenerife como por el de La Laguna. Está formado por una vía de doble calzada, una por sentido de circulación, separadas por mediana ajardinada. Cada calzada posee dos carriles de circulación y aceras peatonales en los márgenes exteriores.

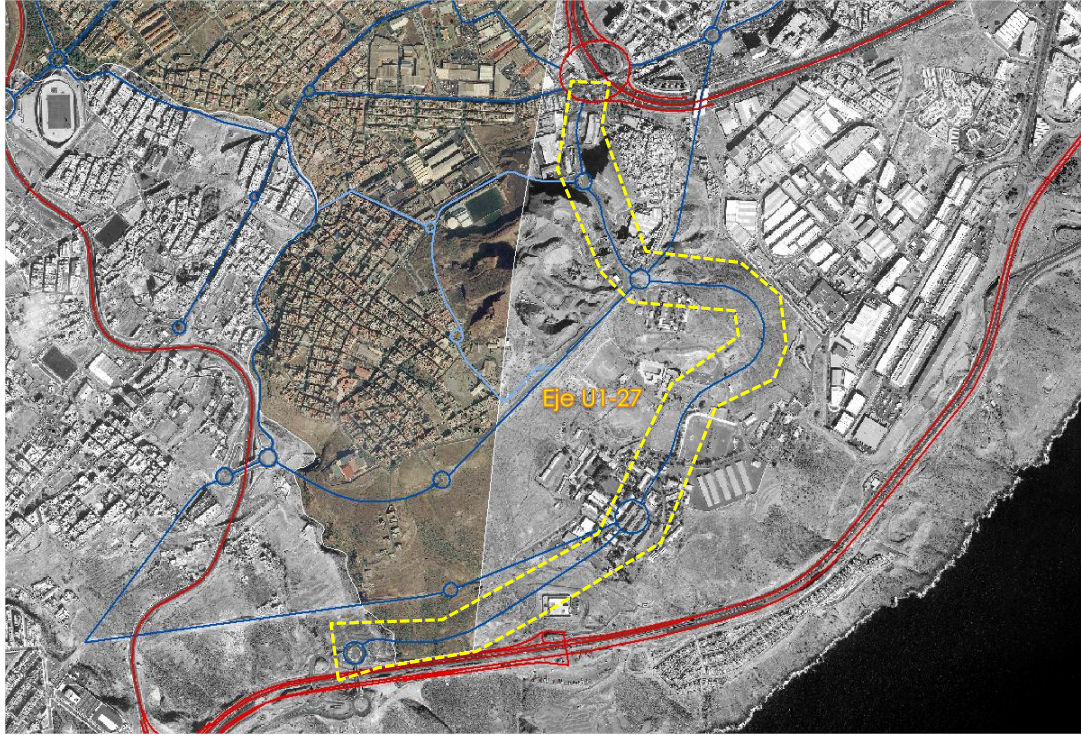


Figura U1-134: Eje U1-27: Hoya Fría – Autopista TF-1



Figura U1-135: Eje U1-27 a su paso por el municipio de La Laguna

3.28. U1-28: Eje Vistabella

El viario urbano U1-28: Eje Vistabella propicia la conexión entre viario urbanos de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna coordinando las previsiones de ambos PGO. Todo el eje discurre dentro del sector Vistabella. La descripción y justificación de la ordenación propuesta se recoge a continuación para cada uno de los tramos en que el PGO subdivide este viario urbano de primer nivel, que son:

- a) Tramo U128-01: Límite Municipal Santa Cruz – Carretera Santa Cruz-Laguna
- b) Tramo U128-02: Carretera Santa Cruz-Laguna – Calle Virgen de La Paz
- c) Tramo U128-03: Carretera Santa Cruz-Laguna – Calle El Pino
- d) Tramo U128-04: Calle El Pino – Eje Ingenieros



Figura U1-136: Tramificación del Eje U1-28

3.28.1. Tramo U128-01: Límite Municipal Santa Cruz – Carretera Santa Cruz-Laguna

El primer tramo, como continuación de lo que indica el PGO de Santa Cruz de Tenerife, comienza en la intersección de la Cuesta Piedra con el límite municipal, manteniendo el trazado de la misma hasta la intersección con la Calle Buitrago, a partir de la cual, mediante una vía de nuevo trazado, se gira hacia el sur hasta intersectar con la glorieta prevista en la Carretera General Santa Cruz – La Laguna.

Este primer tramo, que se desarrolla en su totalidad en el sector Vistabella, lo constituye una vía de una calzada con dos carriles, uno por sentido de circulación, y aceras peatonales en ambos márgenes. En la intersección con la Calle Buitrago, existe la posibilidad de continuar por el trazado actual de la Cuesta Piedra pero limitada al movimiento en dirección La Laguna. Para ello, la actual vía se transforma en una calzada de un solo carril, de sentido ascendente, con aceras en ambos márgenes y zona de estacionamiento en uno de ellos.



Figura U1-137: Tramo U128-01

3.28.2. Tramo U128-02: Carretera Santa Cruz-Laguna – Calle Virgen de La Paz

El segundo tramo del Eje Vistabella se corresponde con el sentido de tráfico Santa Cruz-Laguna debido a que se hace necesario desdoblarse la calzada del eje y desarrollarlas por viario distinto de tal forma que no sean necesarias afecciones de terreno para cumplir con los requisitos del PGO. Así, este segundo tramo comienza en la glorieta de la Carretera Santa Cruz-Laguna y comparte la vía de subida de este eje hasta la glorieta situada en la intersección con la Calle Virgen de Begoña. A partir de aquí, el segundo tramo utiliza el trazado actual de esta calle y su continuación como Virgen de La Paz hasta la glorieta de intersección con la Calle El Pino y Calle Linterna Diógenes.

Todo este trazado se desarrolla dentro del sector Vistabella. El primer sector, el correspondiente a la Carretera General, está formado por la calzada este de dicha carretera que posee dos carriles y está limitado al este por acera peatonal y zona de estacionamiento y al oeste por la mediana ajardinada que separa las dos calzadas de la carretera. En el segundo sector, el tramo está formado por una calzada de un solo carril con aceras peatonales en ambos márgenes, todo ello sin necesitar nuevas afecciones de terreno. En la intersección de la Virgen de Begoña con la Calle Virgen de La Paz se posibilita el cambio de sentido de circulación para los vehículos que circulen por el tramo tres del Eje Vistabella. Así se modifica el sentido de circulación actual en dirección noroeste desde la glorieta hacia la Calle Virgen de La Paz creándose una vía de carril de circulación, con estacionamiento y aceras peatonales en ambos márgenes. En el último tercio del tramo se produce la intersección con la Calle Martínez Morales, siendo un cruce en cruz. El resto de intersecciones con el viario urbano transversal se realiza mediante cruces en “T”



Figura U1-138: Tramo U128-02

3.28.3. Tramo U128-03: Carretera Santa Cruz-Laguna – Calle El Pino

Este tercer tramo, destinado únicamente al sentido de tráfico en dirección a Santa Cruz de Tenerife, discurre entre el comienzo y final del segundo tramo pero se utiliza el trazado actual de la Calle El Pino. Manteniendo la ocupación actual de la vía, este tramo del Eje Vistabella está formado por una calzada con un carril, de sentido de circulación hacia el noreste, con aceras peatonales en ambos márgenes y estacionamiento de vehículo, en función de la anchura de la zona, en uno o ambos márgenes.



Figura U1-139: Tramo U128-03



3.28.4. Tramo U128-04: Calle El Pino – Eje Ingenieros

Este cuarto y último tramo, discurre por una vía de nuevo trazado, con la correspondiente afección de terrenos, situada entre la glorieta final del segundo y tercer tramo y la glorieta prevista en el Eje Ingenieros. Esta nueva vía estará formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales en ambos márgenes, finalizando la misma en los límites de los sectores Vistabella y Ofra-Hospital.



Figura U1-140: Tramo U128-04

3.29. U1-29: Avenida de Los Menceyes

Este viario categorizado como Urbano de Primer Nivel, se desarrolla en el trazado actual de la Carretera General Santa Cruz – La Laguna desde la intersección de la Avenida de Los Menceyes con el Anillo Interior de La Laguna (Avenida Calvo Sotelo) hasta el límite municipal de Santa Cruz de Tenerife.

La descripción y justificación de la ordenación propuesta se recoge a continuación para cada uno de los tramos en que el PGO subdivide este viario urbano de primer nivel, que son:

- a) Tramo U129-01: Límite Municipal Santa Cruz – Carretera La Cuesta-Taco
- b) Tramo U129-02: Carretera La Cuesta-Taco – Carretera Los Campitos
- c) Tramo U129-03: Carretera Los Campitos – Eje Avenida El Paso-La Cuesta
- d) Tramo U129-04: Eje Avenida El Paso-La Cuesta – Eje Las Nieves-El Gramal
- e) Tramo U129-05: Eje Las Nieves-El Gramal-Los Andenes – Eje Radioaficionado
- f) Tramo U129-06: Eje Radioaficionado – Anillo Interior



Figura U1-141: Tramificación del Eje U1-29

3.29.1. Tramo U129-01: Límite Municipal Santa Cruz – Carretera La Cuesta-Taco

El primer tramo comienza el límite municipal de Santa Cruz de Tenerife hasta la intersección con la Carretera General La Cuesta – Taco. El tramo está formado por dos calzadas, separadas por mediana ajardinada, con dos carriles cada una del mismo sentido, con aceras peatonales y estacionamiento de vehículos en los márgenes externos. Esta sección se desarrolla desde la intersección con la Carretera General La Cuesta – Taco, resuelta mediante glorieta a nivel, hasta la glorieta de intersección con la Calle Virgen de Begoña. Desde aquí hasta el límite municipal, la sección cambia a la prevista en el PGO de Santa Cruz de Tenerife formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido, con aceras peatonales y estacionamiento de vehículos a ambos márgenes. En el tramo existe una última intersección, también resuelta mediante glorieta a nivel, con la Calle Cuesta Piedra, así como dos cruces con viario urbano en una de las dos calzadas resueltos mediante enlaces en “T”.



Figura U1-142: Tramo U129-01

3.29.2. Tramo U129-02: Carretera La Cuesta-Taco – Carretera Los Campitos

El segundo tramo discurre, nuevamente por el trazado actual de la Carretera General Santa Cruz – Laguna, desde la intersección con la Carretera La Cuesta – Taco hasta la intersección con la Carretera Valle Tabares, también resulta mediante glorieta a nivel. Este tramo mantiene la sección del anterior y presenta una intersección completa, resuelta mediante glorieta a nivel, con la Calle Francisco de Medina, así como cruces del viario urbano con una calzada del eje que se realizan con intersecciones en “T”.



Figura U1-143: Tramo U129-02

3.29.3. Tramo U129-03: Carretera Los Campitos – Eje Avenida El Paso-La Cuesta

El tercer tramo discurre desde la glorieta de intersección con la Carretera Valle Tabares hasta la glorieta de intersección con la Avenida Cesar Manrique, en el trazado actual de la vía. Se mantiene la sección transversal del tramo anterior, al igual que los cruces con calzadas en “T” y las intersecciones mediante glorieta a nivel (intersección con la Calle María Rosa Alonso e intersección finales del tramo).



Figura U1-144: Tramo U129-03

3.29.4. Tramo U129-04: Eje Avenida El Paso-La Cuesta – Eje Las Nieves-El Gramal

El cuarto tramo discurre en su totalidad en el límite norte del sector Las Mantecas Norte entre las glorietas de intersección con el Eje Avenida El Paso – La Cuesta y con el eje Las Nieves – El Gramal. Mantiene tanto el trazado, ocupación y sección actual de la vía como, al llegar la glorieta final, el incremento de dos a tres carriles por calzada de modo que dos ellos participan de la intersección y el tercero se destina al paso inferior directo al siguiente tramo.



Figura U1-145: Tramo U129-04



3.29.5. Tramo U129-05: Eje Las Nieves-El Gramal-Los Andenes – Eje Radioaficionado

El tramo discurre desde la intersección con la Avenida Cesar Manrique hasta el cruce de la Carretera General Santa Cruz – Laguna con la Vía de Ronda, manteniendo el trazado actual de dicha carretera y su ocupación. Como continuación al final del tramo anterior, la vía en su comienzo cuenta con tres carriles por sentido, siendo los centrales los deprimidos para realizar el paso inferior. Una vez a nivel con el resto de carriles, a la altura del cruce con la Transversal San Germán Segunda Izquierda se vuelven a separar las calzadas mediante mediana ajardinada y dos carriles por sentido y acera peatonal en los márgenes exteriores. El cruce con la Calle Omega (sentido Santa Cruz) y Calle Aries (sentido La Laguna), no se realizan con la metodología utilizada hasta aquí, sino que se crea una “vía de servicio” para ello, separando los tráficos motorizados de paso de los residenciales.

La vía mantiene en todo el tramo el trazado actual de la Carretera General Santa Cruz – Laguna, incluyendo el desdoblamiento de la misma en la Curva de Gracia. La calzada que discurre por esta última, al igual que en la actualidad, vuelve a conectarse con la Carretera General en la glorieta de intersección con la Avenida Cesar Manrique Primera Izquierda, vía por la que, en su mediana, discurre la Línea 1 del Tranvía de Tenerife. Desde esta glorieta hasta el final del tramo la vía está formada por dos calzadas, una por sentido, con dos carriles cada una y separadas por mediana ajardinada por la que discurre el tranvía. En ambos márgenes se localizan aceras peatonales.

La glorieta final del tramo está situada sobre la Vía de Ronda y se propician, tal y como existen en la actualidad, la entrada y salida a la Vía de Ronda desde los dos sentidos de circulación de la Carretera General.



Figura U1-146: Tramo U129-05



3.29.6. Tramo U129-06: Eje Radioaficionado – Anillo Interior

El sexto y último tramo discurre desde el cruce con la Vía de Ronda hasta la intersección de la Carretera General Santa Cruz – Laguna con la Avenida Calvo Sotelo en La Cruz de Piedra. Al igual que el resto de tramos, se desarrolla en el trazado actual de la carretera manteniendo la sección formada por doble calzada, una por sentido, separadas por mediana ajardinada, con dos carriles y acera peatonal en ambas calzadas. También se mantiene el acceso a la Vía de Ronda y Circunvalación Norte en la glorieta de intersección con la Calle Galaxia para ambos sentidos de circulación.

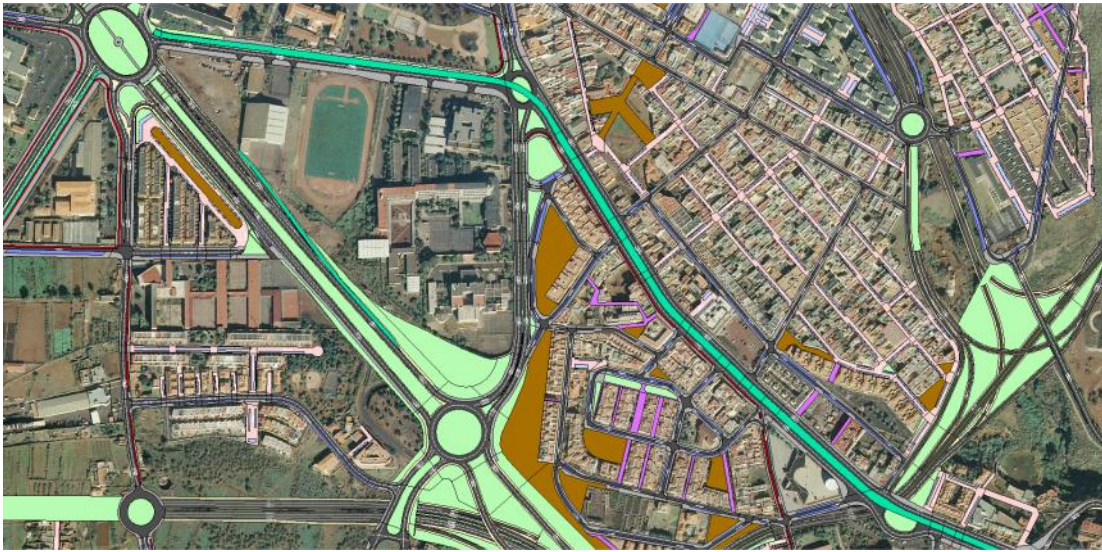


Figura U1-147: Tramo U129-06



3.30. U1-30: Eje Ingenieros

Este viario categorizado como Urbano de Primer Nivel, sirve como conexión del viario urbano principal de Santa Cruz de Tenerife con el viario urbano principal Eje Radioaficionado (U1-25) de La Laguna. Para su mejor exposición, se divide en los siguientes tramos:

- Tramo U130-01: Límite Municipal Santa Cruz – Eje Vistabella
- Tramo U130-02: Eje Vistabella – Carretera La Cuesta-Taco
- Tramo U130-03: Carretera La Cuesta-Taco – Eje Avenida El Paso-La Cuesta
- Tramo U130-04: Eje Avenida El Paso-La Cuesta – Eje Radioaficionado



Figura U1-148: Tramificación del Eje U1-30

3.30.1. Tramo U130-01: Límite Municipal Santa Cruz – Eje Vistabella

Este primer tramo discurre por el trazado actual de la calle que, partiendo de la Calle Álvaro Acuña en el municipio de Santa Cruz de Tenerife, cruza con la Carretera La Cuesta-Taco bordeando el recinto militar de la zona. El tramo está delimitado por el límite municipal de Santa Cruz de Tenerife y la intersección de la calle con el Eje Vistabella; la vía está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación con aceras peatonales y estacionamiento de vehículos en ambos márgenes. La intersección con el Eje Vistabella se realiza mediante glorieta a nivel.



Figura U1-149: Tramo U130-01

3.30.2. Tramo U130-02: Eje Vistabella – Carretera La Cuesta-Taco

El segundo tramo discurre por el trazado de la calle en cuestión hasta la esquina norte del concesionario de vehículos donde gira hacia el sur para cruzar la Carretera Cuesta-Taco en la intersección existente entre ésta y la Calle Urbanización La Florida. El tramo mantiene todas las características del primero, en sección y en tipología de las intersecciones.



Figura U1-150: Tramo U130-02

3.30.3. Tramo U130-03: Carretera La Cuesta-Taco – Eje Avenida El Paso-La Cuesta

El tercer tramo está situado en el límite norte del sector Las Mantecas Sur y discurre desde la intersección final del segundo tramo hasta la glorieta prevista en el Eje Avenida El Paso – La Cuesta con el Camino de Las Mantecas. El tramo utiliza al comienzo del mismo el trazado de la Calle Urbanización La Florida, para después proseguir por una vía de nuevo trazado, estando compuesto en su totalidad por una calzada con dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales en los márgenes, sin aparcamientos dado la estrechez del viario.



Figura U1-151: Tramo U130-03

3.30.4. Tramo U130-04: Eje Avenida El Paso-La Cuesta – Eje Radioaficionado

El cuarto y último tramo discurre por una vía de nuevo trazado desde la glorieta de Las Mantecas hasta la intersección, mediante una nueva glorieta a nivel, con el Eje Radioaficionado frente al Colegio Hispano Británico. Este tramo se desarrolla en el sector Las Mantecas Norte mientras que la intersección con el Eje Radioaficionado se realiza en el límite con el sector Campus Guajara.

Este tramo posee la siguiente sección transversal formado por dos calzadas con un carril de circulación por sentido de circulación, con aceras y estacionamiento de vehículos en línea en ambos márgenes.



Figura U1-152: Tramo U130-04



3.31. U1-31: Lora Tamayo

Este viario categorizado como Urbano de Primer Nivel, sirve como conexión del viario urbano principal interior de La Laguna (Anillo Interior y Carretera General Santa Cruz - Laguna) con el viario territorial de segundo nivel (Quinto Centenario).



El eje se desarrolla por el trazado actual de la Calle Lora Tamayo, sin necesidad de ocupar nueva superficie, desde la intersección de la misma con la Avenida de Los Menceyes hasta su intersección con la futura Avenida Quinto Centenario. La vía está formada por dos calzadas, una para cada sentido de circulación, separadas por mediana ajardinada y dotadas de dos carriles de circulación por calzada y aceras peatonales en los márgenes exteriores.

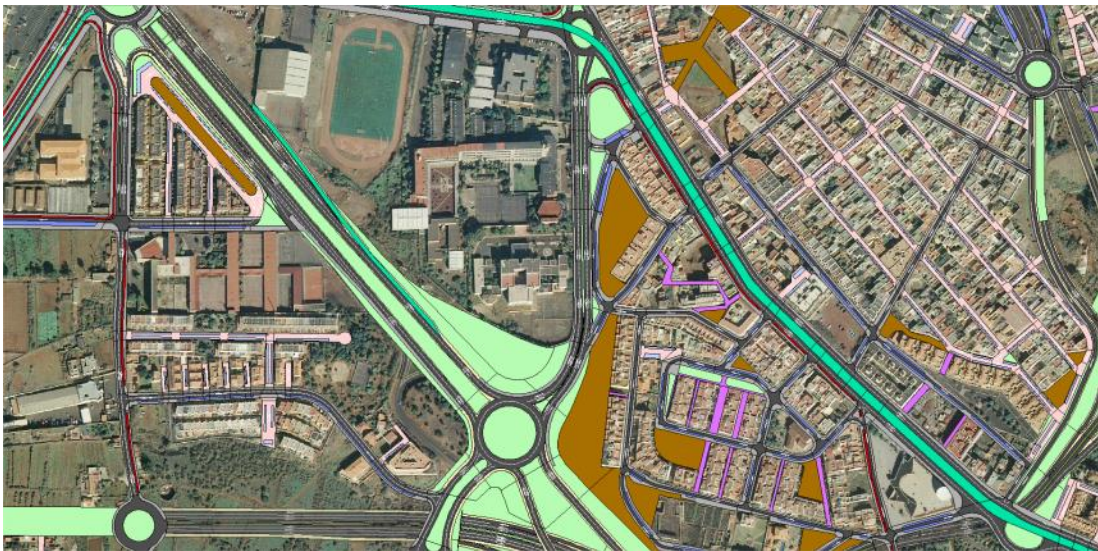


Figura U1-154: Eje U1-31: Lora Tamayo



3.32. U1-32: Carretera General del Norte

Este viario categorizado como Urbano de Primer Nivel, sirve como vía de servicio, de calzadas separadas y de sentido único cada una, del vario territorial de primer y segundo nivel (Variante TF-5 y Quinto Centenario) en la zona de Guamasa. La descripción y justificación de la ordenación propuesta se recoge a continuación para cada uno de los tramos en que el PGO subdivide este viario urbano de primer nivel, que son:

- a) Tramo U132-01: El Pulpito – Carretera El Portezuelo
- b) Tramo U132-02: Carretera El Portezuelo – Intersección Cruz Chica-El Ortigal
- c) Tramo U132-03: Intersección Cruz Chica-El Ortigal – Enlace de Guamasa
- d) Tramo U132-04: Enlace de Guamasa – Límite Municipal

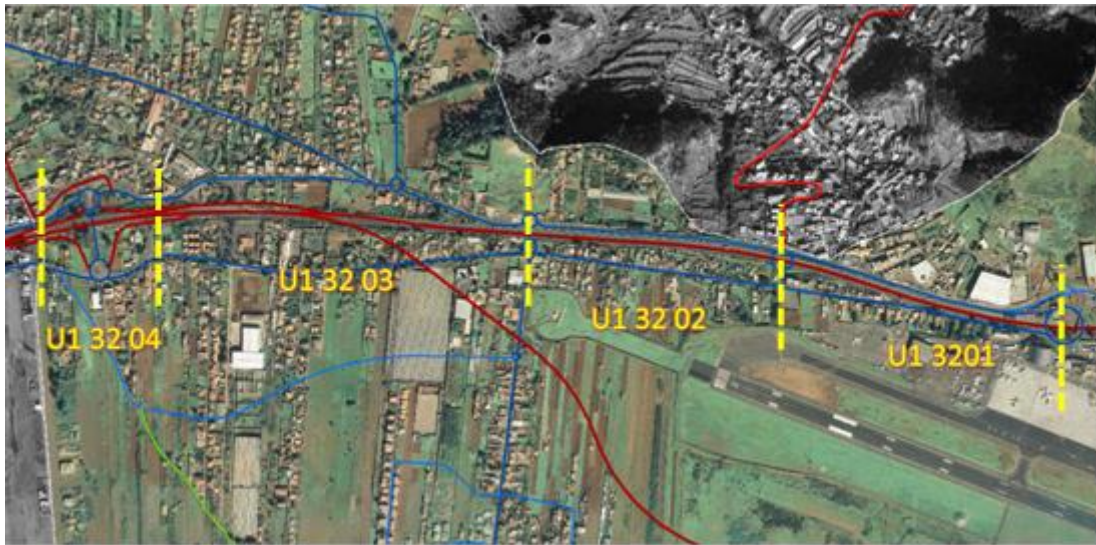


Figura U1-155: Tramificación del Eje U1-32

3.32.1. Tramo U132-01: El Pulpito – Carretera El Portezuelo

El primer tramo del eje comienza en la Glorieta de la Avenida Quinto Centenario situada frente a la Montaña de El Pulpito. De esta glorieta parten las dos calzadas que formarán la vía de servicio de la Avenida Quinto Centenario, de modo que la calzada norte tendrá sentido de circulación este-oeste y la calzada sur lo tendrá oeste-este.

Ambas calzadas están formadas por una vía de doble carril de circulación, los dos del mismo sentido, con aceras peatonales sin aparcamiento. Además, la calzada norte, posee espacio destinado a carril bici, como continuación del proveniente desde San Lázaro hasta Guamasa. Ambas utilizan el trazado actual de la Carretera General del Norte (calzada norte) como de la Carretera Campo de Golf (calzada sur). La intersección inicial es una glorieta elevada sobre la Avenida Quinto Centenario mientras que la final se sitúa bajo dicha Avenida y posibilita, además de la conexión entre ambas calzadas, el acceso a la Carretera El Portezuelo y al Término de Tegueste.



Figura U1-156: Tramo U132-01

3.32.2. Tramo U132-02: Carretera El Portezuelo – Intersección Cruz Chica-El Ortigal

El segundo tramo del eje discurre desde la glorieta de intersección con la Carretera El Portezuelo hasta la intersección de acceso al eje “Cruz Chica – El Ortigal” (U1-33), realizado mediante enlace tipo pesa (glorietas en los extremos conectadas con paso superior) sobre la Avenida Quinto Centenario.

Ambas calzadas del eje presentan las mismas características que el tramo anterior, además de utilizar el trazado de la Carretera General del Norte y la Carretera Campo de Golf. El nuevo acceso situado a la altura del camino de la Cañada, proporciona acceso a las dos calzadas del eje, facilitando los movimientos de tráfico motorizado entre los dos márgenes norte y sur.

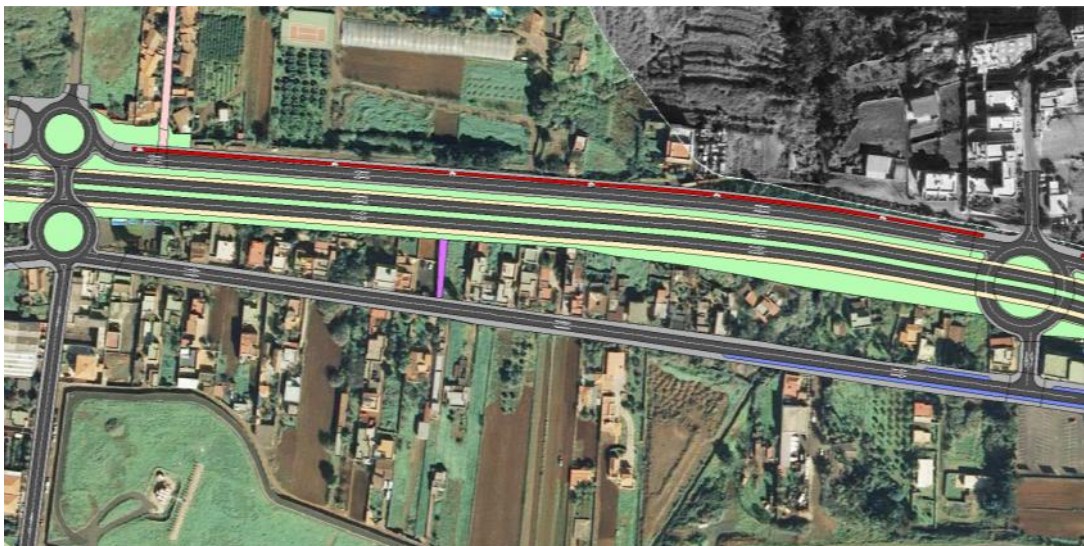


Figura U1-157: Tramo U132-02

3.32.3. Tramo U132-03: Intersección Cruz Chica-El Ortigal – Enlace de Guamasa

El tercer tramo del eje discurre entre la intersección final del tramo anterior hasta el nuevo Enlace de Guamasa. Ambas calzadas mantienen el trazado y la superficie de ocupación de las carreteras referidas para los dos tramos anteriores, y, por lo tanto, las características de las vías.



Figura U1-158: Tramo U132-03

En la calzada sur todas las intersecciones intermedias existentes se realizan mediante enlaces a nivel en “T”, mientras que en la norte, además de este tipo de enlace, se ubica en el primer tercio del tramo una intersección mediante glorieta a nivel para el eje urbano “Eje Central Guamasa” (U1-33). La calzada sur nace del Enlace de Guamasa con los dos carriles inicialmente indicados, mientras que la calzada norte, antes de acceder al enlace, reduce su sección a un solo carril de forma que el carril exterior del enlace es exclusivo para este movimiento de tráfico, desviándose el carril derecho hacia la calle Santa Rosa de Lima.



3.32.4. Tramo U132-04: Enlace de Guamasa – Límite Municipal

El último tramo del eje, comienza en el nuevo Enlace de Guamasa y finaliza en la intersección de ambas calzadas con el Límite Municipal de Tacoronte. En este tramo, las dos calzadas recuperan los dos sentidos de circulación tal y como se encuentran en la actualidad, y mantienen tanto el trazado como la superficie de ocupación de las vías actuales. Ambas vías están formadas por una calzada de dos carriles de circulación, uno por sentido, con acera peatonal en los márgenes.



Figura U1-159: Tramo U132-04



3.33. U1-33: Cruz Chica – El Ortigal

Este viario categorizado como Urbano de Primer Nivel, sirve de conexión entre viarios urbanos de primer nivel (Carretera General del Norte U1-32) con viario territorial de segundo nivel (Eje Medianías Altas T2-02). La descripción y justificación de la ordenación propuesta se recoge a continuación para cada uno de los tramos en que el PGO subdivide este viario urbano de primer nivel, que son:

- a) Tramo U133-01: Carretera General del Norte – Eje Sur Los Rodeos
- b) Tramo U133-02: Eje Sur Los Rodeos – Eje Medianías Altas

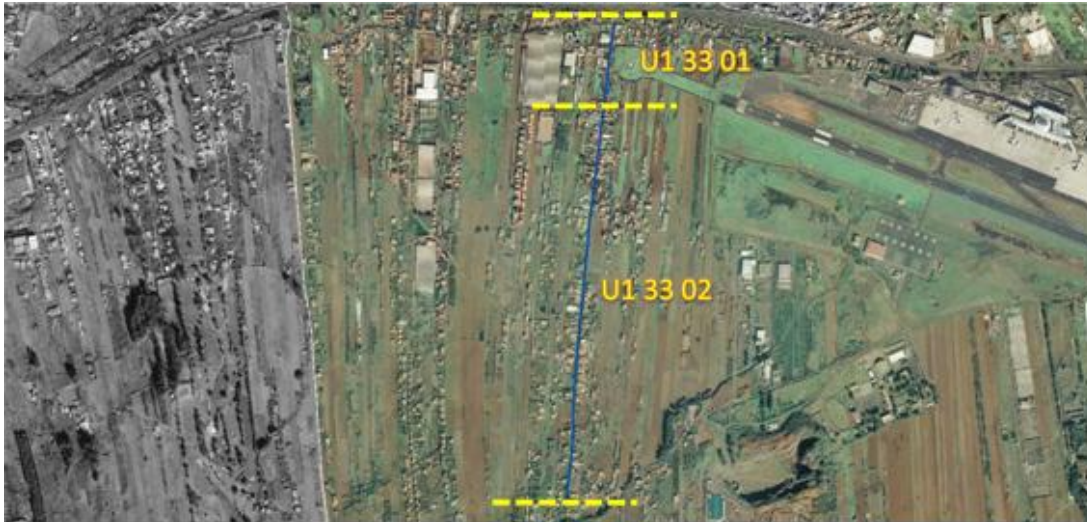


Figura U1-160: Tramificación del Eje U1-33

3.33.1. Tramo U133-01: Carretera General del Norte – Eje Sur Los Rodeos

El primer tramo del eje, dentro del sector Rodeo 2, comienza en la intersección elevada sobre la Avenida Quinto Centenario y finaliza en la intersección, mediante glorieta a nivel, con el eje urbano de segundo nivel “Eje Sur Los Rodeos” (U2-16), utilizando tanto el trazado como la superficie ocupada por el Camino La Cañada. La vía está formada por una calzada con dos carriles de circulación, uno por sentido, con aceras peatonales en ambos márgenes sin posibilidad de incluir aparcamientos. En la parte final del tramo, cruza enterrada en túnel las dos calzadas de la Variante de la TF-5 antes de comenzar su conexión con el trazado actual de la Autopista.

3.33.2. Tramo U133-02: Eje Sur Los Rodeos – Eje Medianías Altas

El segundo y último tramo del eje, manteniendo la sección del tramo anterior incluyendo banda de aparcamiento en línea en uno o en ambos márgenes cuando la sección transversal lo permite. Discurre desde la intersección con el Eje Sur Los Rodeos hasta la intersección con el Eje Medianías Altas (Camino Barranco el Rodeo) en los sectores Cruz Chica y El Ortigal Bajo. Todas las intersecciones intermedias existentes se realizan mediante enlaces a nivel en “T” o en cruz.



Figura U1-161: Tramo U133-01



Figura U1-162: Tramo U133-02



3.34. U1-34: Eje Central Guamasa

Este viario categorizado como Urbano de Primer Nivel, sirve de conexión entre viarios urbanos de primer nivel (Carretera General del Norte U1-32) con viario territorial de primer nivel (Carretera El Boquerón T1-09). La descripción y justificación de la ordenación propuesta se recoge a continuación para cada uno de los tramos en que el PGO lo subdivide:

- a) Tramo U134-01: Carretera General del Norte – Vía central Suertes Largas
- b) Tramo U134-02: Vía central Suertes Largas – Camino Tabares
- c) Tramo U134-03: Camino Tabares – Santa Rosa de Lima
- d) Tramo U134-04: Camino Tabares – Carretera El Boquerón

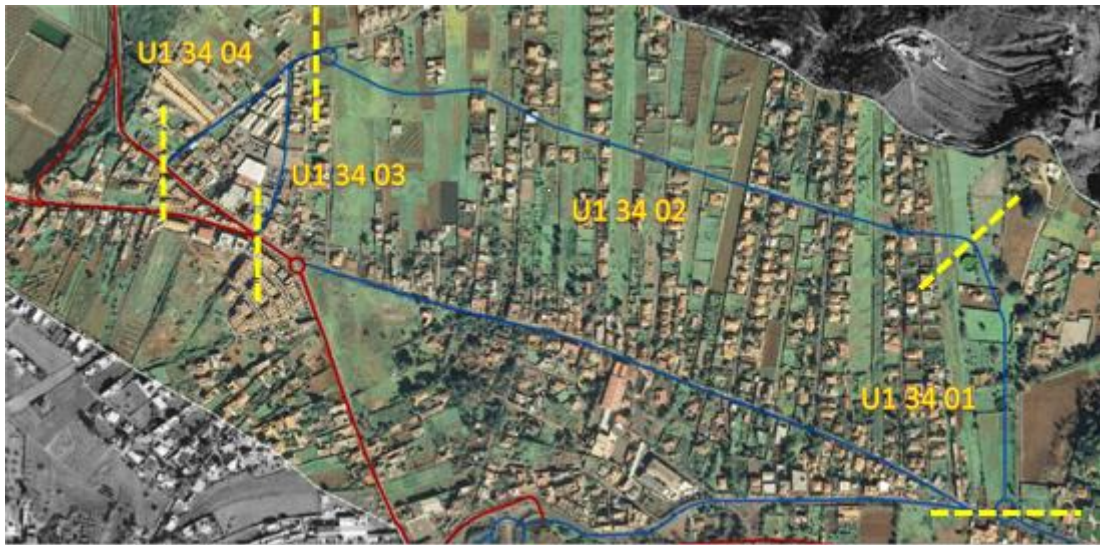


Figura U1-163: Tramificación del eje U1-34

3.34.1. Tramo U134-01: Carretera General del Norte – Vía central Suertes Largas

Comienza en la glorieta de prevista en el eje Carretera General del Norte en las proximidades de la Calle Isla del Hierro de Guamasa y discurre en dirección norte en el sector La Cordillera hasta la finalización del área urbana homogénea de la Cordillera. La vía, de nuevo trazado, está formada por una calzada de doble sentido de circulación bandas de aparcamiento en línea en ambos márgenes y aceras en sus extremos.

3.34.2. Tramo U134-02: Vía central Suertes Largas – Camino Tabares

El segundo tramo discurre desde el final del área urbana homogénea de la Cordillera, mediante un vial de nuevo trazado más o menos paralelo a la Calle Santa Rosa de Lima que cruza los sectores Suertes Largas 1 y Suertes Largas 2 por su parte central, y finaliza en la glorieta en el Camino Tabares. El tramo está formado por una vía de calzada única con dos carriles de circulación, uno por sentido, con aceras peatonales sin aparcamientos. En el tramo existen diversa intersecciones y cruces con el viario que canaliza los movimientos de los sectores Suertes Largas, todos resueltos a nivel mediante enlaces en “T” o en cruz.



Figura U1-164: Tramo U134-01



Figura U1-165: Tramo U134-02

3.34.3. Tramo U134-03: Camino Tabares – Santa Rosa de Lima

El tercer tramo, junto con el cuarto, forman la conexión de los dos sentidos de circulación con el viario territorial de primer orden que, debido a la escasez de la sección existente de uno de ellos obliga a separar en dos calzadas distintas los sentidos de tráfico. Así, el tercer tramo, que discurre desde la glorieta final del segundo tramo, canaliza el tráfico en dirección este-oeste en el eje, utilizando tramos de calles existentes con un trozo de nuevo trazado. El tramo existente es la Calle Pedro Gómez hasta su intersección con el viario territorial. El tramo está formada por una calzada de un carril, de dirección de tráfico sur-norte, con aceras peatonales en ambos márgenes y estacionamiento de vehículos en el margen este de la vía.



Figura U1-166: Tramo U134-03

3.34.4. Tramo U134-04: Camino Tabares – Carretera El Boquerón

El cuatro y último tramo, que discurre por el Camino Tabares, canaliza el sentido de circulación este-oeste al eje desde el viario Territorial. Comienza en la glorieta final del segundo tramo y finaliza en la intersección del Camino Tabares con la Carretera El Boquerón. Utilizando el trazado y superficie de ocupación del Camino Tabares, el tramo está formado por una vía de calzada única con aceras peatonales en ambos márgenes y zona estacionamiento de vehículos en el margen este del tramo.



Figura U1-167: Tramo U134-04



3.35. U1-35: Santa Rosa de Lima

Este viario categorizado como Urbano de Primer Nivel, sirve de conexión entre viarios urbanos de primer nivel (Carretera General del Norte U1-32) con viario territorial de primer nivel (Carretera El Boquerón T1-09) en una sola dirección: este-oeste.

El eje, que utiliza tanto el trazado como la superficie de ocupación actual de la Calle Santa Rosa de Lima, está formada por una calzada de un carril de circulación (este-oeste) con aceras peatonales en ambos márgenes y zona estacionamiento de vehículos el lado sur de la misma.

La intersección del final del tramo se realiza en la glorieta a nivel prevista en la Carretera del Boquerón y el comienzo del tramo se realiza como una intersección en “Y” en la calzada norte del eje Carretera General del Norte. En la parte central del eje existen diversas intersecciones con el viario de los sectores Suertes Largas 1, Suertes Largas 2 y Guamasa Casco que se resuelven mediante enlaces a nivel en “T” en ambos márgenes de la vía.



Figura U1-168: Eje U1-35: Santa Rosa de Lima



3.36. U1-36: Eje Central Valle de Guerra

Este viario categorizado como Urbano de Primer Nivel, sirve de conexión entre viarios territoriales de primer nivel (Subanillo Comarca Norte T1-07) y el viario urbano de segundo nivel “Juan Fernandez-Calle el Moral” (U2-17), solo dispone de un tramo, tal y como puede observar en la siguiente imagen.



Figura U1-169: Tramificación del Eje U1-36

El tramo comienza en la glorieta a nivel prevista en el eje Subanillo Norte Comarca Norte y finaliza en la calle Juan Fernandez. La primera intersección se realiza mediante glorietas a nivel, mientras que la central se realiza mediante una intersección a nivel en “cruz”. El tramo está formado por una vía de calzada única, con dos carriles de circulación, uno por sentido, con aceras peatonales y zonas de estacionamiento de vehículos en ambos márgenes.



Figura U1-170: Tramo U136-01



3.37. U1-37: Eje Central Tejina

Este viario categorizado como Urbano de Primer Nivel, sirve de conexión entre viarios territoriales de primer nivel (Subanillo Comarca Norte T1-07 y Carretera Punta del Hidalgo T1-08). A efectos de su mejor exposición, se divide en los siguientes tramos:

- a) Tramo U137-01: Subanillo Comarca Norte – La Pova
- b) Tramo U137-02: La Pova – Calle San Sebastián
- c) Tramo U137-03: Calle San Sebastián – Calle Tomás González Rivero
- d) Tramo U137-04: Calle Tomás González Rivero – Carretera de Bajamar
- e) Tramo U137-05: Calle Tomás González Rivero – Calle Felipe Castillo
- f) Tramo U137-06: Calle Felipe Castillo – Carretera Tacoronte-Tejina
- g) Tramo U137-07: Calle Tejina– Camino Pico Bermejo



Figura U1-171: Tramificación del Eje U1-37

3.37.1. Tramo U137-01: Subanillo Comarca Norte – La Pova

El primer tramo comienza en la actual glorieta de acceso a Tejina y finaliza en la intersección de la Carretera Tejina – La Laguna con el Camino Ópalo, utilizando tanto el trazado como la superficie de ocupación actual de la Carretera Tejina – La Laguna. La vía está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales y zonas de estacionamiento en ambos márgenes. Todas las intersecciones existentes en el tramo se gestionan mediante glorietas o enlaces en “T”, todas ellas a nivel. En la glorieta final del tramo se sitúa la conexión de este viario urbano de primer nivel con el viario urbano de 2º nivel “La Pova” (U2-24).

3.37.2. Tramo U137-02: La Pova – Calle San Sebastián

El segundo tramo, utiliza el trazado de la Carretera Tejina – La Laguna en el tramo comprendido entre la intersección con el Camino Ópalo y la Calle La Fuente. Se mantienen las aceras peatonales de ambos márgenes y el estacionamiento de vehículos en el margen oeste, sustituyendo la zona de estacionamiento del margen este para dar continuidad al carril bici previsto en el eje “La Pova” para cruzar el casco urbano de Tejina y conectar con el núcleo de Valle de Guerra.



Figura U1-172: Tramo U137-01



Figura U1-173: Tramo U137-02

3.37.3. Tramo U137-03: Calle San Sebastián – Calle Tomás González Rivero

En este tercer tramo, la anchura de las calles por las que es factible la continuidad del eje obliga a desdoblarse la calzada. Por tal motivo, el sentido de circulación norte se desarrolla por el trazado actual de la Calle Arriba y el sentido de circulación sur lo hace por la Calle Tomás González Rivero. Esta separación de carriles se mantiene hasta la intersección de ambas calles. En ambas mitades del tramo, todas las calzadas están definidas mediante un carril de circulación, aceras peatonales y zonas de estacionamiento cuando la sección transversal lo permite. También se da continuidad al carril bici que conecta con Valle Guerra utilizando el margen este de la calzada este del tramo bifurcado.



Figura U1-174: Tramo U137-03

3.37.4. Tramo U137-04: Calle Tomás González Rivero – Carretera de Bajamar

El cuarto tramo, en la parte que discurre por el trazado actual de la Calle Tomás González Rivero hasta la intersección con la Calle Magdalena Santos (prolongación del Camino La Cruz) la calzada es de un único sentido de circulación (dirección norte) hasta la intersección con la calle Magdalena Santos, recuperando a partir de la intersección los dos sentidos de circulación hasta el final del tramo en la Carretera de Bajamar. El eje, en ambas partes, está formado por una calzada, de uno o dos sentidos de circulación, con aceras peatonales en ambos márgenes de la misma y con aparcamiento cuando se dispone de ancho suficiente.



Figura U1-175: Tramo U137-04

3.37.5. Tramo U137-05: Calle Tomás González Rivero – Calle Felipe Castillo

El quinto tramo, partiendo del extremo final del tercer tramo, utiliza el trazado actual de la Calle Arriba y de la Calle Felipe Castillo hasta su intersección con el Eje Urbano de Nivel 2 “La Pova” (U2-24). En todo el tramo, la vía utiliza la sección formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales y zonas de estaciona-



miento en ambos márgenes. También, desde la intersección de la Calle José Rodríguez Amador/Felipe Castillo con la Calle El Cardonal, el margen sur de la vía acoge al carril bici que conecta Tejina con Valle Guerra.



Figura U1-176: Tramo U137-05

3.37.6. Tramo U137-06: Calle Felipe Castillo – Carretera Tacoronte-Tejina

Este tramo discurre, nuevamente por el trazado de la Calle Felipe Castillo y Carretera Tejina - Tacoronte desde el final del tramo anterior hasta la intersección con el eje “Subanillo Comarca Norte” (T1-07). En este tramo se mantiene la sección tipo del tramo anterior, así como sus características y el carril bici en el margen sur del tramo.



Figura U1-177: Tramo U137-06



3.37.7. Tramo U137-07: Carretera de Tejina– Camino Pico Bermejo

Este último tramo discurre, por el Camino Pico Bermejo hasta la Iglesia situada a la altura del Camino Nacar, en el que se propone una glorieta. La sección transversal propuesta para la vía es de una calzada de doble sentido de circulación con aceras en sus márgenes y sin aparcamiento debido a la estrechez de la vía. Este tramo no prevé mantener la ocupación y trazado existente, incorporando las dos glorietas de inicio y fin con las que se pretende mejorar el tráfico motorizado.



Figura U1-178: Tramo U137-07



3.38. U1-38: Valle Colino – La Piterita

Este viario categorizado como Urbano de Primer Nivel, conecta el viario urbano de nivel 1, “Eje Valle Tabares” (U1-39) con el viario urbano de segundo nivel “valle colino (U2-22).

La descripción y justificación de la ordenación propuesta se recoge a continuación para cada uno de los tramos en que el PGO subdivide este viario urbano de primer nivel, que son:

- a) Tramo U138-01: Camino Huerta Murciana – Calle Las Nieves
- b) Tramo U138-02: Calle Las Nieves – Carretera Valle Tabares



Figura U1-179: Tramificación del Eje U1-38

3.38.1. Tramo U138-01: Camino Huerta Murciana – Calle Las Nieves

El primer tramo comienza en la intersección del Camino Huerta Murciana con la Calle A de la Urbanización Pueblo Hinojosa y finaliza, utilizando el trazado de la Calle Barranquillo de Acentejo y Camino La Piteria, hasta la intersección de ambas con la Calle Las Nieves. Este primer tramo comienza en el sector Hinojosa y finaliza en el sector Valle Colino.

El tramo propone una calzada de doble sentido de circulación con aceras en sus márgenes sin posibilidad de incluir bandas de aparcamientos en sus laterales. Los últimos 120 m se propone separar los carriles mediante una rambla central con posibilidad de incluir bandas de aparcamientos en sus extremos. Con esta separación de calzadas se conforma una glorieta de intersección de varias calles en forma de hipódromo.



Figura U1-180: Tramo U138-01

3.38.2. Tramo U138-02: Calle Las Nieves – Carretera Valle Tabares

El segundo y último tramo, comienza en el extremo final del primer tramo y, utilizando el trazado actual del Camino La Piterita y Calle El Embudo, finaliza en la intersección con la Carretera Valle Tabares. Se utiliza para su desarrollo se propone una calzada con dos carriles, uno por sentido de circulación, y aceras peatonales en ambos márgenes, sin aparcamientos. Las intersecciones finales del tramo están gestionadas mediante glorietas a nivel y las intermedias, se resuelven mediante enlaces en “T” o en “cruz”.



Figura U1-181: Tramo U138-02

3.39. U1-39: Eje Valle Tabares

Este viario categorizado como Urbano de Primer Nivel, sirve de conexión entre el viario urbano de primer nivel “Avda de los Menceyes” (U1-29), “Vía Borde Barranco de Santos” (U1-24) y “Valle Colino-La Piterita” (U1-38) con viario territorial de primer nivel “Circunvalación Norte” (T1-04). La descripción y justificación de la ordenación propuesta se recoge a continuación para cada uno de los tramos en que el PGO subdivide este viario urbano de primer nivel, que son:

- a) Tramo U139-01: Carretera General Santa Cruz-Laguna – Vía Barranco de Santos
- b) Tramo U139-02: Vía Borde Barranco de Santos – Circunvalación Norte



Figura U1-182: Tramificación del Eje U1-39

3.39.1. Tramo U139-01: Carretera General Santa Cruz-Laguna – Vía Barranco de Santos

El primer tramo comienza en la actual intersección de la Carretera General Santa Cruz - Laguna con la de Valle Tabares, finalizando en la glorieta prevista en la Vía Borde Barranco de Santos. En este primer tramo, se utiliza tanto el trazado como la superficie de ocupación actual de la Carretera Valle Tabares. La vía en este tramo está formada por una calzada de dos carriles de circulación, uno por sentido, con aceras peatonales y estacionamiento de vehículos en ambos márgenes. Las intersecciones inicial y final se configuran como glorietas a nivel mientras que las intermedias se realizan con enlaces a nivel en “T” o en “cruz”.

3.39.2. Tramo U139-02: Vía Borde Barranco de Santos – Circunvalación Norte

El segundo tramo del eje, incluido dentro del sector La Piterita, mantiene el trazado de la Carretera Valle Tabares desde la intersección de ésta con la Vía Borde Barranco de Santos y la Circunvalación Norte, ambas intersecciones configuradas como glorietas a nivel. Al igual que en el primer tramo, la vía está formada por una calzada con dos carriles de circulación, uno por sentido, con aceras peatonales y estacionamiento en ambos márgenes.



Figura U1-183: Tramo U139-01



Figura U1-184: Tramo U139-02



3.40. U1-40: Avenida Campus Anchieta

Este viario categorizado como Urbano de Primer Nivel, sirve de conexión entre el viario urbano de primer nivel “Autopista del Norte TF-5” (T1-01) con viario territorial de segundo nivel “Avenida Quinto Centenario” (T2-01) y viario urbano de primer nivel “Anillo Interior” (U1-01), “Avenida Quinto Centenario” (U1-02) y “San Miguel de Geneto” (U1-10). El primer y único tramo comienza en el enlace de Padre Anchieta y finaliza en la intersección con la Variante de la TF-5, utilizando tanto el trazado como la superficie de ocupación de la actual carretera. A partir de allí, el trazado actual de la carretera de La Esperanza pasa a considerarse en este PGO como viario estructural rústico.

La vía está formada por dos calzadas separadas por mediana ajardinada, una para cada sentido de circulación, con dos carriles cada una y acera peatonal en los márgenes exteriores de cada calzada. El tramo discurre dentro de los sectores Universidad Geneto y El Cubanito, presentando, en el límite de ambos sectores. Las intersecciones de los extremos se resuelven mediante glorietas nivel al igual que sucede con la intersección central.



Figura U1-185: Eje U1-40

La ordenación planteada para este viario es el de dos calzadas separadas con dos carriles por sentido, amplias aceras en sus márgenes y carriles bici en el tramo más próxima a la glorieta de padre Anchieta. En este tramo, próximo a Padre Anchieta se propone en la calzada este dejar como carril de guaguas el carril derecho.



3.41. U1-41: Camino de las Mercedes

Este ejecanaliza el tráfico de los sectores de Jardina, Cruz de los Álamos, Fuentes las Negras y Camino el Rayo hacia el viario territorial de primer nivel Vía de Ronda (T1-05).

Para una mejor compresión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U141-01: Vía de Ronda – Camino Las Mercedes
- b) Tramo U141-02: Camino Jardina – Camino Vueltas Blancas
- c) Tramo U141-03: Camino Vueltas Blancas – Carretera de Anaga (TF-12)

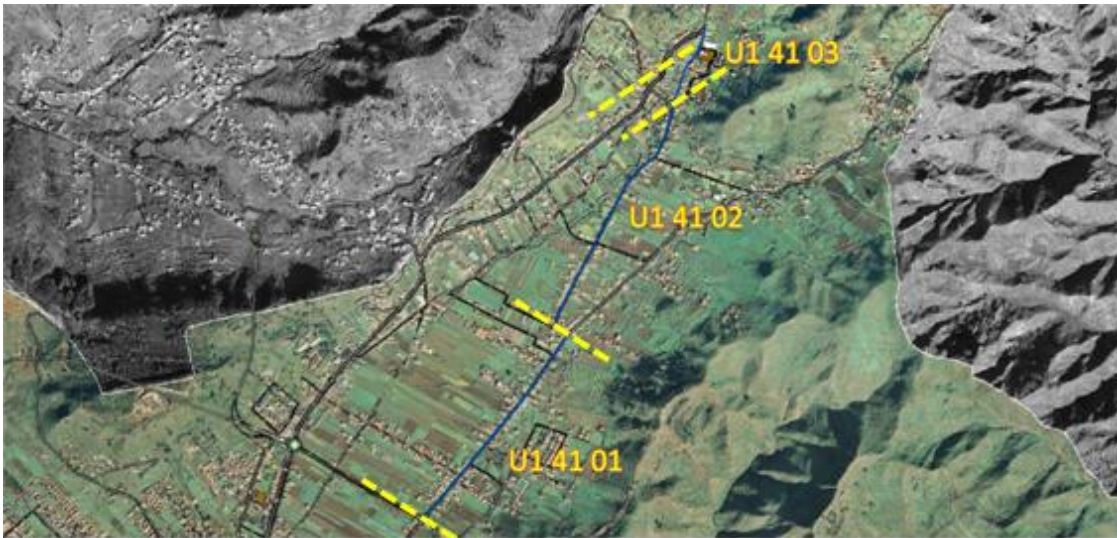


Figura U1-186: Tramificación del Eje U1-41

3.41.1. Tramo U141-01: Vía de Ronda – Camino las Mercedes

El primer tramo del eje, comienza en la glorieta de intersección de la Vía de Ronda con el Camino de Las Mercedes, existente en la actualidad, y finaliza en la intersección de éste con el Camino Jardina, que coincide con la zona de giro del Camino de Las Mercedes.

En todo el tramo, el eje utiliza tanto el trazado como la superficie de ocupación del Camino de Las Mercedes. Por tal motivo, el eje está dotado de una calzada de doble carril, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales en ambos márgenes sin posibilidad de bandas de aparcamiento dado la estrechez de la vía.



Figura U1-187: Eje U1-41 01

3.41.2. Tramo U141-02: Camino Jardina – Camino Vueltas Blancas

El segundo tramo del eje comienza en la intersección del Camino Las Mercedes con el Camino Jardina y finaliza en la intersección con el Camino Vueltas Blancas en el sector Las Mercedes. Todo el tramo se desarrolla por el trazado actual del Camino de Las Mercedes, conservando también la superficie de ocupación del mismo, dentro de los sectores Cruz de Los Álamos y Las Mercedes.

Este tramo al igual que el anterior está formado por una vía de calzada única con dos carriles de circulación, uno por sentido, limitada en sus márgenes por aceras peatonales sin aparcamientos. Todas las intersecciones intermedias del tramo con el viario transversal al eje se realizan mediante enlaces a nivel en “T”, mientras que la intersección final del tramo se realiza mediante glorieta a nivel.

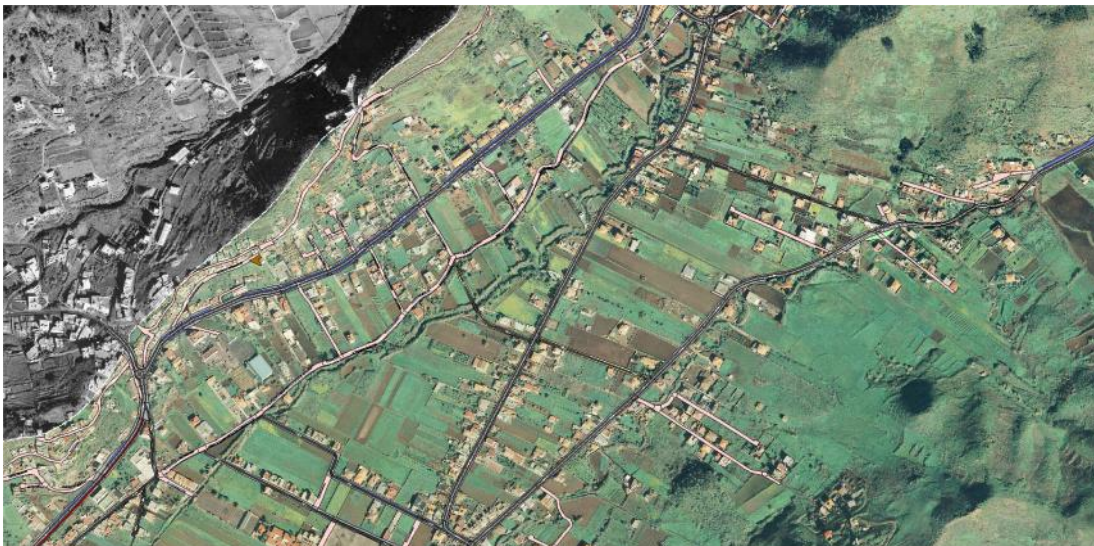


Figura U1-188: Eje U1-41 02



3.41.3. Tramo U141-03: Camino Vueltas Blancas – Carretera de Anaga (TF-12)

El último tramo discurre desde la glorieta de intersección del Camino Las Mercedes con el Camino Vueltas Blancas hasta la intersección del primero con la Carretera Anaga TF-12. Se trata de una vía de calzada única con dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales en ambos márgenes ubicados en el sector Las Mercedes.



Figura U1-189: Eje U1-41 03

4. LOS VIARIOS URBANOS DE NIVEL 2 (U2)

Este grupo lo forma aquel viario que complementa la estructura principal del tejido urbano formada por el Viario Urbano de nivel 1 y que sirve para dotar de legibilidad completa a la red. Generalmente atenderán a relaciones de movilidad de menor volumen que el Viario Urbano de nivel 1, por lo que se ha considerado conveniente el categorizarlo de forma diferente. Estos viarios ofrecen una capacidad media de tráfico para encauzar los grandes flujos desde o hacia la red de rango superior.

La Red Urbana recoge los tráficos de conexión con el Viario Territorial y los conduce hacia la trama urbana de detalle distribuyendo en la red viaria local. Por lo tanto, este viario tiene tres funciones básicas:

- a) Estructura el tejido urbano a nivel general (las denominadas en este Plan como “macromananzas”)
- b) Encauzar el tráfico de media y larga distancia desde la trama urbana de detalle (una vez fuera de las “macromananzas”)
- c) Distribuir el tráfico urbano entre “macromananzas”

El conjunto de parámetros geométricos de la vía y su regulación se establecen con criterios tendentes a evitar que los vehículos sobrepasen los 50 km/h en las vías del tipo urbano básico de conexión o de paso y de 40 km/h en el viario urbano básico de distribución. La distancia entre intersecciones y su diseño así como el trazado de los tramos entre intersecciones se utilizarán como instrumentos para evitar superar las citadas velocidades. En cualquier caso, se garantizará siempre una distancia de visibilidad de parada de 50 m.

En general el viario urbano básico con funciones de conexión con el viario territorial no dispone de aparcamiento. El viario urbano básico con funciones de distribución es más flexible en estos aspectos pero siempre, en todos los casos, depende de la localización y relación con la trama urbana y resto de la red a fin de garantizar la fluidez necesaria de la circulación rodada.

Se consideran Viarios Urbanos Secundarios (U2) los siguientes:

- U2-01: Anillo La Vega
- U2-02: Camino Tornero
- U2-03: Norte San Lázaro
- U2-04: Calle San Antonio – Camino La Villa
- U2-05: Avenida Venezuela – Pablo Iglesias
- U2-06: San Francisco de Paula
- U2-07: Borde Barrio Hurón
- U2-08: Avenida La Unión
- U2-09: Montaña Taco Norte
- U2-10: Montaña Taco Sur
- U2-11: La Manzanilla – Glorieta 18 de julio
- U2-12: Avenida La Candelaria
- U2-13: Carretera San Lázaro
- U2-14: Carretera Punta del Hidalgo



- U2-15: Los Corrales – Océano Índico
- U2-16: Eje Sur Los Rodeos
- U2-17: Juan Fernández – Calle El Moral
- U2-18: La Majada - Milán
- U2-19: Club Náutico Bajamar
- U2-20: Avenida Marítima Bajamar
- U2-21: Hinojosa - Verdellada
- U2-22: Valle Colino
- U2-23: Las Toscas
- U2-24: La Pova
- U2-25: Calle Arona
- U2-26: Camino La Rúa
- U2-27: Camino Alfredo Hernández Canino
- U2-28: Calle Nueva Valle de Guerra
- U2-29: Camino Jardina

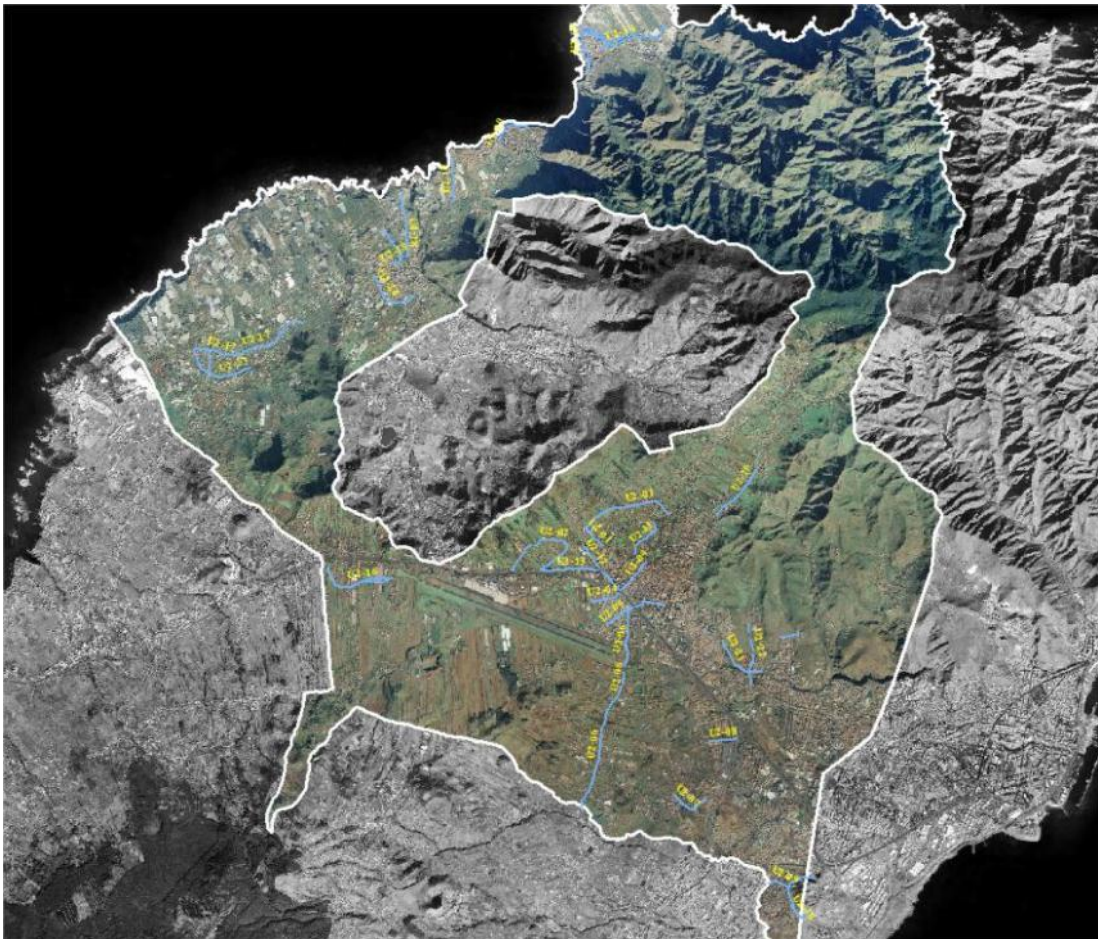


Figura U2- 01: Inventario de viario urbanos de nivel 2

En los siguientes epígrafes se describen las características más importantes de cada uno de estos elementos que conforman el Sistema Viario Urbano de Nivel 2.

4.1. U2-01: Anillo La Vega

El Anillo La Vega, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión del viario urbano interior de los sectores Urbanización Aguere y San Diego 2 con el viario urbano de primer nivel Aguere (U01-05) y Anillo Interior (U01-01).

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U201-01: Calle Enrique RomeuPalazuel – Calle Enrique Granados
- b) Tramo U201-02: Calle Enrique Granados – Calle Urbanización San Diego
- c) Tramo U201-03: Calle Urbanización San Diego – Camino Las Gavias
- d) Tramo U201-04: Camino Las Gavias – Camino Tornero

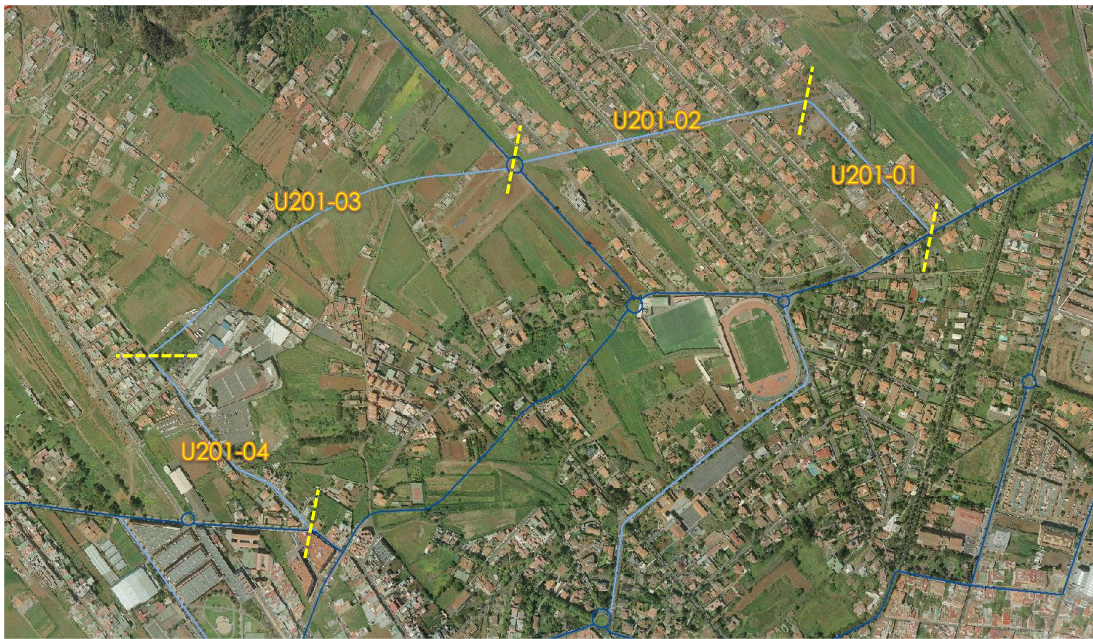


Figura U2- 02: Tramificación del Eje U2-01

4.1.1. Tramo U201-01: Calle Enrique RomeuPalazuel – Calle Enrique Granados

El primer tramo de este viario discurre por el trazado actual de la Calle Enrique RomeuPalazuel, desde su intersección con el Camino Pozo Cabildo hasta su intersección con la Calle Enrique Granados, todo ello en el interior del sector Urbanización Aguere y sin necesidad de afección alguna de terrenos.

La vía está formada por una calzada de un carril, de circulación en dirección norte, con aceras peatonales en ambos márgenes y zona de estacionamiento en línea de vehículos en el margen oeste de la misma. Las intersecciones de los extremos del tramo se resuelven mediante enlaces en “T” a nivel.

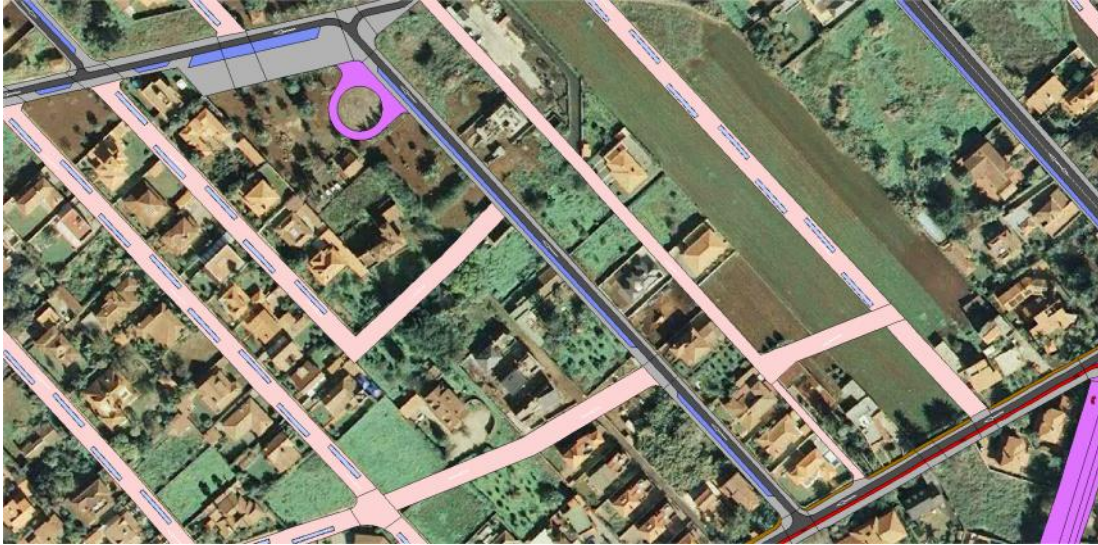


Figura U2- 03: Tramo U201-01

4.1.2. Tramo U201-02: Calle Enrique Granados – Calle Urbanización San Diego

El segundo tramo del viario discurre, desde el final del primer tramo hasta la intersección de la Calle Enrique Granados con el Eje Aguiere (U02-01) próximo a la Calle Urbanización San Diego. El tramo utiliza el trazado actual de la Calle Enrique Granados, sin afección de terreno, y la prolongación de la vía que define el extremo final del primer tramo.

Este segundo tramo discurre en su totalidad por el sector Urbanización Aguiere. La vía está formada por una calzada de un carril de circulación, limitada por aceras peatonales y estacionamiento de vehículos en un lateral. El sentido de circulación es oeste-este desde el comienzo del tramo hasta la Calle Enrique RomeuPalazuel y este-oeste desde la intersección con dicha calle hasta el final del tramo. La intersección con el primer tramo se realiza mediante un enlace en “T” mientras que la intersección con el tercer tramo se realiza mediante la glorieta a nivel definida en el eje U01-01 Aguiere.



Figura U2- 04: Tramo U201-02



4.1.3. Tramo U201-03: Calle Urbanización San Diego – Camino Las Gavias

Este tercer tramo queda definido por una vía de nuevo trazado que discurre por el centro del sector San Diego 2, que parte desde la glorieta final del segundo tramo hasta el Camino Las Gavias con la Calle de Nilo García González. Se trata de una vía de una calzada con un carril de circulación oeste-este limitada por aceras peatonales en ambos márgenes y estacionamiento de vehículos en uno de ellos. Las diferentes intersecciones del trazado, ya sea con viario urbano rodado o de coexistencia se resuelven mediante enlaces en “T”.

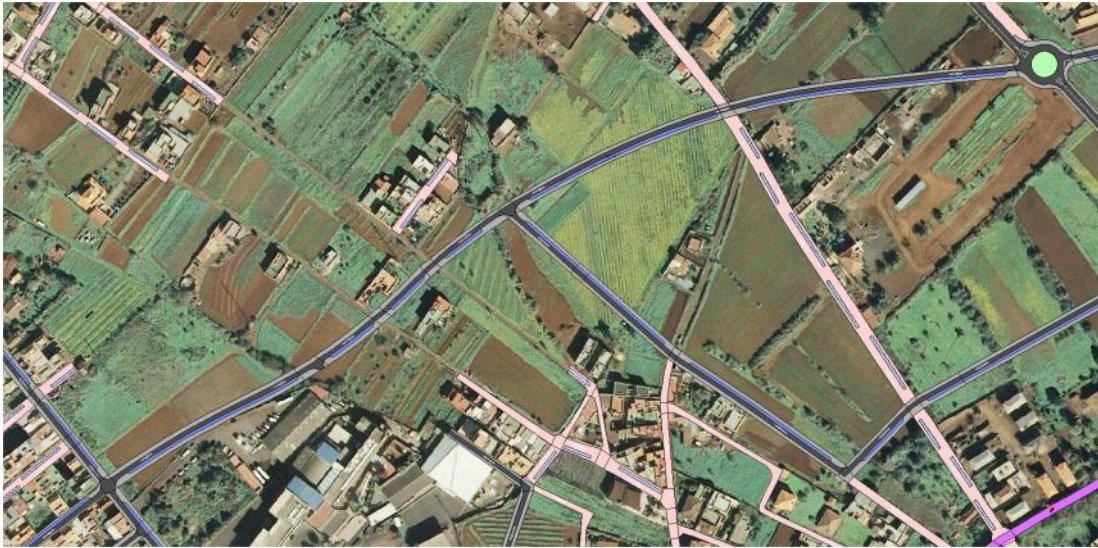


Figura U2- 05: Tramo U201-03

Tramo U201-04: Camino Las Gavias – Camino Tornero

El cuarto y último tramo discurre desde el final del tercer tramo hasta la intersección entre el Camino Las Gavias y el Camino Tornero (Eje Atalaya – Anillo Interior U01-06). La vía está formada por una calzada de un carril de circulación, sentido sur-norte, con aceras peatonales en ambos márgenes y estacionamiento de vehículos en uno de ellos, todo ello manteniendo tanto el trazado como la superficie de ocupación del Camino Las Gavias.



Figura U2- 06: Tramo U201-04

4.2. U2-02: Camino Tornero

El Camino Tornero, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión entre viarios urbanos de primer nivel (Atalaya – Anillo Interior U1-06 y el eje urbano de nivel 2 Carretera de San Lázaro U2-13). Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U201-01: Calle Nava Toscana – Vía de Ronda
- b) Tramo U201-02: Vía de Ronda – Pasaje Los Cedros

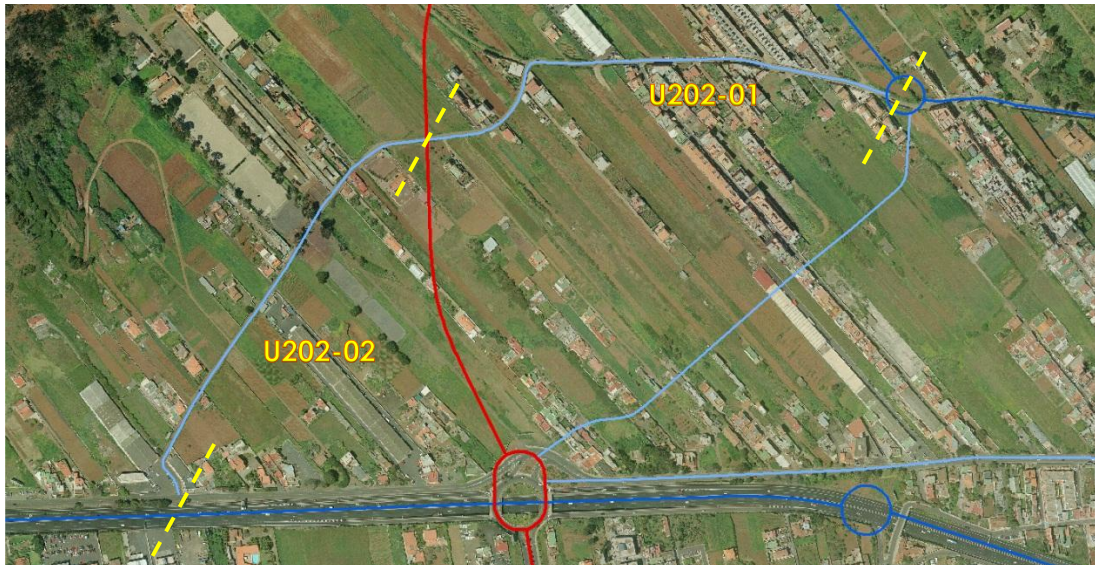


Figura U2- 07: Tramificación del Eje U2-02

4.2.1. Tramo U201-01: Calle Nava Toscana – Vía de Ronda

El primer tramo del eje utiliza el trazado actual del Camino Tornero desde las proximidades de su intersección con la Calle Nava Toscana (glorieta de intersección del eje “Atalaya – Anillo Interior” U1-06) hasta el paso superior sobre el eje “Vía de Ronda” T1-05. Todo el tramo posee una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, sin aparcamientos, con acera peatonal en los márgenes para la primera mitad, que discurre por el interior del sector San Lázaro – Tornero, o arcenes exteriores para la segunda mitad que discurre por terrenos rústicos. Todas las intersecciones intermedias se resuelven mediante enlaces a nivel en “T”.



Figura U2- 08: Tramo U202-01



4.2.2. Tramo U201-02: Vía de Ronda – Pasaje Los Cedros

El segundo y último tramo discurre por terrenos rústicos desde el cruce con el eje “Vía de Ronda” y el eje “carretera de San Lázaro” utilizando el trazado actual del Camino Tornero. Al desarrollarse todo el recorrido por terrenos rústicos, la vía se define por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con arcenes en ambos márgenes.



Figura U2- 09: Tramo U202-02



4.3. U2-03: Norte San Lázaro

El eje Norte San Lázaro, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión del viario urbano de primer nivel “Atalaya – Anillo Interior” (U01-06) con viario territorial de primer nivel “Vía de Ronda” (T1-05).



Figura U2- 10: Eje U2-03: Norte San Lázaro

El eje comienza en la glorieta de intersección de los ejes “Atalaya – Anillo Interior” y “Camino del Tornero” en el sector San Lázaro-Tornero y finaliza en la intersección del eje “Vía de Ronda” con el eje “Quinto Centenario”, en lo que en la actualidad es la glorieta de acceso al Aeropuerto sobre la Autopista TF-5.



Figura U2- 11: Eje Norte San Lázaro

El eje, de nuevo trazado, utiliza dos secciones transversales para su definición: Inicialmente, en los primeros 75 metros del eje se utiliza una calzada de dos carriles, uno por senti-

do de circulación, con aceras peatonales en ambos márgenes y carril bici en el margen este de la vía. Esta sección también se utiliza en los últimos 150 m del eje.

Sin embargo, en el tramo central, el eje está definido por doble calzada, una por sentido de circulación, con franja verde como separación de las calzadas. Además cada calzada también posee aceras peatonales y zonas de estacionamiento en sus márgenes exteriores. La acera norte recoge el carril bici, mientras que adosada a la acera sur se dispone banda de aparcamiento en línea.

Además de las intersecciones de los extremos que están definidas por las glorietas previstas en los ejes antes mencionados, las intersecciones intermedias se resuelven mediante enlazes en “T” a nivel.

4.4. U2-04: Calle San Antonio – Camino La Villa

El eje Calle San Antonio-Camino La Villa, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión del viario urbano de La Laguna de uno y otro lado de la Autopista TF-5 (Avenida Quinto Centenario). Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U204-01: Avenida Lucas Vega – Calle La Higuera
- b) Tramo U204-02: Calle La Higuera – Avenida Quinto Centenario
- c) Tramo U204-03: Avenida Quinto Centenario – Anillo Interior



Figura U2- 12: Tramificación del Eje U2-04

4.4.1. Tramo U204-01: Avenida Lucas Vega – Calle La Higuera

El primer tramo, utilizando el trazado y ocupación actual de las calles Los Bolos y Hermanos Marrero, discurre desde la intersección con la Avenida Lucas Vega hasta la intersección con la Calle La Higuera. Este tramo discurre entre el límite sur del sector San Diego 1 y el límite norte del sector Centro.

Se trata de una vía que está incluido en el Plan Especial del Conjunto Histórico de La Laguna y, por tanto, su ordenación vendrá incluida en dicho Plan tomando las características previstas para este tipo de vía urbana.



Figura U2- 13: Tramo U204-01

4.4.2. Tramo U204-02: Calle La Higuera – Avenida Quinto Centenario

El segundo tramo, dentro del sector Centro, utiliza el trazado actual de la calle San Antonio, desde su intersección con la Calle La Higuera, hasta la Avenida Quinto Centenario donde, mediante la glorieta a nivel prevista, se producirá la conexión con la Avenida La Candelaria y el tercer tramo del eje. Se trata de una vía con un calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales en ambos márgenes; también posee estacionamiento de vehículos en su margen este mientras que en el oeste se desarrolla el carril bici que une el casco histórico de La Laguna con la zona de San Lázaro.

4.4.3. Tramo U204-03: Avenida Quinto Centenario – Anillo Interior

El tercer y último tramo conecta la Avenida Quinto Centenario con el Anillo interior utilizando el trazado actual del Camino El Vallado, entre las Intersecciones con la Avenida Quinto Centenario Camino La Villa, y el Camino La Villa hasta su intersección con el Anillo Interior. Sin necesidad de realizar afecciones de terreno, la vía está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido, con aceras peatonales en ambos márgenes y estacionamiento de vehículos. Las intersecciones de los extremos del tramo se resuelven mediante glorietas a nivel.



Figura U2- 14: Tramo U204-02



Figura U2- 15: Tramo U204-03



4.5. U2-05: Avenida Venezuela – Pablo Iglesias

El eje Avenida Venezuela – Pablo Iglesias, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión entre el viario urbano del casco a uno y otro lado de la Avenida Quinto Centenario. Para una mejor comprensión del eje se divide en los siguientes tramos:

- a) Tramo U205-01: Avenida Trinidad – Calle Núñez de la Peña
- b) Tramo U205-02: Calle Núñez de la Peña – Avenida Quinto Centenario
- c) Tramo U205-03: Avenida Quinto Centenario – Avenida Bartolomé Cariasco



Figura U2- 16: Tramificación del Eje U2-05

4.5.1. Tramo U205-01: Avenida Trinidad – Calle Núñez de la Peña

Comienza el tramo en la Avenida Pablo Iglesias con la Avenida Trinidad y finaliza en el cruce de la primera con la Calle Núñez de La Peña. La longitud completa del tramo se desarrolla en la superficie ocupada por la Avenida Pablo Iglesias. Sin necesidad de aumentar la ocupación, la vía está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales en ambos márgenes y zona de estacionamiento en el margen norte de la misma. Todas las intersecciones intermedias, así como la inicial con la Avenida de La Trinidad se resuelven mediante enlaces a nivel en “T”. La intersección final con la Calle Núñez de La Peña, junto con la Avenida República de Venezuela, la Calle Antonio González Ramos y la Calle Leocadio Machado, se resuelven mediante una glorieta a nivel.

4.5.2. Tramo U205-02: Calle Núñez de la Peña – Avenida Quinto Centenario

El segundo tramo, partiendo de la glorieta final del primer tramo, discurre por el trazado actual de la Avenida República de Venezuela hasta su intersección con la Avenida Quinto Centenario que cambia su tipología con respecto a la existente en la actualidad, pasando de paso elevado sobre la Autopista TF-5 sin conexión con esta a glorieta a nivel con la Avenida posibilitando el movimiento del tráfico hacia el norte o sur por la Avenida, así como el cruce al otro lado del municipio. Sin aumentar la superficie de ocupación de la Avenida República de Venezuela, la vía está formada por una calzada de dos carriles de circulación, uno por sentido, con aceras peatonales en ambos márgenes.



Figura U2- 17: Tramo U205-01



Figura U2- 18: Tramo U205-02

4.5.3. Tramo U205-03: Avenida Quinto Centenario – Avenida Bartolomé Cariasco

El tercer y último tramo parte de la glorieta situada en la Avenida Quinto Centenario y finaliza en la intersección de la Avenida República de Venezuela con la Avenida Bartolomé Cariasco, en la glorieta ovalada prevista en el eje “Anillo Interior” (U1-01) del que dicha avenida forma parte. El tramo está formado, sin modificar la superficie de ocupación y utilizando el trazado de la Avenida República de Venezuela, por una vía de un sentido de circulación (dirección suroeste) con aceras peatonales en ambos márgenes y zona de estacionamiento de vehículos en el lateral sur de la vía.



Figura U2- 19: Tramo U205-03



4.6. U2-06: San Francisco de Paula

El eje San Francisco de Paula, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión del viario urbano de primer nivel Quinto Centenario (U1-02) con viario territorial de primer nivel Autopista Exterior (T1-02)

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U206-01: Quinto Centenario – Anillo Interior
- Tramo U206-02: Anillo Interior – Vía Campo de Vuelos
- Tramo U206-03: Vía Campo de Vuelos – Autopista del Norte (TF-5)
- Tramo U206-04: Autopista del Norte (TF-5) – Vía de Ronda Sur
- Tramo U206-05: Vía de Ronda Sur – Vía Exterior
- Tramo U206-06: Vía Exterior – Límite Municipal Santa Cruz de Tenerife

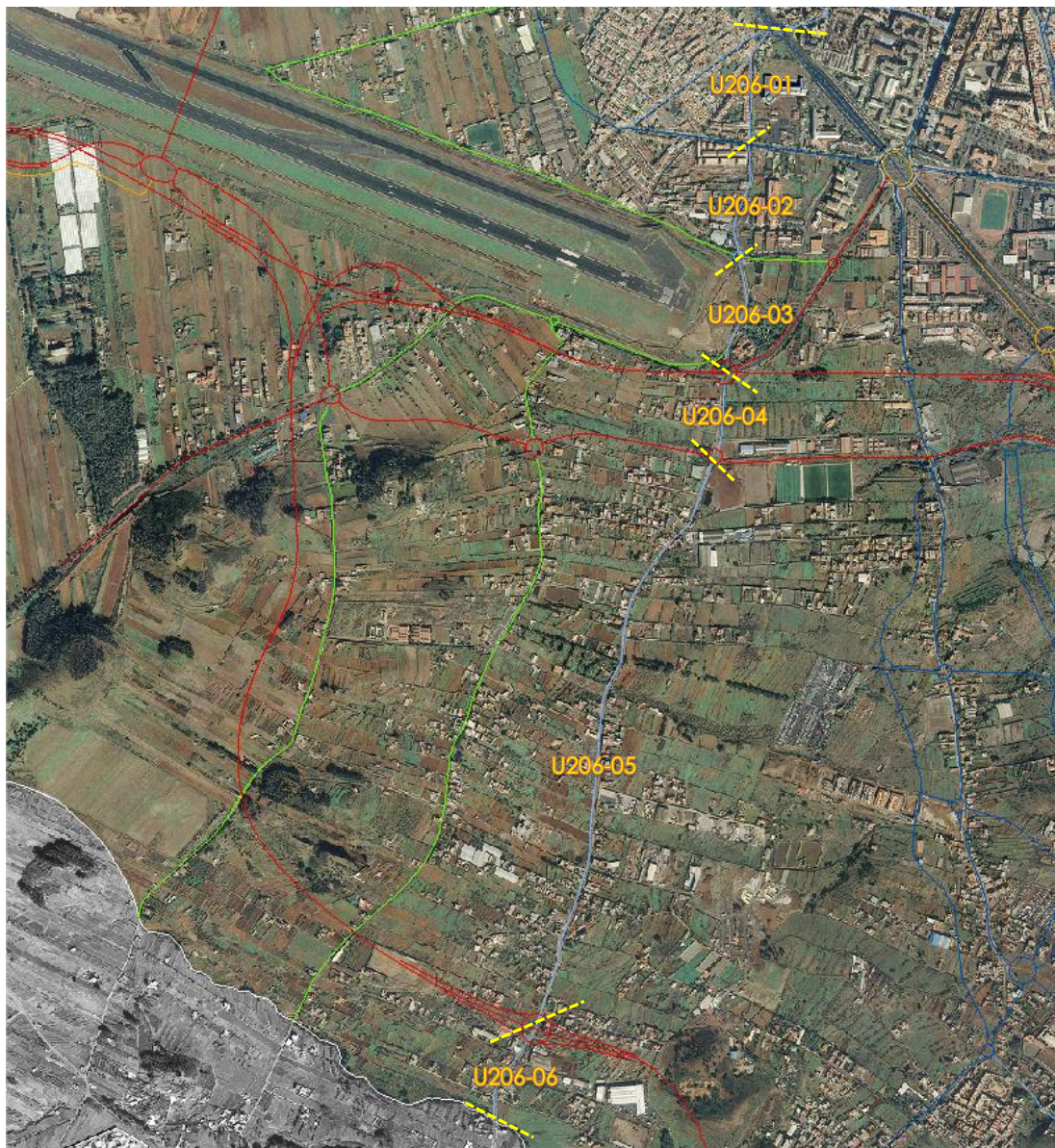


Figura U2- 20: Tramificación del Eje U2-06

4.6.1. Tramo U206-01: Quinto Centenario – Anillo Interior

El primer tramo comienza en la intersección de la Avenida Quinto Centenario con el eje Avenida Venezuela – Pablo Iglesias (U2-05) y el Camino San Francisco de Paula, en la intersección de los sectores Coromoto Sur, Universidad Geneto y San Honorato, finalizando en el cruce con el eje Anillo Interior U1-01.

En este tramo, el Camino San Francisco de Paula está formado por una calzada de un solo carril, dirección sur-norte, con aceras peatonales en ambos márgenes a la que, en la parte final del tramo, accede viario local del sector Coromoto Sur. La intersección con el Anillo Interior se realiza mediante un cruce a nivel tipo “cruz”.



Figura U2- 21: Tramo U206-01

4.6.2. Tramo U206-02: Anillo Interior – Vía Campo de Vuelos

El segundo tramo, bordeando el límite este del sector Coromoto Sur, discurre desde el final del primer tramo hasta el Camino San Francisco de Paula con el eje Vía Campo de Vuelos (R-02), en las proximidades del acceso al Colegio Nuryana. Manteniendo el trazado y superficie de ocupación del Camino San Francisco de Paula, el tramo está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido, con aceras peatonales en ambos márgenes, estacionamiento para vehículos en el lateral oeste y carril bici, continuación del previsto que circunvale el recinto universitario, en el lateral este.

4.6.3. Tramo U206-03: Vía Campo de Vuelos – Autopista del Norte (TF-5)

El tercer tramo del Camino San Francisco de Paula discurre por el trazado actual del mismo hasta la intersección con la Autopista TF-5, en su variante por el sur del Aeropuerto, en el límite del sector Universidad Geneto con el Sistema General Aeroportuario.

Utilizando el trazado actual del viario, el tramo está formada por una calzada de doble carril, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales en su margen este y arcén en el oeste. La intersección con la Autopista TF-5 se realiza con glorieta elevada sobre ella de doble carril, a la que llega también la Carretera La Esperanza TF-5. Desde ésta y el Camino San Francisco de Paula, en ambos sentidos, se tendrá acceso a la dirección oeste-norte de la Autopista TF-5.



Figura U2- 22: Tramo U206-03



Figura U2- 23: Tramo U206-03

4.6.4. Tramo U206-04: Autopista del Norte (TF-5) – Vía de Ronda Sur

El cuarto tramo del Camino San Francisco de Paula, desde la intersección con la Autopista del Sur, por el trazado actual del mismo, finaliza en la glorieta de intersección con la Vía de Ronda Sur (T1-05) a la altura de la Ciudad Deportiva del Tenerife.

Este tramo se sitúa en el límite oeste del sector El Cubanito. La vía, en este tramo, está formada por dos calzadas, una por sentido de circulación, con dos carriles cada una y aceras peatonales en los márgenes exteriores de la vía. Ambas calzadas están separadas por mediana ajardinada.



Figura U2- 24: Tramo U206-04

4.6.5. Tramo U206-05: Vía de Ronda Sur – Vía Exterior

El quinto tramo, discurre desde la intersección con la Vía de Ronda Sur y la Vía Exterior (T1-02), utilizando en todo el tramo tanto el trazado como la superficie de ocupación actual del Camino San Francisco de Paula.

La vía está formada por una calzada con dos carriles de circulación, uno por sentido, delimitada en sus márgenes por aceras peatonales y estacionamiento de vehículos. Salvo el tramo comprendido entre la Ronda sur y la calle Leoncio Rodríguez, en que se eliminan las bandas de aparcamientos para disponer una franja verde en el margen este y poder desarrollar en un futuro la Variante de San Francisco de Paula, prevista por el Suelo Urbanizable No ordenado situado al este de San Francisco de Paula.



Figura U2- 25: Tramo U206-05

La intersección con la Vía Exterior se realiza mediante glorieta elevada sobre ella, con doble carril de circulación, y con posibilidad de acceso a las dos direcciones de la Vía Exterior. Todas las intersecciones intermedias del eje San Francisco de Paula con el viario urbano



de los sectores por los que discurre (Calle La Viña, Los Baldíos 1 y Los Baldíos 2) se realizan mediante enlaces a nivel en “T” salvo la prevista para la prolongación de la Calle La Viña que se realizará mediante glorieta a nivel.

4.6.6. Tramo U206-06: Vía Exterior – Límite Municipal Santa Cruz de Tenerife

El último tramo del eje, desde la intersección con la Vía Exterior hasta el límite municipal, utiliza el trazado y superficie de ocupación actual del Camino San Francisco de Paula en el sector El Centenero, manteniéndose, además, la sección definida en el tramo anterior, con la salvedad que al oeste se cambia la acera por arcén.



Figura U2- 1: Tramo U206-06



4.7. U2-07: Borde Barrio Hurón

El eje Borde Barrio Hurón, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión entre dos viario urbanos de primer nivel: San Miguel de Geneto (U1-10) y San Bartolomé de Geneto (U1-09).

Situada en el sector El Hurón, tanto en su parte central como en su límite sur, discurre desde la intersección entre la Calle Bocatuerta y la Transversal Bocatuerta Primera Izquierda, utilizando el trazado actual de la prolongación de esta última y el tramo sureste de la Calle El Pajarito. A partir de aquí, mediante una vía de nuevo trazado similar a la frontera entre los sectores El Hurón y La Vistilla, para conectar con el Camino San Miguel de Geneto a la altura de su intersección con el Camino El Pedregal.



Figura U2- 27: Eje U2-07: Borde Barrio Hurón

El eje está constituido por una vía de calzada única, con dos carriles de circulación delimitados en ambos márgenes por aceras peatonales sin aparcamientos. Las intersecciones intermedias del eje se realizan a nivel mediante enlaces en “T”, al igual que la intersección del comienzo, mientras que la intersección con San Miguel de Geneto se realiza en la glorieta a nivel prevista en dicho eje.



4.8. U2-08: Avenida La Unión

El eje Avenida La Unión, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión entre dos viario urbanos de primer nivel: San Bartolomé de Geneto (U1-09) y Las Nieves – El Gramal-Los Andenes (U1-16).

El eje utiliza el trazado actual de la Calle La Unión, así como su ocupación actual, de forma que se posibilita su definición como una vía de una calzada con dos carriles con aceras peatonales en ambos márgenes, sin aparcamiento.

En su primer tramo, desde la intersección con la glorieta de acceso a los centros comerciales y la intersección con la Calle Libertad, los dos carriles sólo permiten el sentido de circulación este-oeste; a partir de aquí hasta el final del eje, los dos carriles permiten los dos sentidos de circulación. Las intersecciones intermedias del eje se realizan a nivel mediante enlaces en “T” o enlaces “en cruz”.



Figura U2- 28: Eje U2-08: Avenida La Unión



4.9. U2-09: Montaña Taco - Norte

El eje Montaña Taco – Norte, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión entre dos viarios urbanos de primer nivel que discurren tanto por el municipio de La Laguna como de Santa Cruz: Vía Barranco del Muerto (U1-23) y Hoya Fría – Autopista TF-1 (U1-27), en el límite sur del sector Taco-San Luis Gonzaga, en el sentido de circulación oeste-este. Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U209-01: Calle Maxorata – Avenida San Matías
- b) Tramo U209-02: Avenida San Matías – Límite Municipal Santa Cruz



Figura U2- 29: Tramificación del Eje U2-09

4.9.1. Tramo U209-01: Calle Maxorata – Avenida San Matías

El primer tramo comienza en la intersección de la Calle Maxorata con la Calle de Los Ángeles, discurrendo por ésta última en sentido este hasta su intersección con la Calle Santo Tomás de Aquino, donde gira hasta la glorieta de intersección con la Avenida San Matías. Debido a la sección estricta del primer sector del tramo, hasta la Calle Santo Tomás de Aquino, la vía está formada por una calzada de un carril de circulación con aceras peatonales y estacionamiento de vehículos en ambos márgenes. A partir de la Calle Santo Tomás de Aquino, se duplica el número de carriles manteniendo las aceras peatonales y estacionamiento de vehículos en los márgenes. Las intersecciones intermedias se resuelven mediante enlaces en “T”, al igual que la intersección inicial del tramo, mientras que la final con la Avenida San Matías queda resuelta mediante glorieta a nivel, similar a la existente en la actualidad.

4.9.2. Tramo U209-02: Avenida San Matías – Límite Municipal Santa Cruz

El segundo tramo, desde la glorieta de intersección con la Avenida San Matías, utiliza el trazado actual de la vía de acceso al estacionamiento del Complejo Deportivo Montaña de Taco para, una vez sobrepasado el mismo, discurren mediante una vía de nuevo trazado en dirección este hacia el nuevo viario de conexión entre Hoya Fría y la Autopista TF-1 en el PGO de Santa Cruz de Tenerife. Se mantiene, como en el final del primer tramo, la vía de calzada única con dos carriles para el único sentido de circulación previsto para el eje, así como las aceras peatonales y estacionamiento de vehículos en ambos márgenes.

En el extremo final del complejo deportivo, se posibilita a los usuarios del eje tanto el cambio de sentido de circulación por la vía paralela a la misma, como el giro hacia el norte por la Calle del Padre Manjón. En la intersección inicial del tramo, además de acceso a la

Avenida San Matías, se posibilita el acceso al eje urbano de segundo nivel Montaña Taco – Sur (U2-10).



Figura U2- 30: Tramo U209-01



Figura U2- 31: Tramo U209-02

4.10. U2-10: Montaña Taco - Sur

El eje Montaña Taco – Sur, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión entre viario urbanos de primer y segundo nivel que discurren tanto por el municipio de La Laguna como de Santa Cruz: Montaña Taco - Norte (U2-09) y Ofra – El Chorrillo (U1-22), en el límite sur del sector Taco-San Luis Gonzaga. Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U210-01: Avenida San Matías – Calle Virgen de La Luz
- b) Tramo U210-02: Calle Virgen de La Luz – Límite Municipal Santa Cruz



Figura U2- 32: Tramificación U2-10

4.10.1. Tramo U210-01: Avenida San Matías – Calle Virgen de La Luz

El primer tramo comienza en la glorieta de intersección con la Avenida San Matías y discurre hacia el sur, por vía de nuevo trazado bordeando la Montaña de Taco, hacia la parte trasera de los edificios de la Calle San Nicolás hasta la posición de la nueva glorieta de intersección con la Calle Virgen de La Luz. Este tramo, está formado por una vía de calzada única con dos carriles de circulación, uno por sentido, y se limita en su margen oeste por acera peatonal y en el este por zona de estacionamiento de vehículos y acera peatonal. La glorieta final, de nuevo trazado, posee doble carril interior de circulación y, además de continuar con el eje, conecta con las calles Virgen de La Luz, San Nicolás y San Agustín.

4.10.2. Tramo U210-02: Calle Virgen de La Luz – Límite Municipal Santa Cruz

El segundo y último tramo, manteniendo la sección del primero, continúa en dirección sur por el trazado actual de la Calle San Nicolás hasta el Límite Municipal de Santa Cruz de Tenerife, donde, al intersectar con la Calle Santo Ángel de la Guarda, mantiene la dirección de ésta hasta intersectar el eje Ofra – El Chorrillo como indica el PGO de Santa Cruz.



Figura U2- 33: Tramo U210-01



Figura U2- 34: Tramo U210-02



4.11. U2-11: La Manzanilla – Glorieta 18 de julio

El eje La Manzanilla – Glorieta 18 de julio, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión entre viario urbanos de primer, Anillo Interior (U1-01) y San Lázaro-Lucas Vega-Avenida Las Peras (U1-07), canalizando el tráfico de salida de la parte norte de La Laguna.

El eje comienza en la glorieta de intersección del Camino Pozo Cabildo y Camino Fuente Cañizares con la Avenida Tabares Bartlet, en la actual glorieta existente junto al Campo de Fútbol de La Manzanilla, y finaliza en la Glorieta 18 de Julio. En su recorrido utiliza el trazado y superficie de ocupación actual de la Avenida Tabares Bartlet, Paso Oramas y Calle Marcos Redondo.



Figura U2- 35: Eje U2-11: La Manzanilla – Glorieta 18 de julio

En la totalidad de su recorrido, el eje está formado por una vía de calzada única, con un carril de circulación de sentido norte-sur, limitado en sus márgenes por aceras peatonales y zonas de estacionamiento de vehículos. Las intersecciones de los extremos están formadas por glorietas a nivel, mientras que las tres intersecciones intermedias, también a nivel, se corresponden con cruces en “Y” o en “T”.



Figura U2- 36: Eje U2-11: La Manzanilla – Glorieta 18 de julio



4.12. U2-12: Avenida La Candelaria

El eje Avenida La Candelaria, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión entre viarios urbanos de primer, Quinto Centenario (U1-02), San Lázaro-Lucas Vega-Avenida Las Peras (U1-07) y Anillo Interior (U1-01), canalizando el tráfico de entrada a la parte norte de La Laguna.

Comienza el primer tramo en la glorieta de intersección de la Avenida Quinto Centenario con la Avenida La Candelaria y la Calle San Antonio, finalizando en el Enlace de San Benito. Este primer tramo utiliza tanto el trazado como la superficie de ocupación actual de la Avenida La Candelaria.

La ordenación propuesta está formada por una calzada de dos carriles, los dos de la misma dirección de tráfico (sentido noroeste), con aceras peatonales y zonas de estacionamiento en ambos márgenes. También se produce en el tramo la continuidad de los carriles bici que, partiendo del casco de La Laguna, continúan hacia el norte y el oeste del municipio.

Las intersecciones de los extremos, a nivel, se definen mediante glorietas, ya sea circular u ovalada, mientras que las intersecciones intermedias, también a nivel, se resuelven mediante enlaces en "T". Este primer tramo parte del límite norte del sector Coromoto Norte, discurre paralelo al límite suroeste del sector San Honorato y finaliza en el lateral oeste del sector San Benito.

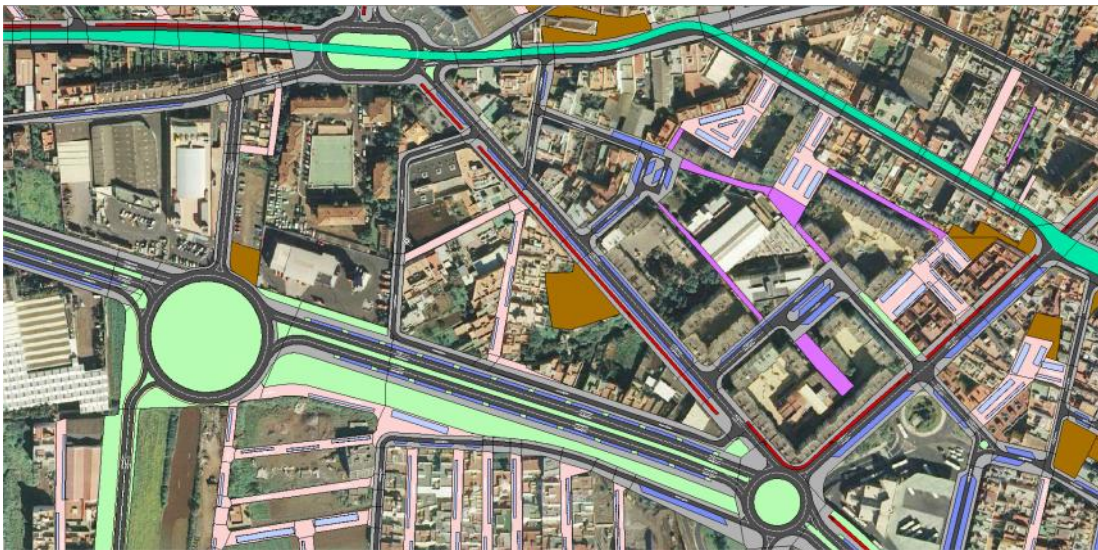


Figura U2- 37: Tramo U212-01

4.13. U2-13: Carretera San Lázaro

El eje Carretera San Lázaro, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión entre viario urbano de primer nivel, Anillo Interior (U1-01) y viario territorial de primer nivel “Vía de Ronda” (T1-05), canalizando el tráfico de entrada a la zona oeste del casco de La Laguna.

El eje comienza en la nueva glorieta de acceso al Aeropuerto de Tenerife Norte, y finaliza en el Enlace de San Benito en el eje “Anillo Interior”. Este eje, que discurre en el límite de intersección de los sectores San Lázaro Sur y San Lázaro-Tornero y finaliza en la intersección de éste último sector con San Benito, utiliza el trazado actual de la Carretera General San Lázaro entre dichos enlaces.

Aumentando la superficie de ocupación actual, la vía está formada por una calzada de un carril de circulación, en sentido oeste-este (tramo entre la actual glorieta del aeropuerto y San Benito), sentido este oeste (tramo entre las dos glorietas de la aeropuerto), con zona verde destinada al trazado de la Línea 1 del Tranvía de Tenerife en su prolongación hasta el aeropuerto, carril bici en el margen norte y aceras peatonales en ambos márgenes de la calle. Todas las intersecciones intermedias del eje se resuelven mediante enlaces a nivel en “T”.



Figura U2- 38: Eje U2-13: Carretera San Lázaro



Figura U2- 39: Eje U2-13: Carretera San Lázaro



4.14. U2-14: Carretera Punta del Hidalgo

El eje Carretera Punta del Hidalgo, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión desde el viario territorial de primer nivel “Carretera Punta del Hidalgo” a la zona urbana del sector La Punta Caso de Punta del Hidalgo. Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U214-01: El Carmen – Tesesinte
- b) Tramo U214-02: Tesesinte – El Homician
- c) Tramo U214-03: El Homician – Punta del Hidalgo

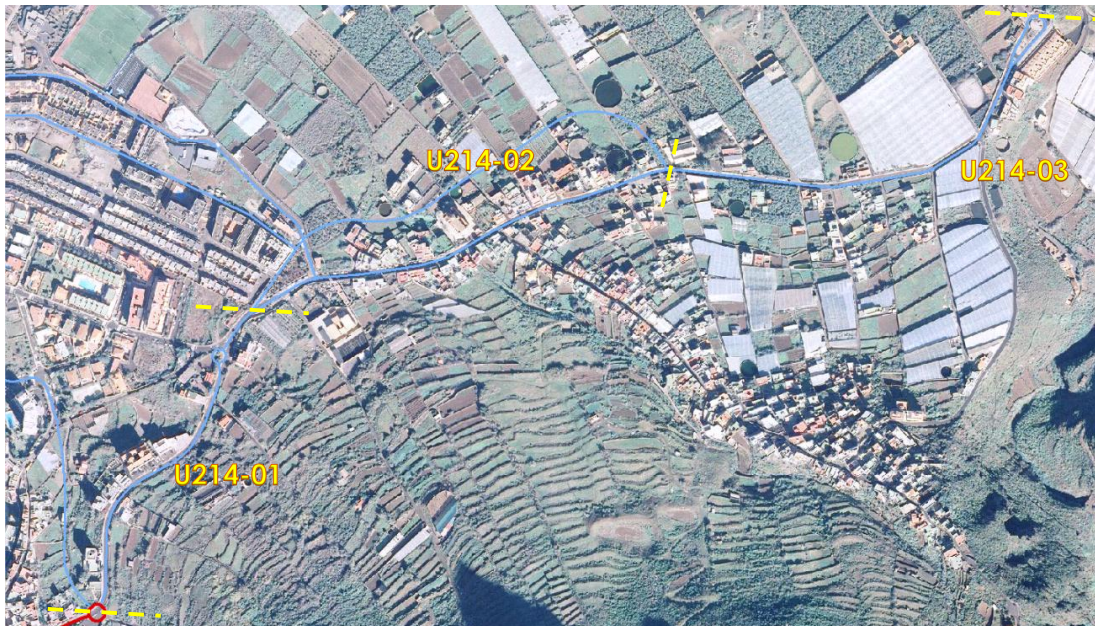


Figura U2- 40: Tramificación del Eje U2-14

4.14.1. Tramo U214-01: El Carmen – Tesesinte

El tramo discurre en el casco urbano de Punta del Hidalgo y comenzando en la glorieta final del viario territorial de primer nivel “Carretera Punta del Hidalgo” (T1-08) y finaliza en la glorieta de intersección con la Calle Océano Atlántico. El tramo discurre por terreno urbano (AUH El Carmen – La Hoya), estando compuesta la carretera por una calzada con dos carriles, uno por sentido, con arcén en el margen este y acera en el margen oeste.

4.14.2. Tramo U214-02: Tesesinte – El Homician

El segundo tramo comienza en la glorieta final del primer tramo y finaliza, en la carretera de Punta del Hidalgo actual, a la altura del final del sector El Homicián. En este primer tramo, debido a la escasa sección que permite la edificación consolidada actual, se hace necesarios separar los dos sentidos de circulación, de forma que el sentido este-oeste discurre por el trazado de la carretera actual mientras que el sentido oeste-este utiliza una vía de nuevo trazado que bordea por el norte la edificación consolidada hasta llegar a la Calle Los Corrales a partir de la cual discurre por la transversal a la Calle Aguacada hasta intersectar con al carretera actual en la glorieta prevista en la intersección con la Calle Océano Atlántico. Ambas calzadas están formadas por un único carril de circulación con aceras peatonales y estacionamiento en ambos márgenes, cuando la sección transversal lo permite.



Figura U2- 41: Tramo U214-01



Figura U2- 42: Tramo U214-02

4.14.3. Tramo U214-03: El Homician – Punta del Hidalgo

El tercer y último tramo, una vez superada la separación de calzadas, discurre por el trazado actual de la Carretera de Punta del Hidalgo hasta las últimas urbanizaciones de la zona. La vía, manteniendo la superficie de ocupación de la misma, está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con arcenes en ambos márgenes.



Figura U2- 2: Tramo U214-03



4.15. U2-15: Los Corrales – Océano Índico

El eje Los Corrales-Océano Índico, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión desde el viario territorial de primer nivel “Carretera Punta del Hidalgo” a la zona urbana del sector Tesesinte de Punta del Hidalgo. Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U215-01: Carretera Punta del Hidalgo – Calle Océano Atlántico
- b) Tramo U215-02: Calle Océano Atlántico – Carretera Punta del Hidalgo



Figura U2- 44: Tramificación del Eje U2-15

4.15.1. Tramo U215-01: Carretera Punta del Hidalgo – Calle Océano Atlántico

El primer tramo comienza en la glorieta de intersección prevista en el eje “Carretera Punta del Hidalgo” en el sector El Carmen – La Hoya y finaliza en la intersección de la Calle Océano Índico. Inicialmente discurre por una vía de nuevo trazado, de dirección norte-sur hasta alcanzar la Calle Océano Pacífico en el límite sur del sector Tesesinte.

En la totalidad del tramo, la vía está formada por una calzada de dos carriles de circulación, uno por sentido, con aceras peatonales en los márgenes, sin aparcamientos. La intersección inicial del tramo está configurada como glorieta, mientras que las intersecciones esta previstas mediante enlaces a nivel en “T” o en cruz.



Figura U2- 45: Tramo U215-01

4.15.2. Tramo U215-02: Calle Océano Atlántico – Carretera Punta del Hidalgo

El segundo y último tramo, debido a la escasa sección existente entre las calzadas transversales que comunican con la carretera de la punta del Hidalgo, se desarrolla mediante dos calzadas separadas, a través de las calles los Corrales y la calle océanoAtlántico. La primera funciona como viario de entrada al sector y el segundo como salida, estas se ordena mediante una calzada con un carril de sentido de circulación, aceras peatonales y zonas de estacionamientos. Estas calzadas utilizan, tanto el trazado actual como la superficie de ocupación de la Calle Los Corrales, para la calzada de sentido oeste-este, y de su paralela hacia el sur, para el sentido este-oeste.

Sin embargo en el tramo coincidente con la calle Océano Indico dispone de doble sentido de circulación, aceras a ambos lados y banda de aparcamiento en ambos márgenes.

La calzada de sentido oeste-este finaliza en la intersección con la calzada sur del viario urbano de segundo nivel “Carretera Punta del Hidalgo”, mientras que la otra finaliza en la calzada norte de dicho viario, existiendo dos conexiones intermedias entre ambas.



Figura U2- 46: Tramo U215-02

U2-16: Eje Sur Los Rodeos

El Eje Sur Los Rodeos, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión desde el viario urbano de primer nivel “Carretera General del Sur”, en su calzada sur, al eje “Cruz Chica – El Ortigal”, también urbano de primer nivel. Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U216-01: Enlace de Guamasa – Camino Vergara
- b) Tramo U216-02: Camino Vergara – Camino La Cañada



Figura U2- 47: Tramificación del Eje U2-16

4.16.1 Tramo U216-01: Enlace de Guamasa – Camino Vergara

El primer tramo comienza 70 m antes del enlace de Guamasa y discurre inicialmente hacia el sur por una vía de nuevo trazado hasta intersectar con el Camino El Majano, a partir del cual utiliza su trazado durante unos 260 m donde gira hacia el este, nuevamente por viario de nuevo trazado hasta el límite de los sectores Rodeo 1, Rodeo 2 y Cruz Chica, donde finaliza el primer tramo. En este tramo el viario está formado por una calzada con dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales y zonas de estacionamiento en ambos márgenes de la vía. En todo el tramo, las intersecciones existentes con el viario del sector Rodeo 1 se resuelven, todas a nivel, mediante enlaces en “T” o en “cruz”.



Figura U2- 48: Tramo U216-01

4.16.2. Tramo U216-02: Camino Vergara – Camino La Cañada

El segundo tramo comienza en el extremo final del tramo anterior y finaliza en la glorieta de intersección prevista en el eje “Cruz Chica – El Ortigal” (U1-33). Este tramo mantiene la sección del tramo anterior, una calzada de doble sentido de circulación, aceras en ambos márgenes y bandas de aparcamientos en línea en el margen norte. Todas las intersecciones intermedias, al igual que el tramo anterior, se resuelven a nivel mediante intersecciones en “T” o en “cruz”.



Figura U2- 49: Tramo U216-02



4.17. U2-17: Juan Fernández – Calle El Moral

El eje Juan Fernández – Calle El Moral, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión desde el viario urbano de Valle de Guerra con el viario territorial de segundo nivel “Eje Norte Comarca Norte” (T2-01), “Variante Oeste Valle de Guerra” (T2-06) y “Variante Este Valle de Guerra” (T2-07). Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U217-01: Las Toscas – Eje Central Valle de Guerra
- b) Tramo U217-02: Eje Central Valle de Guerra – Camino Moya
- c) Tramo U217-03: Camino Moya – Carretera Tejina Tacoronte



Figura U2- 3: Tramificación del Eje U2-17

4.17.1. Tramo U217-01: Las Toscas – Eje Central Valle de Guerra

El primer tramo comienza en la intersección de la Calle Juan Fernández con el Camino Las Toscas en el sector Tocas Abajo y finaliza en la intersección de dicha calle con el “Eje Central Valle de Guerra” a la altura del Pasaje de La Hoya.

La vía está compuesta por una calzada con un carril de circulación, en sentido de circulación este-oeste, con aceras y estacionamiento de vehículos en ambos márgenes de la vía. La intersección final del tramo queda definida mediante cruce en T.

4.17.2. Tramo U217-02: Eje Central Valle de Guerra – Camino Moya

El segundo tramo, o finaliza en la intersección de la calle El Moya. El tramo, se desarrolla en el límite entre el sector Interior Valle Guerra con El Calvario y Calle El Moral. Este tramo, de dirección de circulación contraria al primero, está formado por una vía de calzada única con un único carril de circulación, limitada en ambos márgenes por aceras peatonales y zonas de estacionamiento.



Figura U2- 51: Tramo U217-01



Figura U2- 52: Tramo U217-02

4.17.3. Tramo U217-03: Camino Moya – Carretera Tejina

El tercer y último tramo, discurre desde el extremo final por el trazado del Camino Moya. Este tramo, ya de doble sentido de circulación, está formado por una calzada de doble carril con aceras en los márgenes y sin aparcamiento. Todas las intersecciones el tramo se desarrolla mediante enlaces a nivel en “T” y en “cruz”.



Figura U2- 53: Tramo U217-03



4.18. U2-18: La Majada – Milán

El eje La Majada – Milán, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión desde el viario urbano de la zona norte de Tejina. Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U218-01: Camino Palenzuela – Camino la Majada
- b) Tramo U218-02: Camino la Majada – Avda de Milán
- c) Tramo U218-03: Avda de Milán – El Ramal
- d) Tramo U218-04: Avda de Milán – Casas de Milán

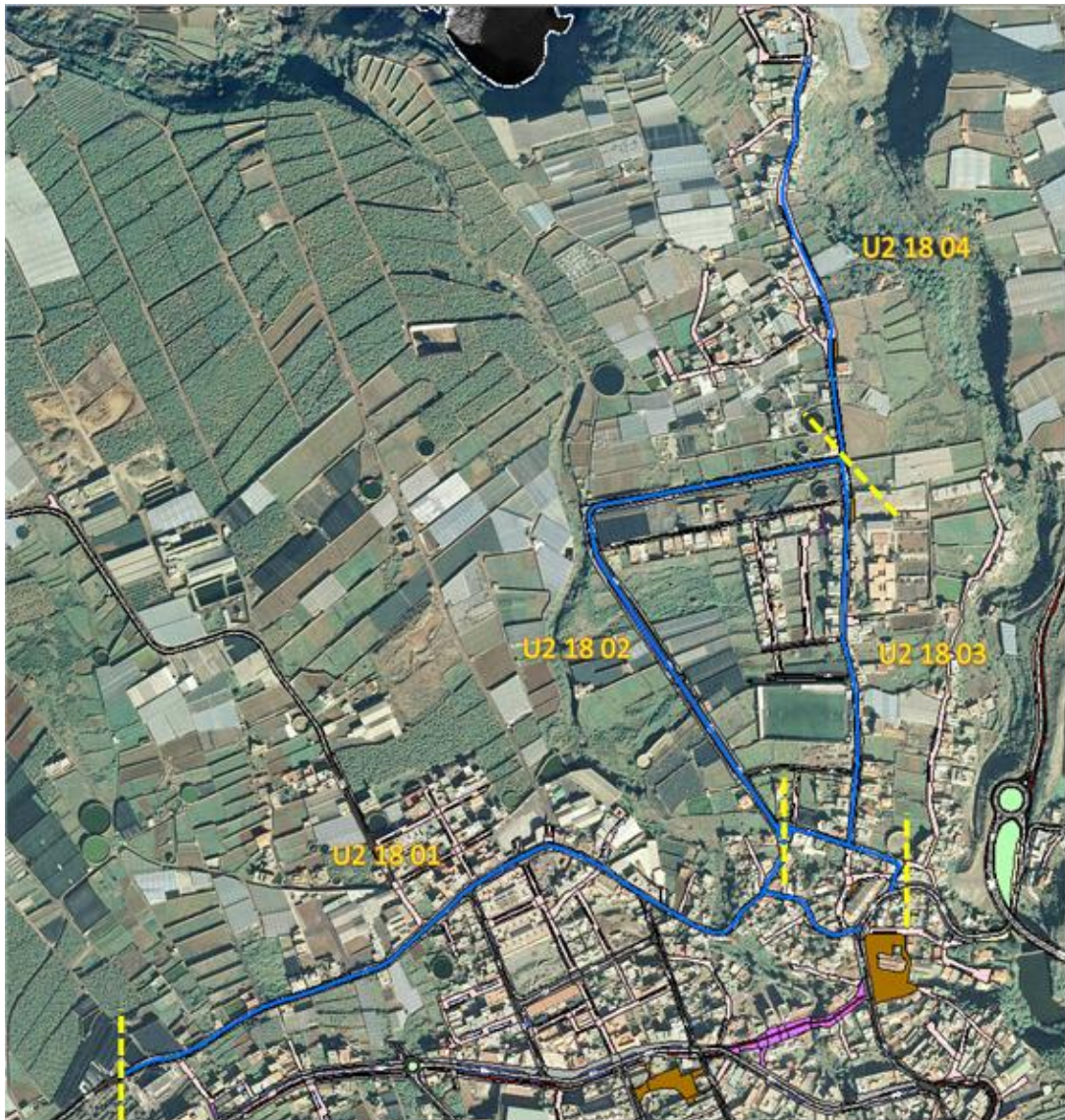


Figura U2- 54: Tramificación del Eje U2-18

4.18.1. Tramo U218-01: Camino Palenzuela – Camino la Majada

El primer tramo comienza en el Camino Palenzuela en el borde del área Urbana homogénea Tejina Oeste y se desarrolla a través de ella continuando por el Camino de la cruz hasta el Camino La Majada y la calle Jose Rodriguez Amador. El tramo que se desarro-



lla a través del camino Palenzuela se ordena mediante un viario de doble sentido de circulación, aceras en sus extremos y con bandas de aparcamiento en línea cuando el ancho de la calle lo permite. Sin embargo cuando se desarrolla por el Camino la Cruz el viario se desarrolla con una calzada unidireccional con aceras en sus márgenes, sin posibilidad de aparcamiento.



Figura U2- 55: Tramo U218-01

4.18.2. Tramo U218-02: Camino la Majada – Avda de Milán

El segundo tramo, comienza en la glorieta final del primer tramo y finaliza en la intersección la Avda. de Milán. El tramo está formado por una calzada de doble sentido de circulación con amplias aceras en sus márgenes y aparcamientos en línea en uno o en los dos márgenes, en función del ancho disponible.



Figura U2- 56: Tramo U218-02-03



4.18.3. Tramo U218-03: Avda de Milán – El Ramal

El tercer tramo, comienza en la glorieta final del primer tramo y finaliza en la intersección final del segundo tramo, desarrollándose por la Avenida Milán, en el extremo norte del sector El Ramal. El tramo está formado por una calzada con un carril de circulación, con aceras peatonales en los márgenes de la misma y banda de aparcamiento cuando el ancho del viario lo permite.

4.18.4. Tramo U218-04: Avda de Milán – Casas de Milán

El cuarto tramo parte de la intersección final del tercero utilizando el trazado actual de la Avenida Milán hacia el norte termina en el área urbana homogénea Casas de Milán.

El viario se ordena los primeros 150 metros mediante una calzada de doble sentido de circulación y arcenes en sus márgenes mientras que el último tramo situado al norte se ordena mediante un viario de coexistencia de doble sentido de circulación.



Figura U2- 57: Tramo U218-04



4.19. U2-19: Club Náutico Bajamar

El eje Club Náutico Bajamar, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión al sector Bajamar desde el viario territorial de primer nivel “Carretera Punta del Hidalgo” (T1-08). Comienza el eje en la glorieta de intersección prevista en la Carretera de Punta del Hidalgo en el sureste del sector Náutico y se dirige en dirección norte utilizando el trazado actual de la Calle Club Náutico de Bajamar.

El eje se caracteriza a lo largo de todo su trazado por presentar una calzada de doble sentido de circulación con aparcamiento en línea y aceras en sus extremos. Las intersecciones con los viarios transversales a este se resuelven mediante cruces tipo “T”.



Figura U2- 58: Eje U2-19: Club Náutico Bajamar



4.20. U2-20: Avenida Marítima Bajamar

El eje Avenida Marítima Bajamar, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión al sector Bajamar Casco desde el viario territorial de primer nivel “Carretera Punta del Hidalgo” (T1-08) en sentido sur-norte. Comienza el tramo desde la intersección de la Carretera Punta del Hidalgo con la Avenida Rafael González Vernetta y finaliza en la glorieta prevista en dicha carretera a la altura de la intersección con la Avenida del Gran Poder. Durante todo el tramo, eje utiliza el trazado actual del viario existente: Calle El Sol y Avenida del Gran Poder.

El eje, ya que únicamente tiene el sentido de circulación este-oeste, está formado por una calzada de un carril de circulación, con aceras peatonales ambos márgenes y sin aparcamiento. También se proporciona espacio para el carril bici previsto en el lateral de la Carretera de Punta del Hidalgo hasta la intersección del eje con la Calle San Juan.



Figura U2- 59: Eje U2-20: Avenida Marítima Bajamar



4.21. U2-21: Hinojosa - Verdellada

El eje Hinojosa – Verdellada, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión entre los sectores Hinojosa y Verdellada Vieja, y desde estos a los colindantes, salvando la frontera que produce en la zona el eje “Circunvalación Norte” (T1-04).

Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U221-01: Calle Córdoba
- b) Tramo U221-02: Calle Córdoba – Verdellada
- c) Tramo U221-03: Verdellada

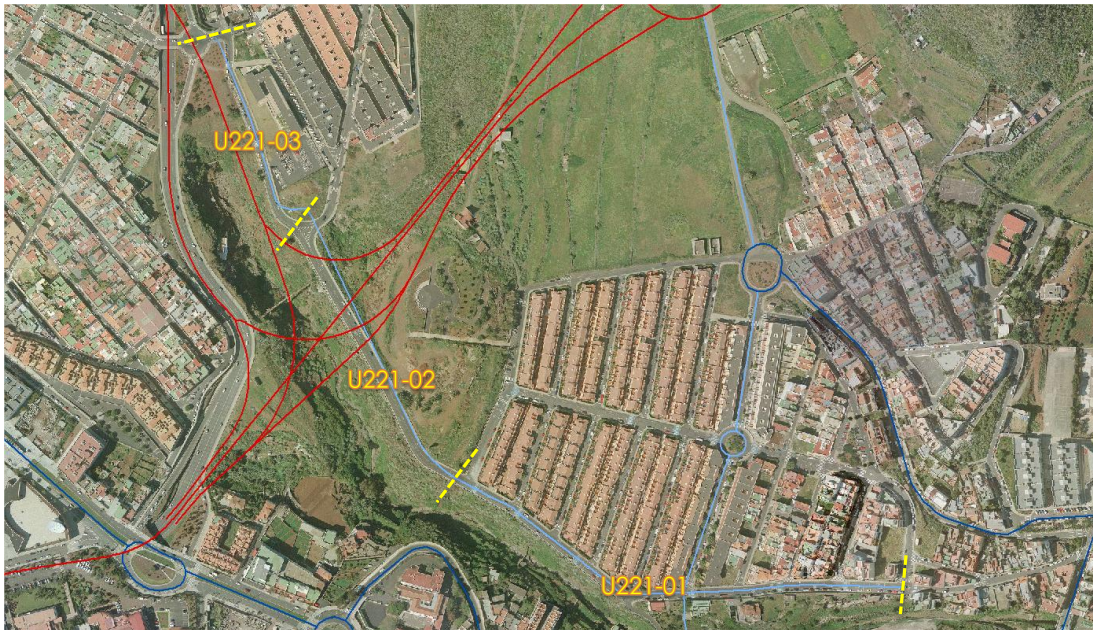


Figura U2- 60: Tramificación del Eje U2-21

4.21.1. Tramo U221-01: Calle Córdoba

Comienza el primer tramo del eje en la intersección de la Calle Córdoba con la Calle Almería, en el sector Hinojosa, finalizando en la intersección del Camino Real de la Verdellada con la Calle F de la Urbanización Pueblo Hinojosa. En todo su recorrido, el tramo utiliza tanto el trazado como la superficie de ocupación de la Calle Córdoba y del Camino Real de la Verdellada.

El viario está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales en el margen norte de la misma y aceras o arcén en el margen sur en función de que la vía limite con terrenos urbanos o rústicos respectivamente. En la primera mitad del tramo, en el margen sur de la vía se disponen zonas de estacionamiento de vehículos. Todas las intersecciones intermedias, salvo la que se produce con el eje “Valle Colinos” (U2-22) en la parte central del primer tramo que se trata de un cruce en “cruz”, están definidas mediante enlaces en “T”.



Figura U2- 61: Tramo U221-01

4.21.2. Tramo U221-02: Calle Córdoba – Verdellada

Este segundo tramo, que discurre de forma más o menos paralela al trazado actual del Camino Real de la Verdellada, comienza en el sector Hinojosa y finaliza en el sector Verdellada Nueva y su finalidad es la reposición del camino real por la aparición del núcleo de intersección de la Vía de Ronda con la Circunvalación Norte. Se trata de una vía formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con arcenes a ambos márgenes y que discurre por encima de todos los viarios y ramales que forman en enlace de la Vía de Ronda.



Figura U2- 62: Tramo U221-02

4.21.3. Tramo U221-03: Verdellada

El tercer y último tramo comienza en la intersección del Camino Real de La Verdellada con la Calle Miguel Hernández, ya en el sector Verdellada Nueva, y finaliza en la glorieta situada sobre la Vía de Ronda que conecta los sectores Verdellada Nueva y Verdellada Vieja. El tramo se desarrolla en el trazado y superficie de ocupación actual del Camino Real, por lo que la vía está formada por una calzada de un sentido de circulación, dirección norte-sur,



con aceras peatonales en ambos márgenes y zonas de estacionamiento de vehículos en el margen oeste de la vía.

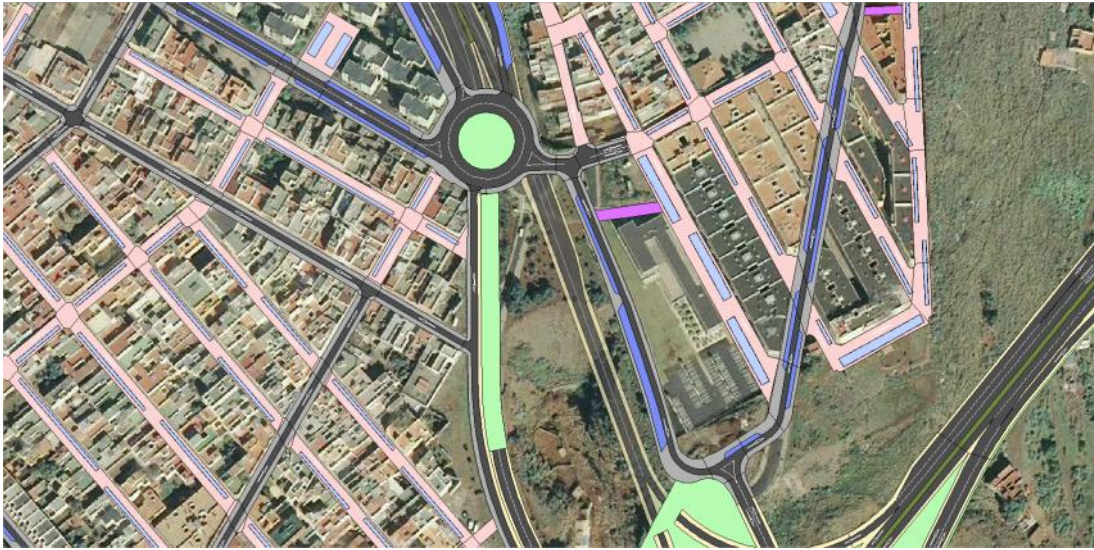


Figura U2- 63: Tramo U221-03



4.22. U2-22: Valle Colino

El eje Valle Colino, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión entre los sectores Hinojosa, Valle Colino y Valle Colino Industrial, salvando la frontera que produce en la zona el eje “Circunvalación Norte” (T1-04) y conectando con viario territorial de primer nivel y urbano de primer nivel (“Carretera General Santa Cruz – La Laguna U1-29). Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U222-01: Carretera Santa Cruz-La Laguna – Calle Córdoba
- b) Tramo U222-02: Calle Córdoba – Calle Barranquillo de Acentejo
- c) Tramo U222-03: Calle Barranquillo de Acentejo – Circunvalación Norte



Figura U2- 64: Tramificación del Eje U2-22

4.22.1. Tramo U222-01: Carretera Santa Cruz-La Laguna – Calle Córdoba

El primer tramo comienza en la Carretera General Santa Cruz – La Laguna, a la altura de su intersección con la Transversal San Germán en el sector Finca España, y finaliza en la intersección de la Calle Córdoba con la Calle B de la Urbanización Pueblo Hinojosa, en el sector Hinojosa.

La vía, por viario existente salvo el tramo de cruce del Barranco de Santos, está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con zonas de estacionamiento en el margen oeste y aceras peatonales en ambos márgenes. Todas las intersecciones del tramo, se definen como intersecciones a nivel en “T” salvo la que se produce con El Coralito la cual se resuelve con una glorieta a nivel.

4.22.2. Tramo U222-02: Calle Córdoba – Calle Barranquillo de Acentejo

El segundo tramo discurre en toda su longitud por el trazado y superficie de ocupación actual de la Calle A de la Urbanización Pueblo Hinojosa, por lo que está formado por una calzada de dos carriles de circulación, uno por sentido, con aceras peatonales y zonas de estacionamiento en ambos márgenes.



En la parte central del tramo se produce la intersección con la Calle Andalucía, que se canaliza, como en la actualidad, mediante glorieta a nivel. Por último, la intersección final del tramo, con el eje “Valle Colino – La Piterita” (U1-38), se realiza mediante la glorieta existente en la actualidad.



Figura U2- 65: Tramo U222-01



Figura U2- 66: Tramo U222-02

4.22.3. Tramo U222-03: Calle Barranquillo de Acentejo – Circunvalación Norte

El tercer tramo, que parte de la glorieta final del segundo tramo y finaliza en la glorieta inferior prevista en el eje “Circunvalación Norte” (T1-04), discurre por el trazado actual del Camino de Las Artes y su prolongación hasta la glorieta existente siendo necesario aumentar su superficie de ocupación. El tramo está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras en ambos márgenes. En la parte central del tramo, se produce la intersección en “cruz” y a nivel con el viario perimetral del sector Valle Colino.



Figura U2- 67: Tramo U222-03

4.23. U2-23: Las Toscas

El eje Las Toscas, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión entre viario territorial de segundo nivel (Variante Oeste de Valle de Guerra) con viario urbano de segundo nivel (Juan Fernández-Calle El Moral). Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo U223-01: Variante Oeste de Tejina – Calle Abreu
- Tramo U223-02: Calle Abreu – Calle Juan Fernández
- Tramo U223-03: Camino Las Toscas – Calle Juan Fernández



Figura U2- 68: Tramificación del Eje U2-23

4.23.1. Tramo U223-01: Calle Abreu – Variante Oeste Valle Guerra

El tramo comienza en la glorieta del viario territorial de nivel 2 Variante Oeste de valle de Guerra y, utilizando el actual camino del Camino de las Toscas hasta la calle Abreu se bifurca en una intersección tipo “Y”, continuando al norte por la calle Abreu y recogiendo los tráfico de salida a través de la camino de las Toscas.

El tramo está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales en ambos márgenes y sin posibilidad de aparcamiento. Todas las intersecciones que presente, salvo la final, se desarrollan mediante enlaces a nivel en “T”.

4.23.2. Tramo U223-02: Calle Abreu – Calle Juan Fernández

Para la conexión de este eje con el eje urbano de segundo nivel “Juan Fernández – Calle El Moral” (U2-17) se debe desdoblarse la calzada debido a la escasez de anchura del viario del sector Toscas Abajo, de forma que el sentido norte discurrirá por la Calle Abreu y el sentido sur lo hará por el Camino Las Toscas. Por lo tanto, el segundo tramo correspondiente al sentido norte de circulación, comienza en la intersección de la Calle Abreu con el Camino Las Toscas y, utilizando el trazado y la superficie de ocupación de la Calle Abreu, finaliza en la intersección con la Calle Juan Fernández.

La vía, definida por una calzada de un carril con aceras peatonales en ambos márgenes, y zona de estacionamiento de vehículos en línea en el margen oeste.



Figura U2- 69: Tramo U223-01

4.23.3. Tramo U223-03: Camino Las Toscas – Calle Juan Fernández

El tercer tramo discurre por el Camino Las Toscas desde su intersección con la Calle Abreu hasta su intersección con la Calle Juan Fernández.

Al igual que el viario del segundo tramo, debido a la escasa sección de la calle, está definido por una calzada de un carril, sentido de circulación sur, con aceras peatonales en ambos márgenes y zona de estacionamiento de vehículos en uno de ellos.



Figura U2- 70: Tramo U223-02 y 03



4.24. U2-24: La Pova

El eje La Pova, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión desde el viario urbano del casco urbano de Tejina con el viario urbano de primer nivel “Eje Central Tejina” (U1-37). Para su mejor exposición se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U224-01: Calle Felipe Castillo – Camino Ópalo
- b) Tramo U224-02: Camino Ópalo – Rotonda de entrada a Tejina



Figura U2- 71: Tramificación del Eje U2-24

4.24.1. Tramo U224-01: Calle Felipe Castillo – Camino Ópalo

Comienza el eje en glorieta de intersección prevista en el eje a la altura de la Calle Felipe Castillo y, mediante viario de nuevo trazado, se dirige en dirección sureste hasta intersectar el Camino La Pova. Desde aquí hasta la intersección con el Camino La Mica, utiliza el trazado actual del Camino La Pova y Camino Barrio Nuevo. Desde éste punto hasta el final del tramo, en la glorieta de intersección prevista en la Carretera Tejina – Laguna con el Camino Ópalo, utiliza un viario de nuevo trazado que discurre por el borde sur del casco de Tejina.

El eje está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales y zonas de estacionamiento en ambos en el margen norte y discurre por los sectores Tejina Oeste, Cardoncillo y La Asomada.

Las intersecciones intermedias con el resto del viario urbano de Tejina que accede al eje se resuelven mediante enlaces a nivel en “T” ya que todos se ubican en el margen norte de la calzada. Sin embargo, las intersecciones de los extremos se resuelven mediante glorietas a nivel previstas en el viario urbano de primer nivel “Eje Central Tejina”.



Figura U2- 72: Tramo U224-01

4.24.2. Tramo U224-02: Camino Ópalo – Rotonda de entrada a Tejina

Desde el extremo del primer tramo, el segundo tramo discurre mediante un nuevo trazado hasta la glorieta de acceso a Tejina. Inicialmente, hasta su intersección con la prolongación de la Calle Paulino Sanz Ramiro presenta una calzada con dos carriles de circulación, uno por sentido, y desde aquí hasta el final del tramo, la calzada únicamente posee un sentido de circulación, en dirección al casco de Tejina. En ambos casos, la calzada está flanqueada por aceras peatonales en ambos márgenes y la continuación del carril bici previsto en el eje U1-37 en la acera norte del tramo.

Todas las intersecciones intermedias se resuelven a nivel mediante enlaces en “T” o en “cruz” mientras que las situadas en los extremos se realizan mediante glorietas a nivel.

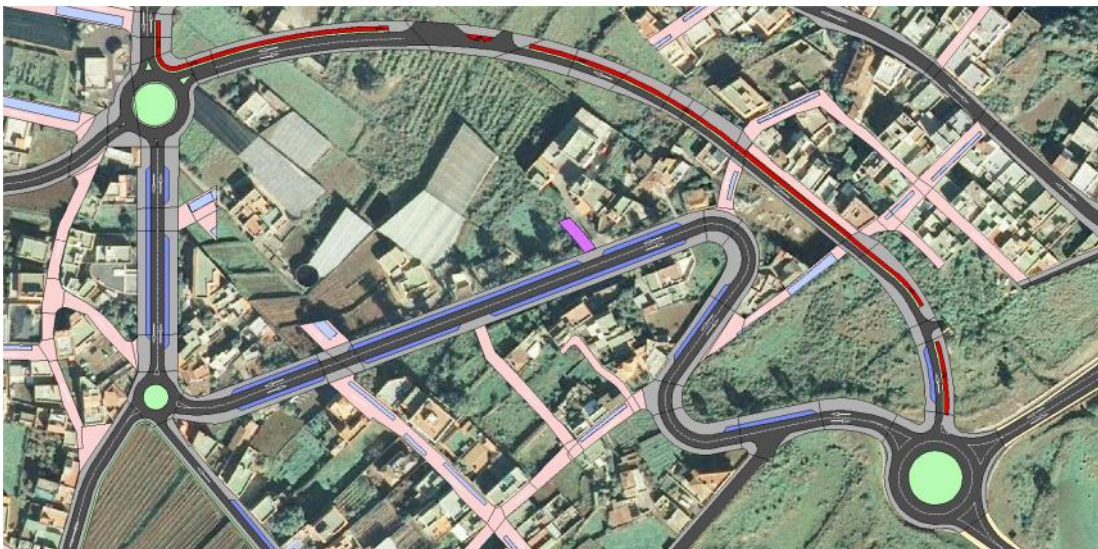


Figura U2- 73: Tramo U224-02



4.25. U2-25: Calle Arona

El eje Calle Arona, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión, en el sector Las Nieves, desde el viario rústico “Valle Tabares” (R-08) con el viario urbano de primer nivel “Eje Las Nieves – El Gramal – Los Andenes” (U1-16) y, además, forma parte del eje principal estructurante del Plan Parcial de la zona, actualmente en redacción.

El eje utiliza el trazado y la superficie de ocupación actual de la Calle Arona, comenzando en la intersección de ésta con la Calle Las Nieves y finalizando en el extremo este de la Calle Arona.

El eje está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales en ambos márgenes, sin aparcamiento dada la estrechez del viario.



Figura U2- 74: Eje U2-25: Calle Arona



4.26. U2-26: Camino La Rúa

El eje Camino La Rúa, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión de las áreas Achaman Jardina y Camino Las Peras con el viario territorial de primer nivel “Vía de Ronda” (T1-05) y el viario urbano principal “Anillo Interior” (U1-01) en el margen oeste del casco urbano de La Laguna. Comienza en la glorieta de intersección del eje “Anillo Interior” situado bajo la Vía de Ronda en el extremo sur del sector Camino Las Peras y discurre por el trazado y la ocupación actual del Camino Las Peras hasta la Calle Aythami.



Figura U2- 75: Eje U2-26: Camino La Rúa

El eje está formado por una calzada de dos carriles, una por sentido de circulación, con aceras. Hasta la Calle Los Huaracheros, la vía posee zona de estacionamiento en su margen este. Todas las intersecciones del eje, salvo la inicial, están definidas mediante enlaces a nivel en “T” o en “cruz”. La intersección inicial, definida en el viario urbano de primer nivel a la que pertenece, se realiza mediante glorieta a nivel con dicho viario urbano estando situado a una cota inferior a la de la Vía de Ronda, tal y como sucede en la actualidad.



Figura U2- 76: Eje U2-26: Camino La Rúa

4.27. U2-27: Camino Alfredo Hernández Canino

El eje Camino Alfredo Hernández Canino, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión desde el viario territorial de nivel 2 “Eje Medianías Altas” (T2-05) con el viario urbano de primer nivel “Cruz Chica – El Ortigal” (U1-33) y el viario rural “Camino El Majano – Vereda Alta” (RU-11). Para una mejor comprensión del eje se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo U227-01: Eje Medianías Altas – Cruz Chica
- b) Tramo U227-02: Cruz Chica
- c) Tramo U227-03: Cruz Chica – Límite Municipal

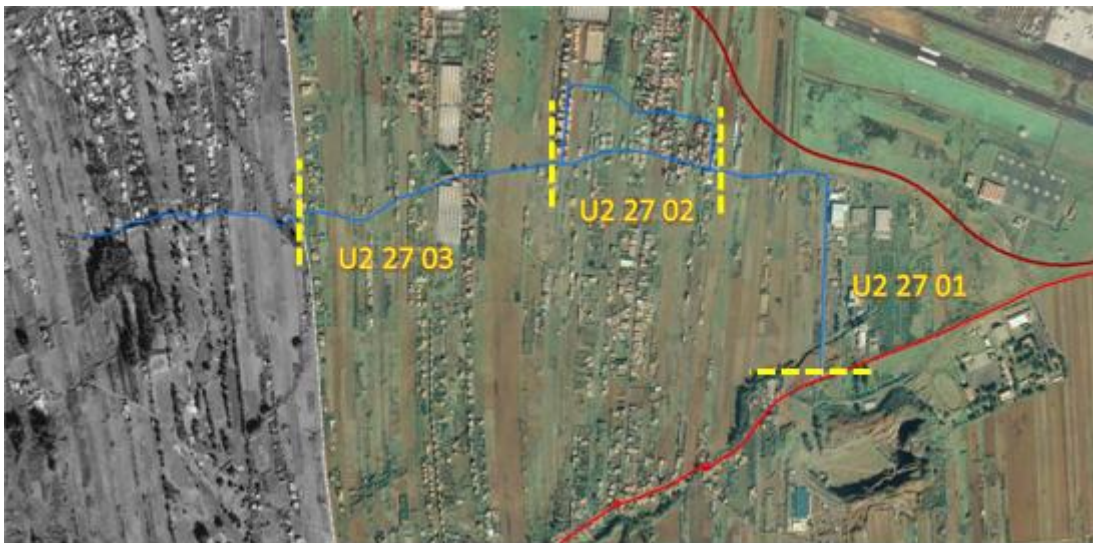


Figura U2-77: Tramificación del Eje U2-27

4.27.1. Tramo U227-01: Eje Medianías Altas – Cruz Chica

Comienza el tramo en la intersección de la Primera Transversal Alfredo Hernández con el eje T2-02 “Eje Medianías Altas”, finalizando en la intersección del Camino Alfredo Hernández con la AUH Cruz Chica.

Discurre en su totalidad por suelos rústicos por el trazado actual de la vía y, sin necesidad de nuevas afecciones de terreno, está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación con arcenes en ambos márgenes.

4.27.2. Tramo U227-02: Cruz Chica

El segundo tramo, utiliza nuevamente el trazado actual del Camino, y se desarrolla por el interior de la AUH Cruz Chica. Dada la estrechez de los viarios existentes en el área urbana homogénea se plantea su bifurcación a través de:

- La calzada situada al norte con sentido de circulación este-oeste se desarrolla por el Camino La Hoya y cuando engloba las viviendas del área urbana gira hacia el oeste cruzando el Camino la Cañada, hasta la calle Suprema en la que vuelve a girar hacia el sur para conectarse de nuevo con el Camino Alfredo Hernández Canino.



- La calzada con sentido oeste-este se resuelve por el actual trazado del Camino Hernández Canino, volviendo a cruzar el Camino de la Cañada y conectándose finalmente en el camino la Hoya punto donde se inició la bifurcación.

Al contrario de lo que sucede en el primer tramo, la vía posee un único sentido de circulación formada por una calzada un carril de circulación, aceras peatonales en ambos márgenes y bandas de estacionamiento según el ancho disponible.

Todas la intersecciones que presenta el tramo se realizan a nivel mediante enlaces “en T” o “en cruz”, destacando la correspondiente con el viario urbano de primer nivel “Cruz Chica – El Ortigal” (U1-33).



Figura U2-78: Tramo U227-01



Figura U2-79: Tramo U227-02

4.27.3. Tramo U227-03: Cruz Chica – Límite Municipal

El tercer y último tramo comienza con el límite oeste de la AUH Rodeo 1 y, nuevamente, utilizando el trazado actual del camino, discurre hasta el límite municipal en la AUH El Ortigal. La calzada nuevamente posee los dos sentidos de circulación por lo que está formado por dos carriles con arcenes en sus laterales.



Figura U2-80: Tramo U227-03



4.28. U2-28: Calle Nueva Valle Guerra

El eje Calle Nueva Valle Guerra, caracterizado como Viario Urbano de Nivel 2, proporciona conexión desde el viario territorial de nivel 1 “Subanillo Comarca Norte” (T1-07) con el viario urbano de segundo nivel “Juan Fernández – Calle El Moral” (U2-17) del núcleo urbano de Valle Guerra.



Figura U2-81: Eje U2-28

El eje está formado por una calzada de dos carriles de circulación, uno por sentido, con aceras peatonales y zonas de estacionamiento en línea en ambos márgenes, en función de la anchura disponible. Para ello se utiliza el trazado actual de la mencionada calle. Todas las intersecciones que presenta se realizan a nivel mediante enlaces “en T” o enlaces “en cruz”.



4.29. U2-29: Camino Jardina

El eje Camino Jardina, canaliza el tráfico de los sectores Jardina, hacia el viario territorial de primer nivel Vía de Ronda (T1-05).



Figura U2-82: Eje U2-29

El tramo utiliza en su totalidad el trazado, superficie de ocupación y longitud del Camino Jardina, desde su comienzo en el sector Cruz de los Álamos hasta su intersección con la Calle La Flor en el sector Jardina. Cabe destacar la conexión entre el Camino de las Mercedes con el Camino de Jardina a través de la calle Vereda del Llano.

El eje está dotado de una calzada de doble carril, uno por sentido de circulación, con aceras peatonales en ambos márgenes y sin aparcamiento.



Figura U2-83: Tramo U2-29

5. LOS VIARIOS RURALES ESTRUCTURANTES (R)

Los viarios rurales son aquellos que, a través del suelo rústico completan la estructura del municipio más allá de los núcleos urbanos, complementando los viarios territoriales. Los viarios rurales permiten la conexión con los asentamientos rurales de menores dimensiones o más alejados de otros núcleos de población. Encauzan los tráficos de media distancia hacia el viario territorial o urbano principal en algún caso.

Se trata de vías sencillas, concebidas para el tráfico rodado integrado en el espacio rural, sin aceras ni aparcamientos salvo a su paso por zonas edificadas y con una sección que en su máximo desarrollo alcanza una vía convencional de dos carriles. En la mayor parte de los casos se trata de vías con una anchura inferior a 5 metros, donde el cruce de dos vehículos se hace a muy baja velocidad y en apartaderos. Las previsiones de crecimiento de los suelos rústicos no justifican ampliaciones más allá de garantizar la seguridad vial y de los posibles peatones.

En el viario rural se dispone de una banda de 7 metros de anchura desde el eje de la vía hacia cada lado, donde la diferencia entre esta dimensión y el espacio público ocupado por la carretera actual se categoriza como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (SRPI) evitando la colonización de los márgenes con cualquier tipo de construcción que impida futuras ampliaciones necesarias. El conjunto de parámetros geométricos de la vía y su regulación se establecen con criterios tendentes a evitar que los vehículos sobrepasen los 50 km/h

Este PGO ha considerado Viarios Rurales (R) los siguientes:

- R-01: Camino de La Villa
- R-02: Vía Campo de Vuelos
- R-03: Camino del Medio
- R-04: Camino La Mina
- R-05: Camino Palenzuela
- R-06: Camino Pico Bermejo
- R-07: Camino El Guincho
- R-08: Valle Tabares
- R-09: Centro Menores Valle Tabares
- R-10: Camino El Bronco
- R-11: Camino El Majano – Vereda Alta
- R-12: Camino Guillén
- R-13: Camino Solís

En los siguientes subcapítulos se describen las características más importantes de cada uno de estos elementos que conforman el Sistema Viario Rural.

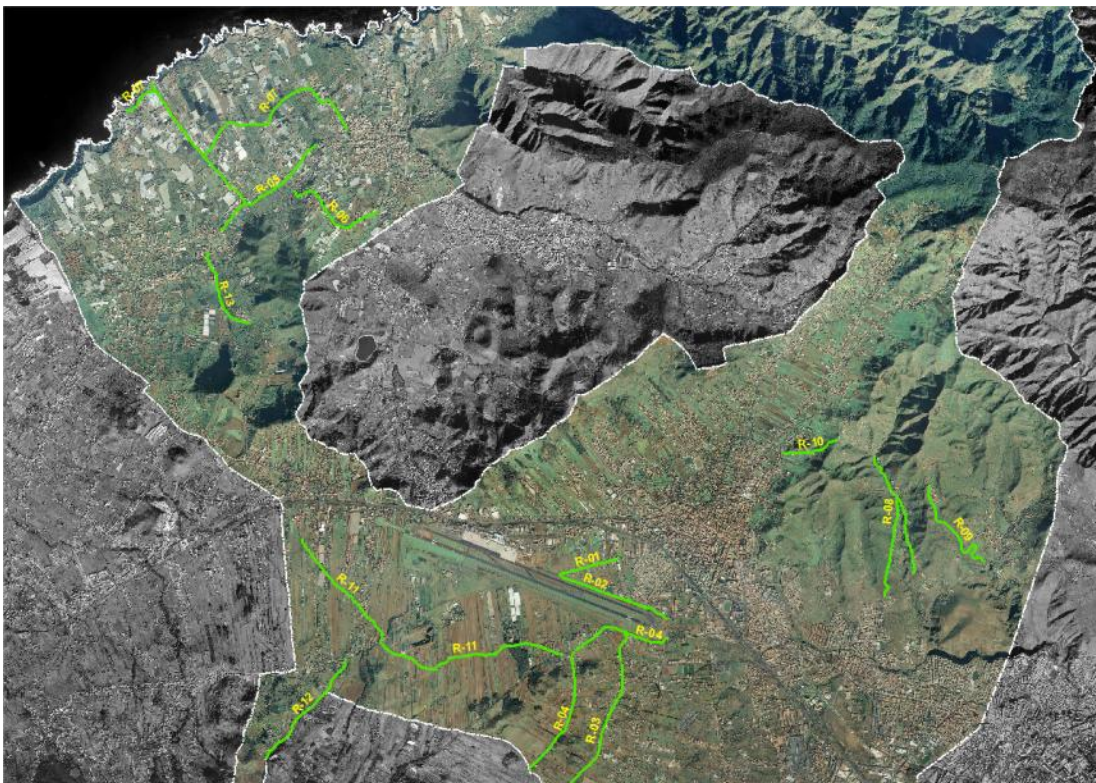


Figura R 01: Inventario de viarios rurales



5.1. R-01: Camino La Villa

Se califica como viario rural debido a que este viario proporciona la comunicación al asentamiento rural situado en el sector Camino La Villa, así como al terreno rústico asociado al mismo. Comienza en la intersección con la Calle Marcerol, en el sector Coromoto Oeste, y finaliza en la intersección con el Eje R-02 Vía Campo de Vuelos (Prolongación Cabildo) que discurre junto al vallado del Aeropuerto.



Figura R 02: Eje R-01: Camino La Villa

El Camino La Villa está formado por un viario de coexistencia, de doble sentido de circulación, con zonas para el estacionamiento de vehículos y dotados de apartaderos para favorecer el doble sentido de circulación, discurrendo por el trazado actual de la vía del mismo nombre sin afección de alineaciones ni de nuevo terreno.



Figura R 03: Eje R-01: Camino La Villa

5.2. R-02: Vía Campo de Vuelos

Se califica como viario rural debido a que este viario proporciona la comunicación a los terrenos rústicos situados entre los sectores Camino La Villa y Coromoto Oeste, así como al viario urbano interior de los sectores Coromoto Oeste, Coromoto Sur y Universidad Geneto. Para su mejor comprensión se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo R02-01: Camino La Villa – Avenida Bartolomé Cariasco
- b) Tramo R02-02: Avenida Bartolomé Cariasco – Camino del Medio (Coromoto)
- c) Tramo R02-03: Camino del Medio (Coromoto) – San Francisco de Paula



Figura R 04: Tramificación del eje R-02

5.2.1. Tramo R02-01: Camino La Villa – Avenida Bartolomé Cariasco

El primer tramo comienza en el Camino La Villa con la calle Prolongación Cabildo, junto al vallado perimetral del Aeropuerto, y discurre hasta la intersección de ésta última con la Avenida Bartolomé Cairasco. La primer parte discurre por terreno rústico y la última por el límite sur del sector Coromoto Oeste. La vía está formada por una calzada de doble carril, uno por sentido, limitado por arcén y zona verde en el margen sur, mientras que en el margen norte lleva acera en el tramo situado en terreno urbano que se sustituye por arcén y zona verde en el tramo rústico. La intersección final del tramo se resuelve mediante glorieta a nivel, en la que, además de acceso a la Avenida Bartolomé Cariasco, también se propicia la conexión con la Calle Marcerol y el Camino El Vallado.



Figura R 05: Tramo R02-01



5.2.2. Tramo R02-02: Avenida Bartolomé Cariasco – Camino del Medio (Coromoto)

El segundo tramo discurre, desde la glorieta final del tramo anterior, hasta la glorieta de intersección con el Camino del Medio (Coromoto). Esta intersección se realiza mediante glorieta formada por señalización horizontal. El tramo discurre nuevamente por el trazado actual de la Calle Prolongación Cabildo, sin nuevas afecciones de terreno, y mantiene la sección definida para la última parte del primer tramo, dentro del sector Coromoto Oeste.



Figura R 06: Tramo R02-02

5.2.3. Tramo R02-03: Camino del Medio (Coromoto) – San Francisco de Paula

El tercer y último tramo se desarrolla en el borde sur del sector Coromoto Sur mediante un nuevo trazado de la Calle Prolongación Cabildo que hace necesaria la afección de terreno, manteniendo la tipología de la vía del tramo anterior pero con un único sentido de circulación (oeste-este). Finaliza el tramo en la intersección con la Calle San Francisco de Paula en las proximidades del trazado actual, realizándose la intersección mediante glorieta a nivel.



Figura R 07: Tramo R02-03

5.3. R-03: Camino del Medio

Se califica como viario rural debido a que este viario proporciona la comunicación a los terrenos rústicos situados al sur de los sectores Los Baldíos hasta el Límite Municipal de El Rosario. Para su mejor comprensión se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo R03-01: Camino La Mina – Vía de Ronda Sur
- b) Tramo R03-02: Vía de Ronda Sur – Camino Francisco Alonso de La Rosa
- c) Tramo R03-03: Camino Francisco Alonso de La Rosa – Límite Municipal



Figura R 08: Tramificación del Eje R-03

5.3.1. Tramo R03-01: Camino La Mina – Vía de Ronda Sur

El primer sector comienza en la actual intersección del Camino del Medio con la actual Carretera de La Esperanza TF-24 (Eje Camino La Mina R-04), finalizando en la intersección con la Vía de Ronda Sur. Ambas intersecciones se realizan mediante glorieta a nivel. Este primer tramo del eje está formado por una calzada de dos carriles, uno por sentido, con aceras peatonales en ambos márgenes, utilizando el trazado actual de la vía, con ligeras afecciones de terreno, salvo en el inicio del tramo que se desarrolla por viario de nuevo trazado que salvan las edificaciones existentes para obtener el espacio suficiente para la sección prevista.



Figura R 09: Tramo R03-01

5.3.2. Tramo R03-02: Vía de Ronda Sur – Camino Francisco Alonso de La Rosa

El segundo tramo discurre desde la intersección con la Vía de Ronda Sur hasta el Camino Francisco Alonso de La Rosa, vía situada junto al límite sur del Cementerio de San Luis. Este tramo se desarrolla por el trazado actual del Camino del Medio, con ligeras afectaciones de terreno, y está formada por una calzada de dos carriles, uno por sentido, con aceras peatonales en ambos márgenes, discurriendo por el sector Los Baldíos 1 y Los Baldíos 2.



Figura R10: Tramo R03-02

5.3.3. Tramo R03-03: Camino Francisco Alonso de La Rosa – Límite Municipal

El tercer y último tramo, discurre desde el final del segundo hasta el Límite Municipal de El Rosario, nuevamente por el trazado actual del Camino del Medio. En todo el tramo, situado dentro de terreno rústico y en los sectores Los Baldíos 2 y Los Baldíos 3, se mantiene la sección del tramo anterior para su recorrido urbano; es decir, una calzada de dos carriles,



uno por sentido de circulación, con acera peatonal en ambos márgenes. Para los subtramos situados en terreno rústico, la acera peatonal se sustituye por arcén y zona verde en el margen, o márgenes, anexos a dichos terrenos. Cuando el ancho de la calle no permite disponer los dos carriles de manera segregada se propone una calzada al mismo nivel en el que coexisten los tráficos motorizados y peatonales.



Figura R11: Tramo R03-03



5.4. R-04: Camino La Mina

Se califica como viario rural debido a que este viario proporciona la comunicación a los terrenos rústicos situados al sur del sector Carretera La Esperanza hasta el Límite Municipal de El Rosario. Para su mejor comprensión se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo R04-01: San Francisco de Paula – Camino del Medio
- Tramo R04-02: Camino del Medio – Vía de Ronda Sur
- Tramo R04-03: Vía de Ronda Sur – Límite Municipal



Figura R12: Tramificación del Eje R-04

5.4.1. Tramo R04-01: San Francisco de Paula – Camino del Medio

Comienza el tramo en la actual intersección del Camino San Francisco de Paula con la Carretera de La Esperanza TF-24, justo antes de la intersección del Camino San Francisco de Paula con la Variante de la TF-25 en las proximidades del campo de vuelos del Aeropuerto. Desde aquí, una vez alcanzado el trazado actual de la Carretera de La Esperanza, utiliza éste hasta la intersección con el Camino del Medio (R-03) que se realiza mediante glorieta a nivel en la posición de la actual intersección. El tramo está formado por una vía de calzada única con dos carriles, uno por sentido de circulación, limitada exteriormente por arcnos.



Figura R13: Tramo R04-01

5.4.2. Tramo R04-02: Camino del Medio – Vía de Ronda Sur

El segundo tramo, desde la glorieta final del primer tramo, discurre por el trazado y superficie de ocupación actual de la Carretera TF-24 hasta la intersección de ésta con la Vía de Ronda Sur, que se realiza mediante glorieta a nivel. En la parte central del tramo, el Camino La Mina cruza, mediante el correspondiente paso elevado, la Variante de la TF-5. El tramo está formado por una vía de calzada única con dos carriles de circulación, uno por sentido. La vía está delimitada por arcén en el tramo en el que uno o ambos márgenes limitan con suelo rústico y por acera y zonas de estacionamiento cuando los márgenes limitan con suelo urbano o urbanizable. Esta última situación se produce cuando el tramo discurre por el sector Carretera La Esperanza.



Figura R14: Tramo R04-02



5.4.3. Tramo R04-03: Vía de Ronda Sur – Límite Municipal

El tercer y último tramo, partiendo del final del tramo anterior en la glorieta de intersección con la Vía de Ronda Sur, discurre por el trazado actual del Camino La Mina hasta el Límite Municipal de El Rosario. Este último tramo mantiene las características de la sección de la vía definidas para el tramo anterior; es decir, una calzada de dos carriles limitada por arcenes exteriores para el caso de situarse en terreno rústico o por acera peatonal y zonas de estacionamiento para el caso de situarse junto a terrenos urbanizados. En el último tercio del tramo, el Camino La Mina cruza mediante un paso elevado la Vía Exterior.



Figura R15: Tramo R04-03



5.5. R-05: Camino Palenzuela

Se califica como viario rural debido a que este viario proporciona la comunicación a los terrenos rústicos situados al norte del eje “Subanillo Comarca Norte” (T1-07) entre los cascos urbanos de Tejina y Valle de Guerra. Comienza a la altura del Centro Sociosanitario de Tejina y finaliza en la intersección del Camino Moya en Valle de Guerra. En todo el recorrido se utiliza el trazado y la superficie de ocupación del Camino Palenzuela. El eje está formado por una calzada con dos carriles, uno por sentido de circulación, limitada en ambos márgenes por arcenes. En la parte central del eje se produce la intersección con el Camino El Pino, mediante intersección en “T”, desde la Carretera Tacoronte – Tejina.



Figura R16: Eje R-05: Camino Palenzuela



Figura 17: Eje R-05: Camino Palenzuela



5.6. R-06: Camino Pico Bermejo

Se califica como viario rural debido a que este viario proporciona la comunicación a los terrenos rústicos situados en el sur del casco urbano de Tejina desde el viario territorial de primer nivel “Subanillo Comarca Norte” (T1-07). Este eje utiliza en todo su recorrido el trazado actual del Camino Pico Bermejo adaptando la sección del mismo a los anchos disponibles en las zonas de edificación consolidada ya que, en dichas zonas, no es posible mantener la sección de los tramos en los que el eje no está edificado en alguno de sus márgenes.



Figura R18: Eje R-06: Camino Pico Bermejo

Así, el eje estará formado por una calzada con una sección de viario de coexistencia con dos carriles de circulación, para las zonas en las que es imposible incrementar la superficie de ocupación del trazado actual, o sección de viario municipal no urbano de una calzada con dos carriles de circulación y arcenes exteriores), para las zonas en las es factible la ocupación de nuevos terrenos. El eje en su totalidad discurre por el sector El Pico y gestiona todas sus intersecciones con el resto del viario mediante enlaces a nivel en “T”.



Figura R19: Eje R-06: Camino Pico Bermejo



5.7. R-07: Camino El Guincho

Se califica como viario rural debido a que este viario proporciona la comunicación a los terrenos rústicos situados en el norte del casco urbano de Valle de Guerra desde el viario territorial de primer nivel “Subanillo Comarca Norte” (T1-07). Para su mejor comprensión se ha dividido en los siguientes tramos:

- Tramo R07-01: Variante Este Valle de Guerra – La Caleta
- Tramo R07-02: La Caleta – La Barranquera
- Tramo R07-03: Camino la Costa hacia Tejina



Figura R20: Tramificación del Eje R-07

5.7.1. Tramo R07-01: Variante Este Valle de Guerra – La Caleta

Comienza el tramo en la intersección del eje “Camino Palenzuela” (R-05) finalizando en el Camino Palenzuela en eje urbano de nivel 1, U2-18 “La Majada-Milan”. La primera parte del tramo, en la zona de edificación consolidada, se desarrolla en el interior del sector El Cantillo, discurriendo el resto por terrenos rústicos.

En el primer tramo, el eje utiliza el trazado actual de la Calle Ignacio Pérez García y del Camino El Guincho, sin aumentar la superficie de ocupación de ambos. En el comienzo del tramo, donde está consolidada la edificación, el eje está formado por la sección tipo de coexistencia en la que no existe diferenciación entre la calzada y la franja destinada para el peatón. Una vez finalizada la edificación consolidada, el tramo está formado por una vía de una calzada con dos carriles de circulación, uno por sentido, con arcenes en los márgenes de la misma.



Figura R21: Tramo R07-01

5.7.2. Tramo R07-02: La Caleta – La Barranquera

El segundo tramo discurre desde el final del tramo anterior hasta la inclusión del Camino El Guincho en el sector La Barranquera. Todo el tramo utiliza tanto el trazado como la superficie de ocupación del Camino El Guincho y está formado por una vía de una calzada con dos carriles de circulación, uno por sentido, con arcenes en los márgenes.



Figura 22: Tramo R07-02



5.7.3. Tramo R07-02: La Caleta – La Barranquera

El tercer y último tramo discurre desde el final del tramo anterior hasta el Camino Palenzuela a la altura de la Fabrica Cocal. Todo el tramo utiliza tanto el trazado como la superficie de ocupación existente y está formado por una vía de una calzada con dos carriles de circulación, uno por sentido, con arcenes en los márgenes.



Figura 33: Tramo R07-03



5.8. R-08: Valle Tabares

Se califica como viario rural debido a que proporciona la comunicación a los terrenos rústicos situados entre los sectores Valle Tabares y Las Nieves. Para su mejor comprensión se ha dividido en los siguientes tramos:

- a) Tramo R08-01: Calle Arona – Circunvalación Norte
- b) Tramo R08-02: Circunvalación Norte – Carretera El Rosarito
- c) Tramo R08-03: Carretera El Rosarito – Circunvalación Norte

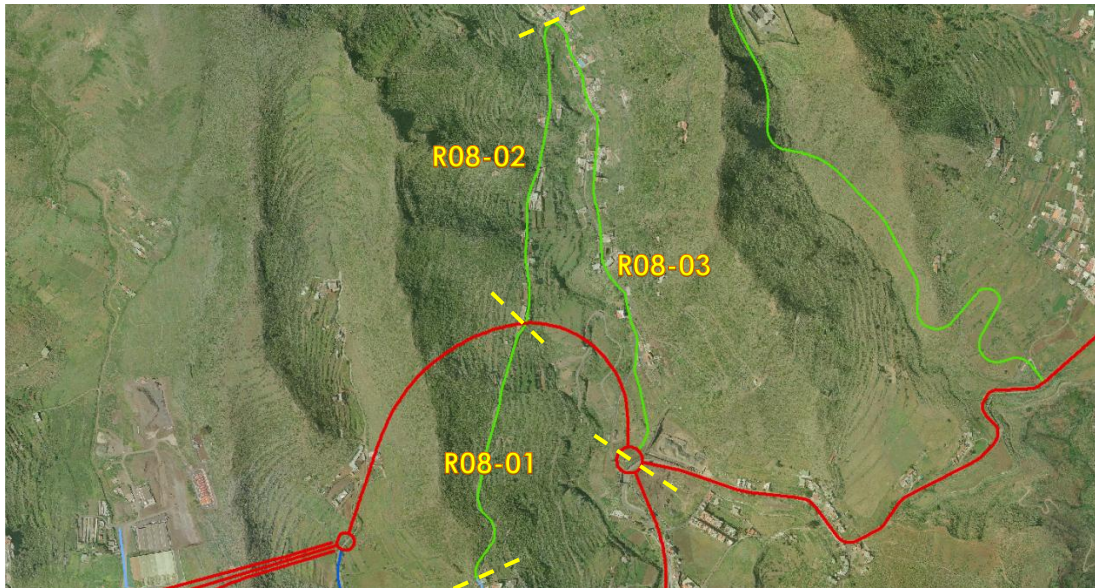


Figura R24: Tramificación del Eje R-08

5.8.1. Tramo R08-01: Calle Arona – Circunvalación Norte

Comienza el primer tramo del eje en la intersección de la Calle Arona con el límite del sector Las Nieves y finaliza en el cruce del Camino del Medio de Los Valles con la Circunvalación Norte, esta última discurriendo en túnel bajo la Montaña de Guerra. El tramo discurre prácticamente por el trazado actual del Camino del Medio de Los Valles y se le dota de una sección transversal, de forma que la vía está formada por una calzada, para dos carriles de circulación sin distinción de los mismos, de 4 metros de anchura como mínimo y sobrecanchos cuando se dispongan de terrenos y arcenes en los márgenes de la misma. La vía está dotada de apartaderos en las zonas en las que la sección lo permite.

5.8.2. Tramo R08-02: Circunvalación Norte – Carretera El Rosarito

El segundo tramo comienza en el extremo del primero y finaliza en la intersección del Camino del Medio de Los Valles con la Carretera El Rosarito en el sector Valle Tabares. Las características de la vía en el segundo sector se mantienen con respecto a las del primero.

5.8.3. Tramo R08-03: Carretera El Rosarito – Circunvalación Norte

El tercer y último tramo comienza en la intersección del eje con la Carretera El Rosarito, en el sector Valle Tabares, y finaliza en la glorieta de intersección prevista entre los viarios territoriales “Circunvalación Norte” (T1-04) y “Carretera de Los Campitos” (R-08). En su recorrido por asentamientos rurales utiliza el trazado actual de la Carretera El Rosarito, salvo

el tramo final que se desvía por nuevo trazado para bordear la Circunvalación Norte, definiéndose mediante la sección similar a la utilizada en los dos tramos anteriores.

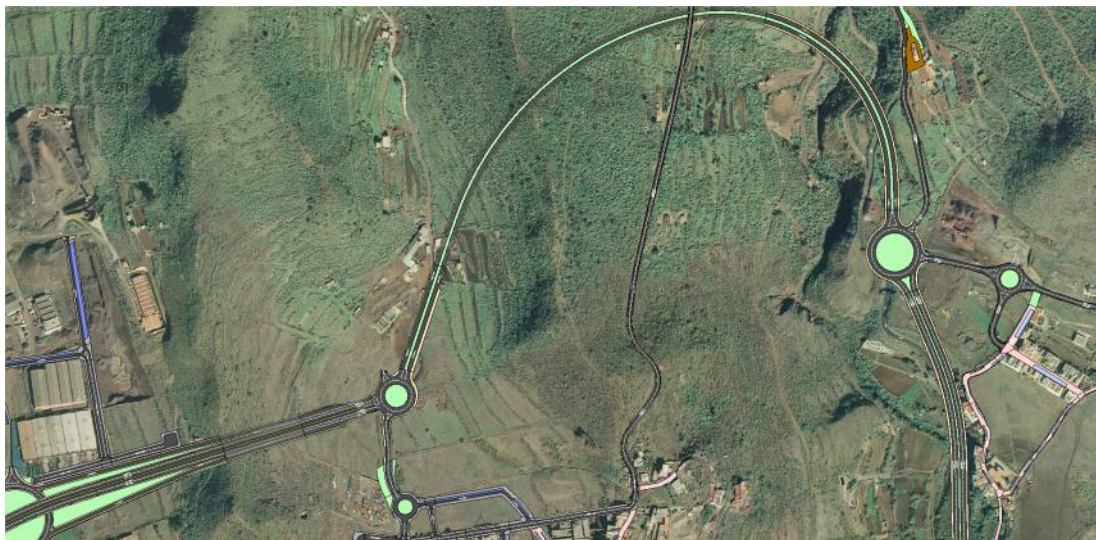


Figura R25: Tramo R08-01

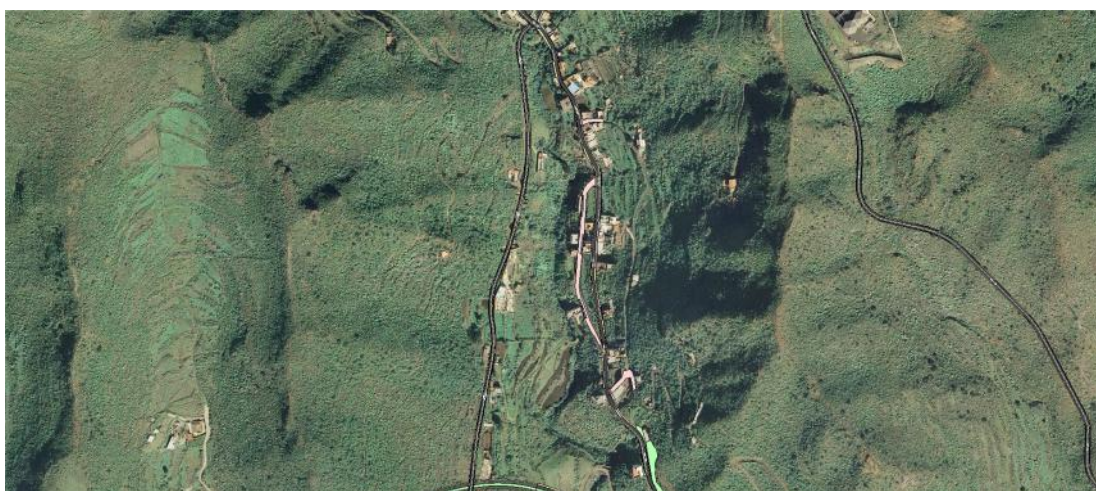


Figura R26: Tramo R08-02 y 03

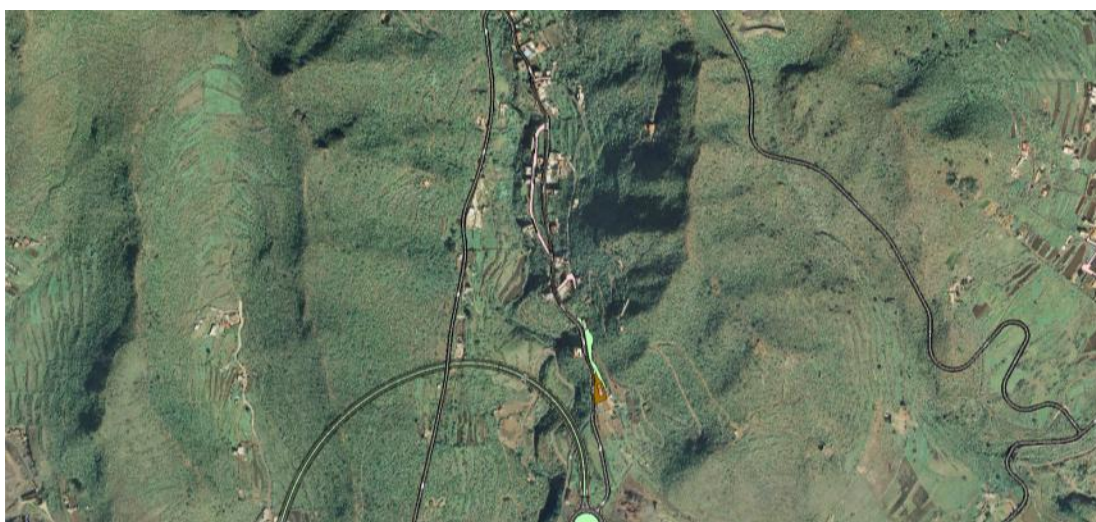


Figura R27: Tramo R08-02 y 03



5.9. R-09: Centro Menores Valle Tabares

Se califica como viario rural debido a que este viario proporciona conexión exclusiva al Centro de Menores de Valle Tabares desde el viario territorial de primer nivel “Subanillo Comarca Norte” (T1-07), de forma que se reduce la intensidad de tráfico por el sector Valle Tabares, además del tráfico de vehículos pesados. Comienza el eje en la intersección de la Circunvalación Norte (Carretera Valle Tabares) antes de su acceso al sector Valle Jiménez, en la intersección actual con una pista agrícola, y finaliza en el acceso al Centro de Menores de Valle Tabares. La totalidad del trazado discurre por terrenos rústicos.

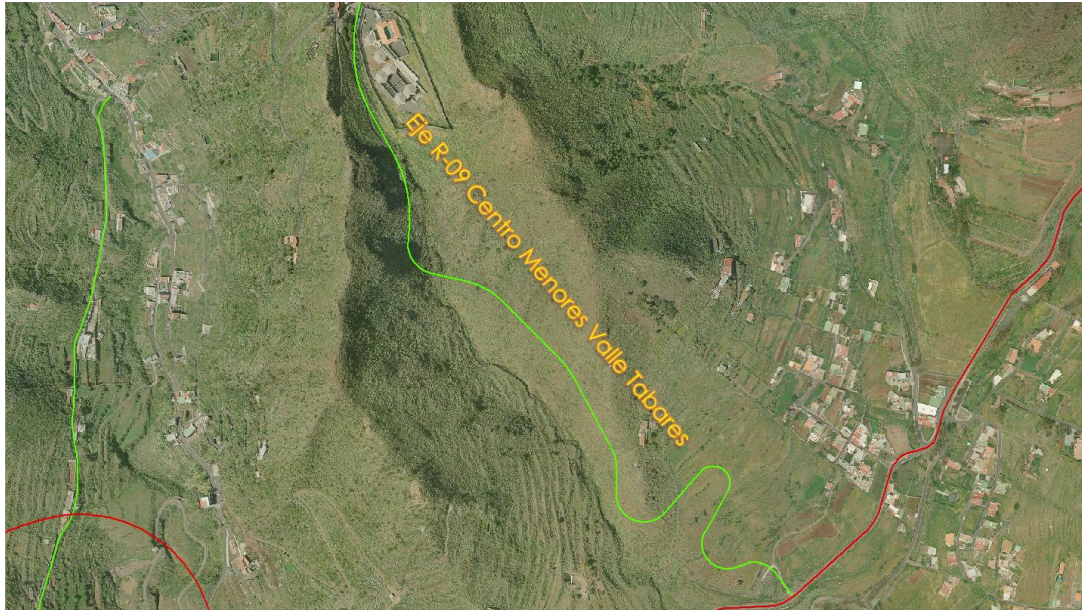


Figura R28: Eje R-09: Centro Menores Valle Tabares

Todo el eje está formado por una vía de nuevo trazado de sección transversal con una calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación y arcenes en ambos márgenes.



Figura R29: Eje R-09: Centro Menores Valle Tabares



5.10. R-10: Camino El Bronco

Se califica como viario rural debido a que este viario proporciona conexión con los terrenos rústicos situados al este del sector El Bronco desde el viario territorial de primer nivel “Vía de Ronda” (T1-05) y urbano de primer nivel “Anillo Interior” (U1-01). Comienza el eje en la intersección de la Vía de Ronda y Anillo Interior con el Camino el Bronco en el sector El Bronco y discurre utilizando el trazado actual, así como su superficie de ocupación, de dicho camino hasta su intersección con el límite del sector El Lomo.



Figura R30: Eje R-10: Camino El Bronco

En su primer parte, mientras el Camino El Bronco discurre por la zona de edificación consolidada del sector, el eje está formada por una viario de coexistencia en la que la calzada de doble sentido y las aceras se encuentra al mismo nivel, no se establece separación física alguna entre la zona destinada al tráfico peatonal de la destinada al tráfico rodado. Finalizada la zona de edificación consolidada, tanto en su trazado por el sector El Bronco como por su trazado por terrenos rústicos, la vía utiliza la sección formada por una calzada con dos carriles de circulación, uno por sentido, con arcenes exteriores. Esta sección se mantiene hasta el final del eje. Tanto las intersecciones de los extremos como las intermedias existentes, se resuelven mediante enlaces a nivel en “T” o en “cruz”.



Figura R31: Eje R-10: Camino El Bronco



5.11. R-11: Camino El Majano – Vereda Alta

Se califica como viario rural debido a que este viario proporciona la comunicación a los terrenos rústicos situados entre las AUH Carretera de La Esperanza, El Ortigal Bajo, Cruz Chica, El Ortigal y Rodeo 1. Para su mejor comprensión se divide en los siguientes tramos:

- a) Tramo R11-01: Carretera TF-24 – Eje Medianías Altas
- b) Tramo R11-02: Eje Medianías Altas – Eje Sur Los Rodeos



Figura R32: Eje R-11

5.11.1. Tramo R11-01: Carretera TF-24 – Eje Medianías Altas

El primer tramo comienza en la intersección del Camino Rodeo Alto con la Carretera de La Esperanza TF-24 en la AUH Carretera de La Esperanza. Utiliza el trazado actual del Camino Rodeo Alto hasta su intersección con el Camino Barranco del Rodeo (Eje Medianías Altas). Se trata de una vía de una calzada con dos carriles de circulación, uno por sentido, dotada de arcenes o franja peatonal en sus márgenes en función de su ubicación en terrenos rústicos o no.

5.11.2. Tramo R11-02: Eje Medianías Altas – Eje Sur Los Rodeos

El segundo tramo discurre por el trazado actual de los caminos Vereda del Aire y El Majano, desde su intersección con el Eje Medianías Altas (Camino Barranco El Rodeo) hasta la intersección con el Eje Sur Los Rodeos. Este segundo tramo mantiene las características del primero en cuanto a tipología de la vía y sección tipo utilizada.



Figura R33: Comienzo del tramo R11-01



Figura R34: Tramo R11-02



5.12. R-12: Camino Guillén

Se califica como viario rural debido a que este viario proporciona la comunicación a los terrenos rústicos situados entre las AUH El Ortigal Alto y Guillen y el viario territorial de nivel 2 “Eje Medianías Altas” (T2-02). El eje comienza en la intersección del Camino La Cañada con el Eje Medianías Altas, en la AUH El Ortigal Alto, continúa por el Camino Guillén, finalizando en la intersección de éste con el Límite Municipal de El Rosario.

Se trata de una vía que utiliza el trazado actual de ambos caminos, sin nuevas afecciones de terreno, dotada de dos sentidos de circulación sin separación física entre ellos. Para tal fin utiliza la sección de coexistencia de doble sentido de circulación hasta su intersección con el Camino La Higuera. A partir de éste punto, la vía queda definida por la sección transversal de dos carriles de circulación, uno por sentido, con arcenes en los márgenes de la vía.



Figura R35: Eje R-12



Figura R36: Eje R-12



5.13. R-13: Camino Solís

Se califica como viario rural debido a que este viario proporciona la comunicación a los terrenos rústicos situados entre las AUH Interior Valle Guerra y Collazos y el viario territorial de nivel 1 “Subanillo Comarca Norte” (T1-07). El eje comienza en la intersección del Camino Solís con el eje Subanillo Comarca Norte a la altura del final del desdoblamiento de la misma. Utiliza el trazado actual del Camino Solís dentro de la AUH Interior Valle Guerra hasta la AUH Collazo.



Figura R-47: Eje R-13

En toda su longitud no es necesario realizar afecciones nuevas de terreno por lo que, mediante el trazado actual del camino y proponiendo la siguiente sección transversal calzada con dos carriles de circulación limitada en ambos márgenes por los correspondientes arceñes. Esta definición en planta, en el tramo situado dentro de la AUH Interior Valle Guerra, cambia al estar situada en terrenos urbanos de forma que se sustituye el arcén exterior por aceras peatonales. Además, en las zonas que el espacio disponible lo permite, se contemplan zonas de estacionamiento de vehículos en línea.



Figura R-58: Eje R-13

6. LA RED TRANVIARIA

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife aprobado por Decreto 150/2002, de 16 de octubre – aunque hoy sustituido por el aprobado por Decreto 56/2011, de 4 de marzo – estableció en su artículo 3.3.3.8 lo siguiente:

«Con objeto de proporcionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo, se elaborarán Planes Territoriales Especiales de Ordenación para la implantación de medios de transporte público alternativo del tipo guiado (tranvía, metro ligero, etc.); dichos planes analizarán la implantación de líneas ferroviarias en 3 áreas:

- *Área Metropolitana de Santa Cruz-La Laguna.*
- *Corredor Norte que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente norte de la isla.*
- *Corredor Sur que uniría el Área Metropolitana con las comarcas de la vertiente sur de la isla».*

Igualmente previó como instrumento de desarrollo el Plan Territorial Especial de Ordenación de Transporte Público alternativo de Tipo Guiado, PT-3 (en adelante, PTEOTPATG). El apartado 7-D del mismo artículo 3.3.3.8 dispone un criterio que luego se repite en la ficha correspondiente a este Plan:

«La implantación de estos sistemas alternativos conllevará una replanificación del transporte público de guaguas de tal forma que ambos den un servicio coordinado y complementario. La definición de los trazados deberá hacerse basándose en un estudio de movilidad del área a la que se pretenda servir así como de estudios de viabilidad técnica y económica que justifiquen su necesidad y conveniencia, así como su sostenibilidad en el tiempo. La implantación del transporte alternativo se utilizará como catalizador de renovaciones urbanísticas y como herramienta para reconducir el esfuerzo urbanizador hacia los núcleos principales del sistema insular de asentamientos urbanos definido por el PIOT».

El Plan Territorial Especial de Ordenación al que hace mención el PIOT, que toma como nombre Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana en Tenerife, ya redactado tiene entre sus especificaciones dos referencias expresas al municipio de La Laguna, estando la primera ya ejecutada (reurbanización de la Carretera General del Sur La Cuesta-Taco) mientras que la segunda dice textualmente

“La calle 6 de Diciembre y calle del Juego, entre Plaza Antonio Mederos Sosa y Avenida de la Trinidad, se propone en calle peatonal dando, por tanto, acceso a los garajes y servicios de los vecinos. La multitud de calles y la trama octogonal, permite un desvío de sentido utilizado ya en las calles de sentido único. En esta parte del centro de La Laguna se trata de tráfico local y acceso a los vecinos”.

Posteriormente, el epígrafe 6, rubricado “Plan de Ordenación Urbana de San Cristóbal de La Laguna”, enumera las *«modificaciones incluidas en el proyecto al planeamiento vigente»*, refiriéndose al Plan General del año 2000. Entre ellas se detecta que algunas se encuentran ya ejecutadas, pero existen tres que se entienden aún pendientes:

- *«Carretera General del Norte C-820 (hoy TF-152, carretera de San Lázaro). Se respetan las alineaciones marcadas por la edificación y la alineación de la calle. Se amplía la anchura de la acera en 1,5 m.»*



- «Nuevo acceso del tranvía a la nueva terminal del aeropuerto de Los Rodeos. Ampliación del Sistema General Viario para dar cabida a la traza del tranvía».
- «Aparcamiento subterráneo bajo la carretera general del sur, entre la carretera general Santa Cruz La Laguna y la Calle Alonso de Castro».

El plan territorial mencionado, no presenta planos donde se detalle lo expuesto en los párrafos anteriores y este PGO interpreta reservando espacio dentro de la red viaria y reordenando los sentidos para viabilizar la implantación de la plataforma ferroviaria (ampliación de la línea 1, entre la Avenida de La Trinidad y el Intercambiador del Aeropuerto de los Rodeos). La ampliación de la línea 1 tiene un trazado que partiendo de la Avenida de la Trinidad continúa por las Calles El Juego, 6 de Diciembre, Juana La Blanca, Marqués de Celada y carretera General de San Lázaro hasta alcanzar el intercambiador localizado en el AUH Bajada El Portezuelo, frente al Aeropuerto de Los Rodeos. En ningún caso se prevén afecciones a las edificaciones con motivo de la implantación de la plataforma tranviaria.

A su paso por las Calles El Juego y Seis de Diciembre, entre la Avenida de la Trinidad y la Calle Núñez de la Peña, es necesario el transformar el espacio público en una vía peatonal, como ya estimaba el PTEOTPATG para la implantación de una plataforma de vía doble (El PTEOTPATG no dice nada al respecto) debiendo resolver el proyecto que lo desarrolle la necesidad de acceso motorizado a los garajes de la zona y el tránsito de vehículos de emergencia.

Entre la Calle Núñez de la Peña y la Calle Escultor Estévez es posible la ubicación de un carril para vehículos motorizados junto a la plataforma del tranvía pero sin conexión con las calles mencionadas, de tal forma que sólo resuelve la movilidad dentro del AUH San Honorato, conectando las calles Violeta y Escultor Estévez y las cuatro calles transversales que encuentra a su paso. Esta disposición “obligada” por la falta de espacio permite que no haya tráfico de paso.

Entre la Calle Escultor Estévez y la Rotonda de San Benito se dispone un carril lateral de un sólo sentido de circulación. Antes de la Calle Marqués de Celada se prevé la ubicación de una parada .

Posteriormente, a partir de aquí hasta el intercambiador se apoya en la Vía Urbana Principal “carretera de San Lázaro”, que también tendrá un solo carril, acción que está condicionada por la puesta en servicio de la Avenida del Quinto Centenario pues de otra forma la TF-5 tendría que soportar tráfico local que no son parte de sus funciones y que complicarían el funcionamiento y la seguridad de la misma.

Con el objeto de potenciar un cambio en el reparto modal a favor de los modos públicos el Plan prevé el fomento de los puntos de intercambio de modos públicos y de estos con el privado. El intercambiador de Los Rodeos tiene gran importancia en el sistema al combinar los modos aéreo, tranviario, de guaguas, taxi, vehículo privado y bicicleta (se dispone un carril bici en toda la Carretera de San Lázaro hasta Guamasa) El Intercambiador se ubica en la AUH Bajada Portezuelo, en la zona del Pulpito, donde se prevé una renovación importante. Desde esta instalación, mediante una pasarela peatonal se dispondrá el acceso peatonal al Aeropuerto de Tenerife Norte para los viajeros que utilicen ambos modos.